

ALS POLÍGONS CAMINEN SEGURES!

Diagnòstic participat sobre la percepció de seguretat als Polígons de Ripollet des d'una perspectiva de gènere

Juliol 2023

Als polígons caminem segures!



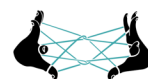
IL·LUSTRACIÓ: TONINA MATAMALAS



Ajuntament de Ripollet



Diputació
Barcelona



col·lectiu punt6

1. INTRODUCCIÓ	5
2. CONTEXT DEL MUNICIPI	9
3. MARC TEÓRIC	17
4. METODOLOGIA	21
5. RELATORIA DE LES ACTIVITATS	27
5.1 RESULTATS DE LA MARXA EXPLORATÒRIA LA SIBÈRIA	30
5.2 RESULTATS DE LA MARXA EXPLORATÒRIA A MOLÍ DE'N XEC I PINETONS	51
5.3 MARXA EXPLORATÒRIA CAN MASSACHS I CADESBANK	74
5.4 RESULTATS DEL TALLER PARTICIPATIU: EL MARTINET, LA GRANJA, CAN MAS I SINTERMETAL	90
5.5 RESULTATS DE LES ENTREVISTES (CADESBANK, CAN MAS, I SINTERMETAL I METAPOL)	97
5.6 RESULTATS DE L'ENQUESTA	103
6. LECTURA TRANSVERSAL DE LES PRINCIPALS PROBLEMÀTIQUES	111
7. PROPOSTES	119

01

INTRODUCCIÓ

INTRODUCCIÓ

Aquest projecte és un encàrrec del Departament d'Empresa i Comerç de l'Ajuntament de Ripollet.

L'objectiu de l'estudi es elaborar una diagnosi sobre la percepció de seguretat de les dones que treballen als polígons de Ripollet.

Els objectius específics del projecte són:

- Determinar les mancances i oportunitats de millora relacionades amb la seguretat, el confort i la conciliació d'activitats als polígons del municipi.
- Identificar els punts que generen percepció d'inseguretat als diferents polígons a partir de la experiència quotidiana de las persones usuàries.
- Elaborar criteris i propostes de millora per intervenir als polígons a partir dels criteris de l'urbanisme feminista.
- Proporcionar eines conceptuals i pràctiques als equips tècnics perquè puguin continuar treballant.

Per a la consecució dels objectius del projecte s'han dut a terme diferents activitats participatives i una anàlisi tècnica de l'entorn dels polígons entre els mesos de febrer i el mes de juny de 2023.

02

CONTEXT DEL MUNICIPI

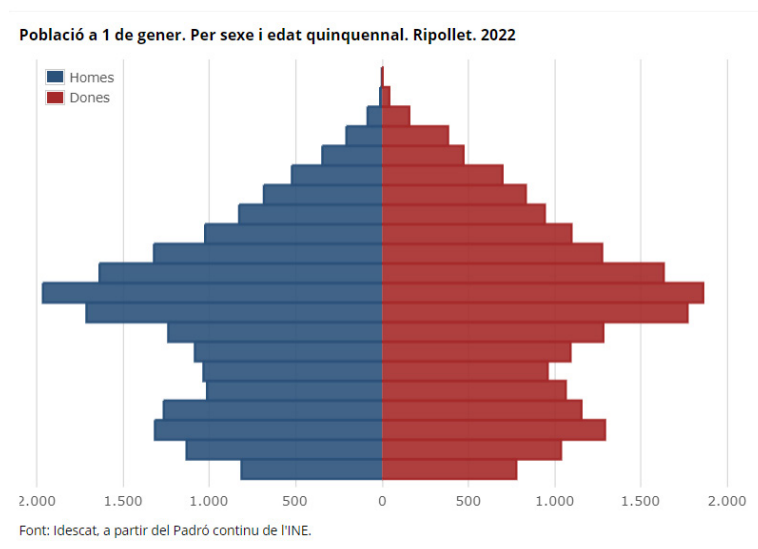
CONTEXT DEL MUNICIPI

CARACTERITZACIÓ SÒCIO-DEMOGRÀFICA

Segons les dades de l'IDESCAT del 2021, Ripollet té una població de 39.139 habitants.

La població es distribueix per sexe i gènere segons aquesta piràmide de població (Figura 1).

Figura 1 Piràmide de població Ripollet



Les dades de la Taula 1 mostren que la població està lleugerament feminitzada, i que una mica més de la meitat de la població està en edat de requerir més atenció a les cures. Hi ha més població dependent de 0 a 14 que de més de 65, això trenca amb la dinàmica demogràfica d'altres municipis de l'Àrea Metropolitana, on hi ha una tendència a l'envelliment de la població.

Taula 1: Indicadors demogràfics

Taxa de masculinitat	97,78	Homes per cada 100 dones
Índex de dependència de la gent gran (dependència senil)	23,26	(Població de 65 anys i més / Població entre 16 i 64 anys) *100
Índex de dependència global	50,59	(((Població de 0 a 15 anys) + (Població de 65 anys i més)) / (població entre 16 i 64 anys)) *100
Índex de dependència juvenil	27,23	(Població de 0 a 15 anys / Població entre 16 i 64 anys)*100
Índex de sobreenvelliment	14	(Població de 85 anys i més / Població de 65 anys i més)*100
Índex d'envelliment	85,77	(Població de 65 anys i més / Població de 0 a 15 anys)*100

Font: Idescat

Segons la Taula 2 més de la meitat de la població és activa. La població al atur representa el 6,97%, i de totes les persones a l'atur un 58% són dones.

Taula 2: Indicadors socioeconòmics

Percentatge de població activa	53,37%	20.890 pax.
Percentatge de població a l'atur	6,97%	2.729 pax.
Percentatge de dones a l'atur	4,04%	1.583 dones

Font: Idescat

Un 6,5% de la població té alguna discapacitat reconeguda (taula 3). No hi ha dades municipals de dependència, però al Vallès Occidental la població amb dependència reconeguda representa el 14,8%. Les dades de discapacitat per tant de Ripollet estan per sota la mitjana de la Comarca, la qual cosa pot estar vinculat amb una població més jove que en altres municipis.

Taula 3: Indicadors de salut i cures

Percentatge població amb discapacitat reconeguda	6,5%	Any 2017 (5,5% en 2012)
Percentatge de població amb dependència		14,8% en Vallès Occidental

CARACTERITZACIÓ TERRITORIAL I DE LES ÀREES INDUSTRIALS

Ripollet té una superfície de 4,33 km², organitzats en 5 barris. La densitat de població és de 9.039,0 habitants per quilòmetre quadrat.

Taula 4: Indicadors territorials

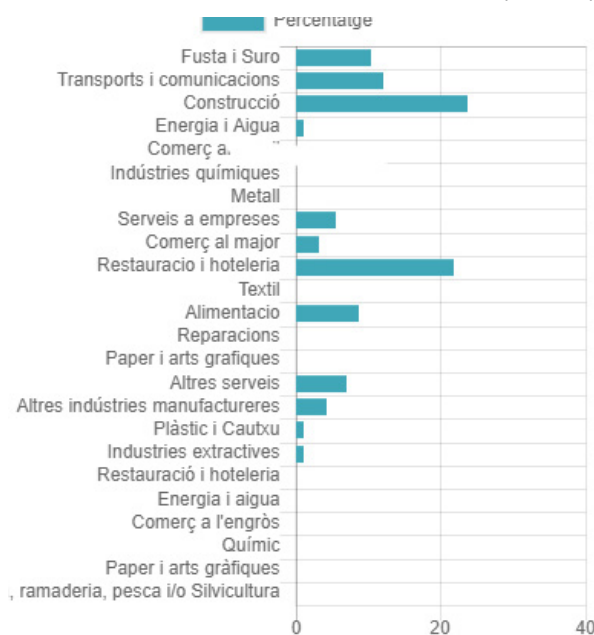
Numero de barris	5
Superfície	4,33 km ²
Regim de tinència	De propietat: 12.173 De lloguer: 1.193
Densitat de població	9.039,0

A Ripollet hi ha 9 Polígons d'activitat econòmica que ocupen una superfície de 790.737 metres, això representa el 18,26% de la superfície total del municipi. Als 9 Polígons d'activitat econòmica s'ubiquen 401 empreses.

Taula 5: Indicadors PAEs

Polígons d'activitat econòmica (PAEs):	9
Superfície total PAEs (m ²):	790.737
Producte interior brut (milions d'euros):	568,8
Valor afegit brut. Sector indústria. (milions d'euros):	118,9
Valor afegit brut. Sector serveis. (milions d'euros):	371
Empreses localitzades als polígons:	401

Figura 2: Distribució de les empreses per sectors.



Font: <https://poligons.ccvoc.cat/#/municipi/RIP>

03

MARC TEÓRIC

MARC TEÒRIC

L'urbanisme feminista posa al centre de les decisions urbanes la vida quotidiana de les persones, conformada per les activitats que es realitzen en un espai i en un temps finit. Les activitats de la nostra vida quotidiana es poden classificar en quatre esferes: productiva (activitats de treball remunerat), reproductiva (activitats i tasques domèstiques i de cura, majoritàriament no remunerades), comunitària (activitats de participació política i Comunitària), pròpia (de cura pròpia, d'oci de descans). L'urbanisme feminista, a diferència de l'urbanisme que respon a una lògica capitalista i patriarcal, dona el mateix valor a les quatre esferes, visibilitza les tasques domèstiques i de cura amb la fi de què es valorin i comparteixin socialment, i visibilitza la contribució de les dones a la construcció de ciutat.

A les ciutats extenses contemporànies, les activitats estan separades en l'espai per la zonificació que segrega els diferents usos (industrial, residencial, comercial...) (Sánchez de Madariaga). Miralles-Guasch afirma que els polígons industrials ocupen grans extensions de terrenys als límits de la ciutat, aïllats i segregats de les trames urbanes tradicionals.

En l'estudi sobre el treball nocturn de les dones, Sara Ortiz i altres (2017), identifiquen la monofuncionalitat dels espais de treball, la falta de diversitat d'activitats i usos mixtos, els carrers amb ús prioritari per al trànsit rodat, les avingudes amples, la mala il·luminació i les deficiències en el transport públic com a elements que impacten negativament en la percepció de seguretat de les dones. La vida de les dones és un constant transitar entre els diversos espais privats i els diversos espais públics en un continu d'experiències que confirma la permeabilitat dels espais, i encara més enllà, qüestiona que es tracti d'espais delimitats, independents l'un de l'altre (Carrasco).

Sánchez de Madariaga, Inés (2004): Urbanismo con perspectiva de género, Fondo Social Europeo- Junta de Andalucía, Sevilla.

Miralles Guasch, Carme (2010). Dones, mobilitat, temps i ciutats, Col·lecció Quaderns de l'Institut 14, perspectives des del feminisme. Barcelona: Institut Català de les Dones

Ortiz, Sara y vva (2017) Nocturnas: La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona. En el estudio han participado Col·lectiu Punt 6, Ca la Dona, Àmbit i prevenció, Irídia y CCOO.

Carrasco, Cristina (2007) Estadístiques sota sospita: proposta de nous indicadors des de l'experiència femenina. Generalitat de Catalunya, Institut Català de les Dones, 2007.

L'urbanisme feminista aborda els diferents aspectes que conformen una ciutat: mobilitat, espai públic, equipaments i serveis, habitatge, participació comunitària i seguretat. Aquesta última, la seguretat, ha sigut un dels temes de més preocupació l'urbanisme feminista, a causa de com influeix, condiona i limita la violència masclista al dret de les dones a la ciutat.

La construcció d'espais segurs des d'una perspectiva feminista parteix d'una visió de la seguretat i de l'abordatge de la violència masclista que posa el centre d'atenció en la percepció d'inseguretat que viuen les dones a l'espai públic, tenint en compte la continuïtat i la connexió entre les violències viscudes entre l'espai públic i l'espai privat. En aquesta aproximació a la seguretat i la violència, es considera a les dones en la seva diversitat com a expertes dels territoris on viuen i per on es mouen. Per tant, la seva participació en la construcció d'espais segurs és imprescindible.

Tot i que la percepció de seguretat no només depèn de factors físics, sinó també de factors socials, polítics i econòmics, la configuració física de l'entorn condiona aquesta percepció (no és el mateix caminar per un lloc fosc que per un lloc ben il·luminat, per un carrer pel qual hi ha gent que per un altre on no hi ha ningú...). Tenir una bona percepció de seguretat significa que ens sentim lliures de caminar per qualsevol espai i sense por. Moltes vegades evitem anar a alguns llocs o canviem els recorreguts de tornada a casa per a evitar espais perquè ens donen percepció d'inseguretat.

La percepció de seguretat està vinculada estretament amb les característiques socials d'una persona, i el gènere té un paper fonamental en com les dones, homes i persones d'identitat no binària perceben els espais i a quin tipus d'elements tenen por. És necessari intervenir sobre els espais perquè totes les persones, independentment de les característiques socials, puguin utilitzar i gaudir els espais públics, comunitaris i domèstics, sense restringir els seus moviments o activitats que desenvolupen per por.

Característiques d'un Entorn Segur

Partint del coneixement aportat per les dones a Montreal des dels anys 80 i dels 6 principis de seguretat de les dones elaborats per Anne Michaud a la Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire de la Ville de Montréal dins del programa Femmes et Villes de 2001, Col·lectiu Punt 6 utilitza les 6 característiques que es consideren que ha de tenir un entorn segur des de la perspectiva de gènere per dinamitzar una marxa exploratòria.

Les 6 característiques són:

1. SENYALITZACIÓ: SABER ON ETS I ON VAS ENTORN SENYALITZAT

2. VISIBILITAT: VEURE I SER VISTA ENTORN VISIBLE

3. LA CONCURRÈNCIA DE PERSONES: ESCOLTAR I SER ESCOLTADA ENTORN VITAL

4. VIGILÀNCIA FORMAL I ACCÉS A AJUDA: PODER ESCAPAR I OBTENIR AUXILI ENTORN VIGILAT

5. LA PLANIFICACIÓ I EL MANTENIMENT DELS LLOCS: VIURE EN UN AMBIENT NET I ACOLLIDOR ENTORN EQUIPAT

6. LA PARTICIPACIÓ DE LA COMUNITAT: ACTUAR EN CONJUNT ENTORN COMUNITARI

Col·lectiu Punt 6. Entorns Habitables. Auditoria de seguretat urbana amb perspectiva de gènere a l'habitatge i l'entorn. http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2018/01/Entorns_habitables_CAT_FINAL.pdf i ciutats, Col·lecció Quaderns de l'Institut 14, perspectives des del feminisme. Barcelona: Institut Català de les Dones

CRITERIS



1. Senyalització: saber on estàs i on vas (Entorn senyalitzat)

Un entorn senyalitzat és el que disposa de senyalització visual, acústica i tàtil que ens ajuda a orientar-nos fàcilment, localitzades estratègicament i que serveixen per reconèixer i entendre l'espai de forma clara, precisa i equitativa. Disposant de senyals i mapes per afavorir l'orientació amb un llenguatge i una iconografia no sexista.



2. Visibilitat: veure/percebre i ser vista/percebuda (Entorn visible)

Un entorn visible és aquell que promou la capacitat de veure i ser vista, percebre i ser percebuda en l'espai, des dels aspectes més físics de la planificació urbana i també simbòlicament, reconeixent les dones com agents socials i sense caure en estereotips de tractar-les com a objectes o víctimes. Fomentant espais que reconguin figures i rols infravalorats perquè han estat desenvolupats per dones.



3. La concurrència de persones: escoltar/percebre i ser escoltada/percebuda (Entorn vital)

Un entorn vital és concorregut amb gent diversa que està desenvolupant activitats diverses als espais públics i comunitaris a diferents hores del dia. La vitalitat sorgeix de la presència simultània i continua de persones i de la densitat d'activitats i usos als carrers i espais.



4. Vigilància informal i accés a l'ajuda: Poder escapar i obtenir auxili (Entorn vigilat)

Un entorn vigilat és aquell que permet la vigilància informal, aquella exercida entre iguals i de manera solidària i no autoritària. Vigilar és “cuidar” i ha de ser una tasca compartida per totes les persones. La vigilància informal es dona quan existeix diversitat social, física i funcional, que permet a la varietat de persones, activitats i usos respondre a les diferents necessitats de les persones en funció del gènere, sexe, edat, diversitat funcional, origen, cultura i condició social, entre altres factors



5. La planificació i el manteniment dels espais (Entorn equipat)

Un entorn visible és aquell que promou la capacitat de veure i ser vista, percebre i ser percebuda en l'espai, des dels aspectes més físics de la planificació urbana i també simbòlicament, reconeixent les dones com agents socials i sense caure en estereotips de tractar-les com a objectes o víctimes. Fomentant espais que reconguin figures i rols infravalorats perquè han estat desenvolupats per dones.



6. La participació comunitària de les dones (Entorn comunitari)

Un entorn comunitari és quan s'afavoreix l'apropiació dels espais i el sentiment de pertinença de les persones, reforçant la cohesió social, la solidaritat i la participació comunitària a l'entorn. Recolzant la construcció d'entorns segurs i de reconèixer les dones com a expertes i generadores de comunitat.

04

METODOLOGIA

METODOLOGIA

Per a dur a terme l'estudi específic sobre la seguretat de la dona a la indústria local de Ripollet s'han desenvolupat diferents activitats, adaptant-les a les diferents necessitats de les persones participants, per així assegurar la participació.

Aquestes activitats han consistit en dues marxes exploratòries, tres recorreguts exploratoris, un taller als diferents polígons i entrevistes a treballadores dels polígons. D'altra banda, també s'ha realitzat una enquesta sobre la percepció de seguretat als polígons.

El treball preliminar de plantejament i coordinació de les diferents activitats s'ha portat a terme amb la tècnica d'Empresa.

4.1 LES MARXES EXPLORATÒRIES

Les marxes exploratòries són una eina que permet analitzar des d'una perspectiva feminista com la configuració física, social i simbòlica dels espais urbans condiciona la percepció d'(in)seguretat. L'objectiu de la marxa exploratòria és fer un recorregut per l'espai urbà des d'una mirada feminista interseccional, visibilitzant els aspectes que ens generen inseguretat i també aquells aspectes que ens proporcionen autonomia i llibertat a la ciutat. Durant el recorregut es debat i valora l'experiència quotidiana de cadascuna de les persones participants i també les particularitats pròpies d'aquestes experiències que són diferents en funció del sexe, el gènere, l'edat, l'origen, la identitat sexual, la diversitat funcional, l'experiència migratòria entre altres aspectes. També es convida a les persones participants que fotografiïn elements que reflecteixin les seves percepcions i la seva mirada i vivència de l'entorn. En finalitzar la marxa exploratòria, es fa una reflexió col·lectiva i es convida a compartir les seves experiències.

Les marxes exploratòries són una metodologia iniciada a Canadà, a les ciutats de Montreal i Toronto a principis dels anys 90. A partir d'un increment d'agressions sexuals contra dones que van viure a la ciutat de Montreal, grups feministes en resposta a aquesta problemàtica van optar per pressionar al govern de la ciutat. Fruit d'aquestes demandes, i d'altres no només relacionades amb la seguretat sinó també amb la vida quotidiana de les dones, l'ajuntament de Montreal va crear el Consell de Dones Montrealeses. I una de les demandes i accions que van sorgir d'aquest consell és la realització d'auditories de seguretat de les dones, i en particular, a través de l'organització de marxes exploratòries pels diferents barris de la ciutat. Femmes et

Ville va ser el programa de la ciutat encarregat de portar a terme aquestes marxes. Les marxes exploratòries també fa molts anys que es fan a Toronto, a càrrec de l'organització METRAC. I després aquest treball es va internacionalitzar amb la creació de l'organització no governamental Women in Cities International.

Les marxes exploratòries consisteixen a recórrer un barri o un entorn concret amb un grup reduït de dones, entre 5 i 15 dones, per tal de detectar i analitzar quins elements físics i socials condicionen la percepció de seguretat de les dones que viuen i utilitzen un determinat entorn. A part de ser una eina de diagnòstic per obtenir informació de com respondre a aquesta problemàtica des de l'urbanisme, també és una eina d'organització col·lectiva de les dones, ja que permet visibilitzar el coneixement que tenen les dones veïnes de l'entorn per on viuen i es mouen, alhora que valora la seva participació activa en el disseny i promou la transformació dels seus entorns urbans.

Marxes exploratòries als PAEs de Ripollet:

Durant les marxes s'han analitzat els diferents aspectes de la configuració física i social que condicionen la percepció de seguretat al llarg de recorregut.

En total s'han realitzat tres marxes exploratòries:

Marxa 1. 01/03. PAE La Sibèria

Marxa 2. 15/03. PAE Molí d'en Xec i Els Pinetons

Marxa 3. 29/03. PAE can Massachs i Cadesbank

4.2 RECORREGUTS

Els recorreguts consisteixen en realitzar caminades a peu per l'àrea estudiada amb càmera fotogràfica per a fer fotos que il·lustrin les diferents situacions i espais, un plànol de la zona i elements que ajudin a registrar la informació. L'objectiu d'aquest reconeixement és, des de l'observació, recollir informació qualitativa i gràfica sobre la configuració física i social dels polígons. Els recorreguts poden ser una eina tècnica, no participativa. Es una oportunitat dels equips tècnics de trepitjar el territori per poder analitzar in situ les problemàtiques en relació amb l'espai.

Recorreguts als PAEs de Ripollet:

En aquest projecte s'ha realitzat un primer recorregut exploratori pels polígons del municipi amb la tècnica d'empresa, que ha aportat molta informació qualitativa a l'estudi previ.

4.3 TALLER PARTICIPATIU SOBRE LA SEGURETAT ALS POLÍGONS

El taller sobre vida quotidiana i seguretat urbana serveix per a reconèixer, descriure i donar valor a les activitats que es desenvolupen en el dia a dia, detectar les que generen relacions de dependència, explicar com són els desplaçaments per a portar-les a terme, distingir característiques dels espais on les realitzem i analitzar si la percepció de seguretat condiciona el desenvolupament d'aquestes activitats i l'ús de determinats espais.

En aquest cas s'ha adaptat la metodologia a l'estudi específic de la vida quotidiana de les treballadores dels PAEs de Ripollet. Centrar la reflexió en la vida quotidiana vincula l'espai de treball amb la resta d'activitats que les dones fan en el seu dia a dia, i en aquest sentit evidencia la necessitat de connexions territorials, diversitat d'espais i xarxes de mobilitat per connectar aquestes activitats diàries.

Taller participatiu als PAEs de Ripollet:

Després de la reflexió sobre com millorar la participació de les dones, es decideix canviar l'última marxa exploratòria per un taller participatiu en el descans del dinar, al migdia, amb dones que treballen al polígon del Martinet.

En el taller van participar 14 dones, dividides en dos grups segons el temps que podien participar en l'activitat. La dinàmica del taller ha consistit en una conversa guiada per a facilitar la participació de totes les dones i donar resposta al temps del qual disposaven les diferents participants. S'han ubicat les xarxes quotidianes individuals (mobilitat, espais que utilitzen, etc.) de les participants al voltant dels seus llocs de treball, identificant els aspectes que afavoreixen i desfavoreixen la percepció de seguretat de les dones als polígons.

4.4 ENTREVISTES

Les entrevistes semiestructurades són una tècnica tradicional de la sociologia i l'antropologia. És una eina qualitativa de recollida d'informació que serveix per a descriure i analitzar la vida quotidiana a través de la conversa amb les persones entrevistades.

Per a dur a terme les entrevistes, s'ha dissenyat un guió d'entrevista que s'ha adaptat a cada entrevistada depenent de com responia a les primeres preguntes. Abans de fer l'entrevista s'ha fet una petita explicació del projecte i l'objectiu de l'entrevista.

Entrevistes als PAEs de Ripollet

Les entrevistes s'han fet de forma individual o en parelles, depenent de les persones que han volgut participar-hi. Així, s'han realitzat un total de 5 entrevistes a 7 dones que treballen als polígons de Cadesbank, Can Mas i Sintermetal, i han tingut una durada entre 6:06 i 18:38 minuts, depenent de la participant. Les entrevistes de menys durada han estat aquelles que s'han fet telefònicament, i les que han tingut més durada han estat entrevistes presencials, amb el suport d'un mapa del polígon on s'han pogut prendre anotacions i ubicar en el mapa els espais dels quals s'ha parlat.

S'han programat adaptant-se als horaris i temps de les treballadores dels polígons, així com s'ha facilitat la participació oferint, a banda de la via presencial, poder fer-se per videotrucada o per via telefònica.

4.5 ENQUESTA

Les enquestes són una metodologia quantitativa que ens permeten recollir dades qualitatives i quantitatives amb una mostra més ampla que la que ens ha permès les marxes exploratòries, els tallers i les entrevistes. Tot i això, cal destacar que amb les enquestes l'establiment de causalitats és més difícil.

Enquestes als PAEs de Ripollet:

Les enquestes s'han fet en línia a través de la plataforma GoogleForms i s'ha distribuït per les empreses dels PAES a través de la Tècnica d'Empresa de l'Ajuntament de Ripollet. L'univers de l'enquesta són les dones treballadores dels PAES i s'han recollit un total de 67 respostes.

Preguntes del qüestionari:

- En quin polígon treballes?
- En quin municipi vius?
- Com arribes a la feina la major part dels dies?
- Canvies com arribes a la feina depenent de l'horari d'entrada/sortida de la feina? Per exemple, si surt de dia vaig en transport públic, si surt a la nit vaig en cotxe
- Canvies com arribes a la feina depenen de l'estació de l'any? Per exemple, en cotxe a l'hivern, en bicicleta a l'estiu
- Tens percepció d'inseguretat quan vas o tornes de la feina?
- Has patit algun assetjament o agressió al polígon on treballes?
- Hi ha alguna zona o carrer del polígon per la qual evitis passar?
- Què canviaries per millorar la teva percepció de seguretat als Polígons?
- On has nascut?
- T'identifiques com alguna d'aquestes identitats (pot ser més d'una categoria)
- Edat

4.6 RETORN

Una sessió de retorn consisteix una trobada oberta on s'explica la diagnosi i les propostes resultants del projecte urbà, en aquest cas, del present estudi. Es recomana fer un retorn tècnic de les actuacions que es poden derivar del present estudi i aquelles que es descarten, amb una explicació entenedora sobre els motius, amb l'objectiu de reforçar el coneixement de la situació i possibilitats de les aportacions fetes durant l'estudi per part de les persones participants.

Sessió de retorn als PAEs de Ripollet:

S'ha realitzat una sessió de retorn a les participants per a compartir els resultats obtinguts de les activitats. També van participar un parell de persones de la part tècnica i política.

A la sessió les persones participants van fer algun comentari sobre els seus polígons i les diferències que existien en relació amb la percepció de seguretat d'uns i altres, per les condicions físiques. També van agrair el procés i haver pogut participar.

05

RELATORIA DE LES ACTIVITATS

RELATORIA DE LES ACTIVITATS

Participació a les activitats

En les activitats portades a terme en els diferents polígons, han participat un total de 104 persones.

Per una banda, el taller realitzat el 20 d'abril de 2023, dels polígons El Martinet, La Granja, Can Mas, Sintermetal ha estat el que ha tingut una major participació presencial (14 dones), seguit per la marxa exploratòria del polígon la Sibèria (10 dones). El Molí d'en Xec i Pinetons sumen 7 participants i a la marxa de Can Massachs i Cadesbank no va haver participació de cap dona, tot i que vam fer el recorregut amb la tècnica d'Empresa i la regidora de Desenvolupament Econòmic, Feminismes, Salut Pública i Inclusió de l'Ajuntament de Ripollet. En el taller van participar 14 dones cis i en les entrevistes 6 dones cis. Finalment, la participació en línia mitjançant l'enquesta ha tingut una participació de 67 persones, de les quals una s'identifica com a no binària.

Polígons	Data	Tipus d'activitat	Participants
La Sibèria	01/03/2023	Marxa Exploratòria	10
Molí d'en Xec	15/03/2023	Marxa Exploratòria	3
Els Pinetons	15/03/2023	Marxa Exploratòria	4
Can Massachs i Cadesbank	12/04/2023	Marxa Exploratòria	2
El Martinet	20/04/2023	Taller	14
Cadesbank, Can Mas, Sintermetal	13/05/2023	Entrevistes	6
Tots els polígons		Enquesta	67
Total general	-	-	104

Les dades de participació han estat recollides a partir d'uns fulls de participació (Annex).

Dona la identitat de gènere de la qual i sexe assignat en néixer són la mateixa.

A continuació es descriu el perfil de les dones cis participants en les marxes exploratòries i el taller, ja que són aquelles que han respost els fulls de participació i per tant, no estan representades les persones participants a l'enquesta i a les entrevistes. La informació recollida en l'enquesta, tot i que quantitativament té un nombre elevat de respostes, la informació recollida en aquesta no entra al detall de la mateixa manera que es fa en altres activitats com les marxes exploratòries, el taller o les entrevistes i és més difícil establir causalitats.

L'edat mitjana de les participants és de 44 anys, essent la més jove de 20 anys i la més gran de 59. La franja d'edat amb més representació ha estat la dels 41 a 50 anys, representant un 45% (10 dones).

A més, les participants viuen a 13 municipis diferents, majoritàriament de Ripollet (27%), Cerdanyola del Vallès (19%), Barcelona (10%), Montcada i Reixach (6%). També hi ha dones que viuen a Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Castellar del Vallès, Castellgalí, Lliçà d'Amunt, Matadepera i Serrapera (3% respectivament). Sis de les participants, que representen un 19%, no han respost aquesta pregunta.

Respecte a les activitats que desenvolupen, 20 dones tenen feina remunerada a temps complert, 4 a temps parcial i 3 són autònomes. Les 4 restants no han respost. A més, 11 d'elles reconeixen fer treball domèstic i de cures no remunerat i dues estudien.

Han participat dues dones caps de família monomarental, dues que s'identifiquen en el col·lectiu LGTBQ+, una dona migrada i una persona amb diversitat funcional/discapacitat. Alhora, 22 persones han respost que no formen part de cap col·lectiu minoritzat i 4 no han respost a la pregunta.

A la pregunta sobre si formen part d'algun col·lectiu, el 71% de les dones participants (22 persones), han respost que no formen part dels col·lectius als que es fa referència en el formulari.

Les participants majoritàriament conviuen amb la seva parella i fills/es (39%) o en parella (29%). Altres models de convivència presents han estat les dones que viuen soles i dones que viuen amb altres persones de la seva família (dues participants respectivament) o amb fills i altres persones sense vincles sanguinis o només amb fills/es (una participant respectivament). Quatre de les participants no han respost a aquesta pregunta.

5.1 RESULTATS DE LA MARXA EXPLORATÒRIA LA SIBÈRIA

La Marxa Exploratòria al polígon de la Sibèria hi han participat 10 dones cis amb una mitjana d'edat de 49 anys. Les franges d'edat amb més representació són de 41 a 50 anys i de 51 a 65 anys. Dues participants no han expressat la seva edat.

Edat	
Fins a 30	0
31-40	1
41-50	4
51-65	3
NC	2

Totes les fotografies d'aquest apartat han estat realitzades per Col·lectiu Punt 6 en el desenvolupament de les sessions.

Les dones viuen majoritàriament a Ripollet (3 dones) i Cerdanyola (2 dones), mentre que la resta viuen a Montcada i Reixac, Lliçà d'Amunt i Matadepera. Dues de les participants no han expressat el municipi a on viuen.

Les participants no s'identifiquen en cap col·lectiu minoritzat, excepte una de les dones que expressa ser una persona amb diversitat funcional/discapacitat.

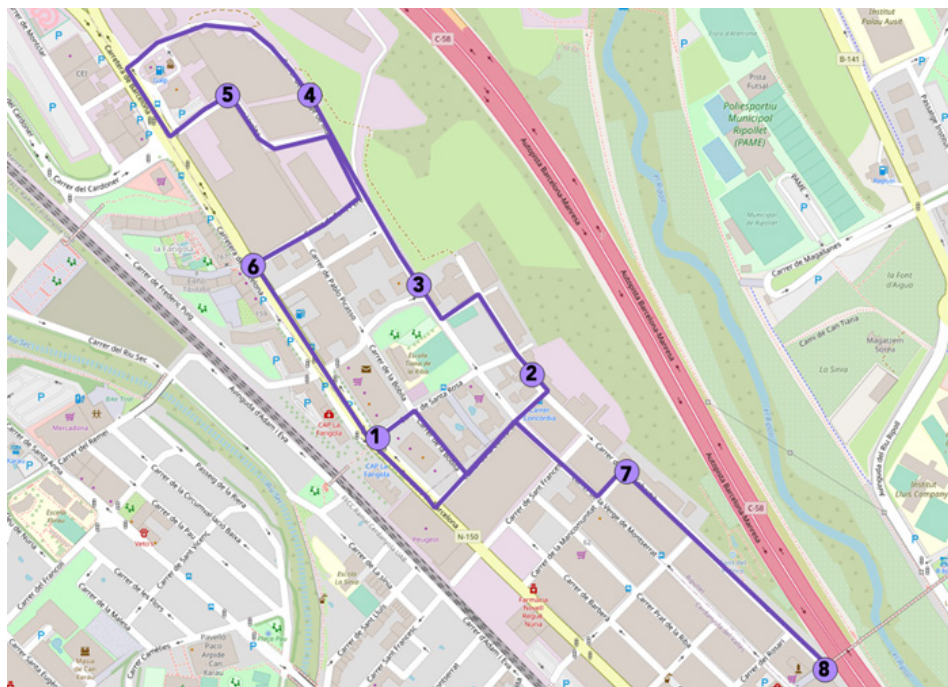
Respecte al seu nucli de convivència, generalment les participants viuen en parella (4 dones) o amb parella i fills/es (4 dones). Una dona viu sola i una altra viu amb els fills/es i amb persones sense vincles sanguinis.

Majoritàriament, les participants (60%) tenen persones dependents a càrrec, i les característiques de les persones dependents són infància (3 a 11 anys), adolescència (12 a 17 anys) i joves (a partir de 18 anys), i també una de les dones cuida a gent gran.

Respecte a la ocupació, 4 de les participants tenen feina remunerada a temps complet, 3 a temps parcial i 3 són autònomes. A més, 6 de les participants reconeixen realitzar treball domèstic i de cures no remunerat i una d'elles està estudiant.

Marxa Exploratòria 1: Polígon La Sibèria

Mapa del recorregut – Inici Carrer de Santa Rosa amb Carretera de Barcelona



En total s'han fet 8 parades:

1a parada – Carrer de Santa Rosa amb Carretera de Barcelona

2a parada – Davant de Ripollet Impulsa (carrer Verge de Montserrat)

3a parada – Zona de l'Escola Tiana

4a parada – Zona Polígon, carrer Verge de Montserrat

5a parada – Carrer Uralita

6a parada – Carretera de Barcelona

7a Parada – Carrer Concòrdia – Carrer de la Mancomunitat – Carrer Sant Sebastià

8a parada – Pont de la carretera de l'Estació

PARADA 1: carrer de Santa Rosa amb carretera de Barcelona

L'inici de la marxa exploratòria comença a la cantonada del carrer Santa Rosa amb la carretera de Barcelona. En aquest punt d'inici, s'explica el projecte a les participants i es fa una breu explicació de què vol dir urbanisme feminista i per introduir mirada que volem posar en l'anàlisi dels carrers per on caminarem durant la marxa.



Es parla sobre el fet que no queda molt clar quin és el límit municipal entre Cerdanyola del Vallès i Ripollet, ja que la carretera de Barcelona fa de límit en algun tram, però en d'altres no. Tot i que en la vida quotidiana es passa d'un municipi a l'altre constantment i sense adonar-se, cal tenir en compte que administrativament són municipis diferents i, per tant, les inversions i les decisions urbanes que es prenen en cada municipi també ho són.

El polígon la Sibèria està ubicat entre dues barreres físiques importants, per una banda, l'autopista C-58 i, per altra banda, la carretera de Barcelona i la via de tren (Renfe). Hi ha un pont elevat, al que s'accedeix per unes escales o bé amb un ascensor transparent. Una de les participants comenta que ella hi passa sovint i que no té percepció d'inseguretat, perquè està acostumada i perquè li agrada caminar sola a la nit. Argumenta que és un pont molt transitat, especialment de dia. Així i tot, moltes participants expliquen que és un pas que eviten.

Sí, [passo pel pont de sobre les vies]. A mi m'agrada molt anar sola a la nit. Sempre m'ha agradat anar de nit sola.

A veure, durant el dia passa constantment gent. I a la nit potser sí que passa menys gent. Clar, depèn de l'hora. Hi ha hores que no et trobes a ningú.

Yo vengo en coche por lo mismo, porque por la noche no me puedo ir por allí. Me daría miedo por allí irme a las 22h de la noche. Montarme en ese ascensor, no me montaría sola.

Les dones participants arriben a treballar al polígon en cotxe, transport públic o caminant, aquests dos últims modes són menys representatius entre les participants.

Una participant arriba en autobús i ho valora positivament, perquè la deixa molt a prop de la feina, dins el polígon, i només ha de caminar 3 minuts.

Yo tengo suerte, el autobús me deja en la puerta del trabajo.

Pel que fa al transport públic, es posa un exemple de Montcada i Reixac, on hi ha un autobús que recorre el polígon i això ho consideren una bona pràctica, que facilita, no només el fet d'arribar en transport públic fins al lloc de treball, sinó també poder fer-ho acompanyada.

Expliquen que el polígon de la Sibèria és molt petit, i per tant no cal que hi hagi un autobús que el recorri, però cal tenir en compte que no tots els carrers són percebuts de la mateixa manera, i que tot i que no s'ha de caminar gaire, hi ha carrers que donen percepció d'inseguretat.

El polígono es muy chiquitito

Porqué las calles de atrás están oscuras y la verdad es que te da un poco de mal rollo. Y yo no soy muy cagona eh, pero da mucho mal rollo. De esto de, voy un poco rápida.

Fins a arribar a la següent parada, passem pel carrer Concòrdia i el carrer de la Bòbila.

PARADA 2: Davant de Ripollet Impulsa

Es comenta que aquesta zona del carrer Verge de Montserrat, davant de Ripollet Impulsa i a entorn de l'escola, està molt deshabitada en alguns horaris. Les treballadores que surten més tard expliquen que, tot i que hi ha il·luminació, és una zona solitària i que milloraria la percepció si hi hagués activitat en planta baixa, de proximitat i amb activitats quotidianes. S'exemplifica amb una fleca que va tancar, que es trobava en el carrer Verge de Montserrat i que contribuïa amb la vitalitat i la vigilància informal de la zona.

En verano seguramente es diferente, pero ahora... es verdad que a veces dices, me quiero hacer la valiente, pero no...

Pero, aunque haya luz, nosotras en el colegio tenemos que cerrar las puertas porque ...

Antes había aquí una panadería que también le daba un poco de vidilla a esto

Claro. Las madres iban a tomar café, iban a buscar el pan, ... se notaba.

Parlen de poca il·luminació en algunes zones on a vegades han d'aparcari i on s'hauria de reforçar aquesta il·luminació en alguns punts. Igual que s'ha notat aquesta millora en aquest tram del carrer Sant Sebastià, entre el carrer Lepant i el carrer Concòrdia, on s'ha introduït il·luminació LED i consideren que està molt ben il·luminat. Tot i això, en la resta de carrers hi ha una il·luminació més tènue o en alguns trams no n'hi ha.

Porqué donde aparcaste tú, ayer o antes de ayer, no había luz allí

Pensé, luego cuando me tenga que ir, ¡ya verás!

Pero da inseguridad

La luz es primordial.

I la intensitat dels fanals també, no? són diferents.

Tot i que en aquest polígon hi ha edificis d'habitatge, les participants comenten que hi ha manca de comerços i que, per tant, les persones que hi viuen no fan gaire ús de l'espai públic perquè es veuen obligades a anar a altres barris o municipis a fer les activitats quotidianes.

Claro, es que no hay comercios en esta zona. Vive mucha gente. En los bloques estos de atrás vive mucha gente, pero claro, como no hay comercio...

També es comenta que la zona ha perdut vitalitat, tant perquè s'ha reduït l'activitat de les naus, algunes quedant buides, com també pel fet que la natalitat ha baixat.

Sí que hay vacías. Mira, mi hermano trabajaba por aquí, y hay muchas ya que están cerradas, sí.

Nosotras, por ejemplo, antes había dos líneas [en la escuela] y ahora solo hay una. La natalidad aquí es cada vez menos en esta barriada.

Les treballadores que venen en cotxe i treballen de nit, expliquen que acostumen a arribar amb temps al lloc de feina per a poder trobar aparcament. També n'hi ha a qui venen a buscar en cotxe, per estalviar-se caminar pel polígon.

Venimos con tiempo

Yo vengo por la mañana, a mí me da igual porque trabajo de día. Yo entiendo que cuando trabajas de noche es cuando...

Viene mi marido a buscarme. ¡Y pobre de él que no venga!



En aquesta zona del carrer Sant Sebastià hi ha una intervenció on s'ha pintat una delimitació per a marcar l'espai per a vianants, i a més hi ha jardineres i passos de vianants. A més, els llums que s'han col·locat són llums LED i donen molta visibilitat a la zona.

Ahora que lo han arreglado también da más seguridad, eh. Simplemente con haber pintado, haber mejorado el asfalto y todo, da más seguridad.



Al girar pel carrer Lepant, s'observa que hi ha un contrast amb la il·luminació, ja que n'hi ha poca i és més tènue. Les naus van quedar abandonades i ara mateix les fan servir un grup de persones que tenen gossos tancats, l'espai està brut i ple de brossa i és un espai que genera desconfiança per la manca de transparència i la falta de relacions de veïnatge.

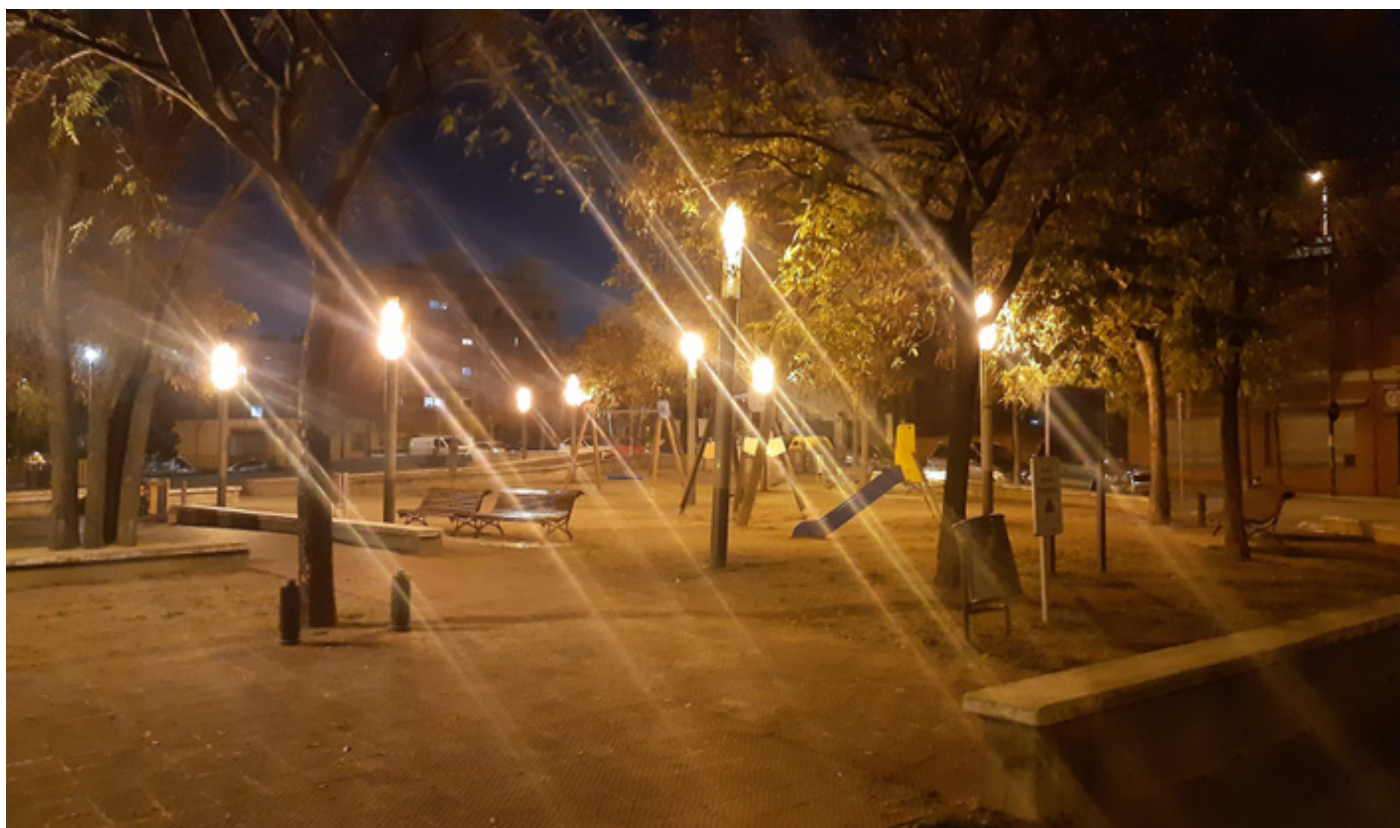
¡En esta calle no aparcaría nunca! ¡Ni de día!

PARADA 3: Zona escola Tiana

Les treballadores de l'escola comenten que agraeixen que es facin extraescolars perquè proporcionen vitalitat a la zona en diferents horaris, fent que es trobin amb persones en el seu horari laboral i quan acaben el seu torn de treball i ja és fosc.

Nosotras la suerte que tenemos es que hay extraescolares de patinaje y nunca estamos solas.

M'imagino que a elles les venen a buscar els pares, perquè...



Es comenta que el parc Ramón i Cajal té una vitalitat vinculada a l'escola, però, com s'ha comentat anteriorment, es considera una zona més aviat residencial i per tant, hi ha molts horaris en que queda buit. En aquest sentit, es reitera la importància de donar vitalitat amb comerços i serveis en planta baixa.

En aquest moment de la marxa sorgeix una conversa sobre la importància que hi hagi activitats diverses en planta baixa, amb la vitalitat que genera a diferents hores del dia. En aquest sentit, una dona explica que treballar a un bar o comerç en un lloc on aquesta vitalitat no existeix pot generar percepció d'inseguretat a les persones treballadores, i posa èmfasi que en la zona de La Sibèria s'ha reduït l'activitat i la vitalitat des de la crisi de 2008.

Aquesta zona és de dormir... tot i que mira el parc, està guay eh!

Jo vaig començar a tancar més d'hora cada vegada. Jo tancava a les 10 de la nit. Hi havia gent, davant de casa meva hi havia gent de la ceràmica, i arribava un moment que jo tancava a les 21h o així, i no venia ningú.

Des de la anterior crisi, a aquesta hora no hi ha ningú per aquí, eh.

PARADA 4: Zona Polígon, carrer Verge de Montserrat

Yo a las 22h voy por aquí, con el coche, y siempre pienso "¡que no se me quede parado aquí!"

En l'entorn del polígon la Sibèria, per la part del carrer Verge de Montserrat i en la corba que fa al final, es comenten diferents temes.

Per una banda, que hi ha tota una zona de solar on abans hi havia un hort, que dona percepció d'abandonament i no hi ha cap activitat, i a més, les naus industrials, per la seva configuració, no tenen finestres ni ulls cap al carrer, estan tancades dins de si mateixes percebent-se l'espai com a solitari.

Por qué no hay nadie

Al final es el tema de los solares abandonados y tal, por qué no se ve nada.

No se ve nadie.

Y gritas y no te ve nadie

Tú te quedas aquí, ¿y quién te oye?

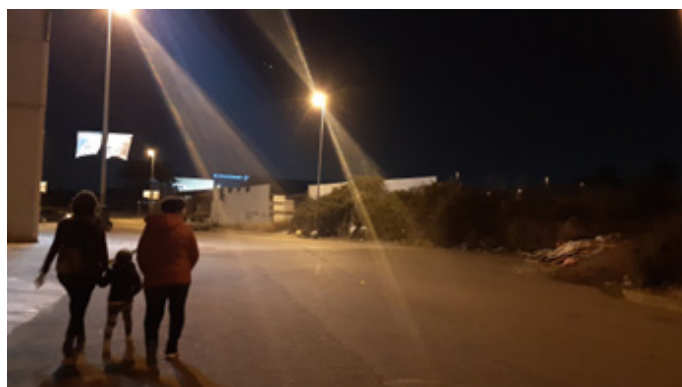


Durant la marxa, passen cotxes a molta velocitat pel polígon. Aquest fet l'afavoreixen els carrers amples i poca mobilitat de persones i vehicles i augmenta la percepció d'inseguretat per la por a ser atropellada. Aquesta percepció creix en zones no il·luminades, com el carrer verge de Montserrat, en el tram on es troba l'entrada a Serhs Distribució. Destaca doncs la necessitat de reduir la velocitat dels vehicles motoritzats i d'il·luminar aquesta zona del carrer Verge de Montserrat.

Me da que hay un badén por allí...

Destaca en el polígon el fet que hi ha voreres estretes, on moltes vegades hi ha cotxes i camions aparcats, tapant la visibilitat si vas per la vorera. Això fa que es prefereixi caminar pel mig de la carretera, per veure i ser vista, i alhora, no tenir sensació de passar per un espai on no es té escapatòria. En el polígon hi ha vehicles de grans dimensions, tan estacionats com circulant.

Y por el día hay un movimiento de camiones que no veas



La marxa segueix pel carrer Verge de Montserrat fent la corba que hi ha en el límit del polígon. Es parla en aquest punt que hi ha espais que s'utilitzen d'abocadors, tot i que no ho són, fent que s'hi trobin elements com sofàs, roba, i altres elements que queden abandonats i apilats.

La de la butaca. Hi ha una butaca aquí.

Sobre els horaris que tenen les empreses del polígon, es comenta que en general estan en funcionament al matí i que algunes estan buides.

Sobre la senyalització, s'observa que costa trobar el nomenclàtor dels carrers i que això, sumat a que moltes de les naus no tenen nom, fa que sigui difícil ubicar-se en l'espai si no te'l coneixes.



També es parla que hi ha molts solars buits, especialment en la part del límit on, per tant, deixa d'estar il·luminat i no es veu què hi ha. Es discuteix sobre el fet que no cal il·luminar-ho tot i que cal pensar en la conservació del mediambiental – especialment en la part del riu – però alhora poder atendre a la percepció d'inseguretat. Es parla de col·locar una il·luminació regular, que no generi contrastos de llum i que assegurí la continuïtat de la visibilitat.

Aquests polígons estan buits. Moltes de les voreres no hi ha res construït

La foscor. I hi ha d'haver foscor, perquè és part del tema de conservació del medi, la part del riu, intentar il·luminar el menys possible, etc. i clar. fa por.

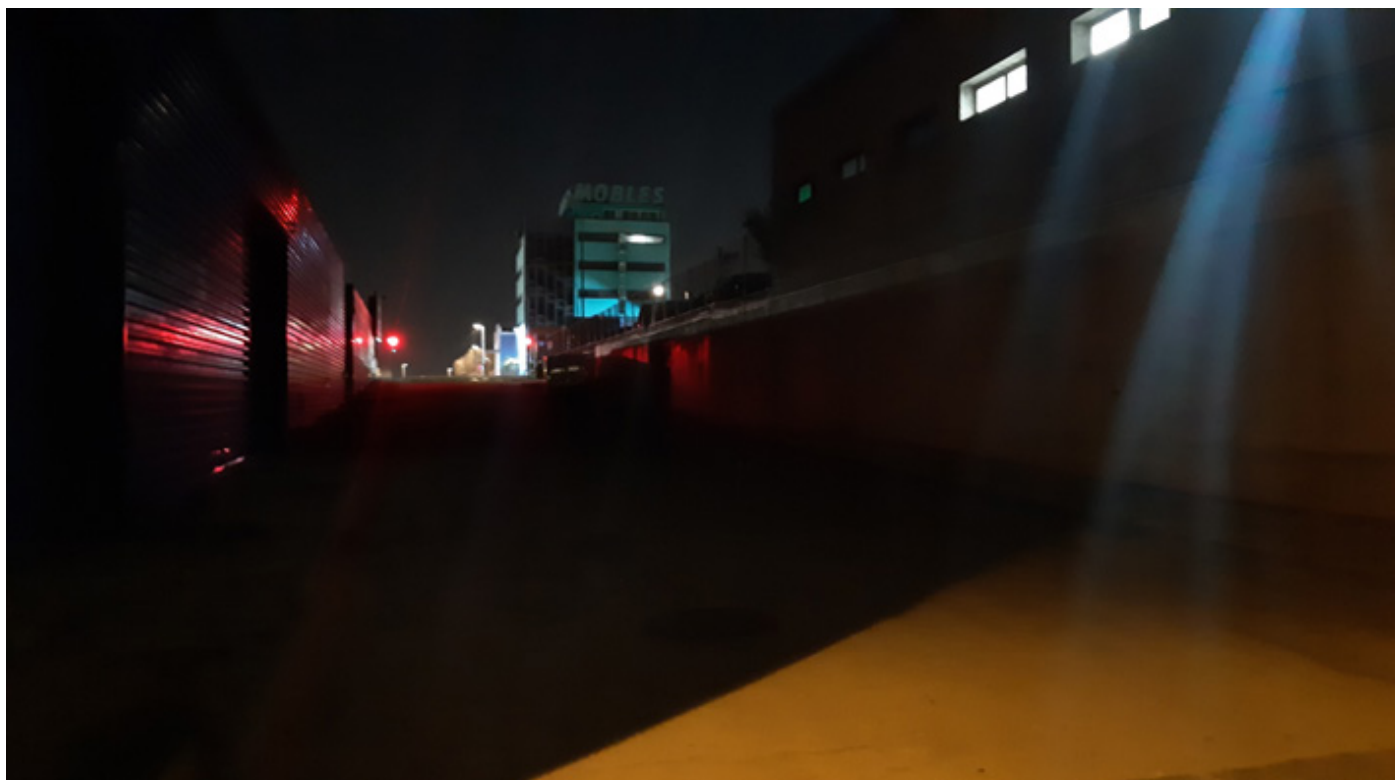
PARADA 5: Carrer Uralita



Entrant al carrer Uralita des de la carretera de Barcelona, s'observa que, com el carrer fa un gir de 90° no hi ha visibilitat del que pots trobar a l'altra banda i sembla que sigui un carrer sense sortida.

¿Tiene salida esta calle?

Sí. pero es de esos sitios que no tienes claro si tiene salida, a lo mejor no te metes directamente por eso, y haces el recorrido más largo... sí, esta calle da susto. No hay ni una sola luz en toda la calle. No se ve nada.



A això, se li suma que en aquesta part del carrer no hi ha cap il·luminació i queda totalment fosc, sense poder veure on es trepitja.

No tiene ni una luz

Les voreres són molt estretes i passem pel mig de la calçada, com a pràcticament tot el recorregut. El soroll dels cotxes que passen per la carretera de Barcelona fa la sensació que estan passant pel carrer Uralita i això augmenta la por a patir atropellaments.



Un cop girem, encara pel carrer Uralita, s'observa un gran forat al terra molt gran. S'explica que és perillós per als vehicles motoritzats, perquè és molt gran, i a més, al girar la cantonada de 90° no es veu fins que no hi arribes.

No sé si passarem, però just paral·lel, hi ha un socabón fortíssim que jo no sé com no hi ha hagut accidents. És de dos sentits, són dos angles de 90 graus molt tancats, uns per anar s'han de moure, i els altres també.

Es parla sobre l'aparcament en la zona. La tècnica d'Empresa explica que, tot i que no ha vingut cap dona de la fàbrica Quimidex, li van explicar que les treballadores arriben en cotxe i aparquen a davant o a prop i una altra nau té aparcament privat, i és on s'aparca. Alhora, comenta que quan tanquen encara hi ha llum del dia, perquè l'activitat acaba a les 16h, una hora que potser la percepció és diferent.

(...) I que dues treballadores que tenia venien en cotxe i aparcaven directament. I una altra del costat, que només hi ha una noia i ve de Terrassa. Però també ve en cotxe i aparca just al davant. I clar, em diu, es que jo vaig, aparco aquí, entro surto, agafo el cotxe i me'n vaig. I aquesta d'aquí tenen pàrquing privat, veus que hi ha una reixa blanca?



Al passar pel carrer Sant Pere, s'observa que s'ha tapat un forat que hi havia al clavegueram amb una xapa que està trencada. Es crida l'atenció sobre aquest fet i es parla sobre els robatoris que hi ha hagut a la zona industrial de ferro o de cablejat elèctric (coure), i els problemes que hi ha hagut quan s'han fet reparacions, com en el polígon de Cadesbank que va segellar-se l'entrada al clavegueram i això va provocar inundacions.

Això és una cloaca, van posar una xapa...

Va haver una època que es dedicaven a robar. Com que van a pes i són de ferro..

A Cadesbank va haver uns que es van com encolar, va haver una inundació, i el problema que hi va haver...

Robaven els cables de les faroles, una època.

A la zona de la Sibèria, no només hi ha zones de polígon industrial, sinó que també hi ha habitatges. S'explica que la gent que viu sol moure's a altres barris o ciutats a fer les seves activitats quotidianes, com una dona participant, que explica que la seva vida quotidiana la fa a Cerdanyola o a Ripollet i es mou sempre en cotxe. Una de les raons que s'anomenen són les males connexions a peu, tant amb Cerdanyola com amb el centre de Ripollet. S'explica la percepció d'inseguretat d'aquestes connexions, i s'anomena el pont de la carretera de l'Estació, punt final d'aquesta marxa, com a espai on tenen percepció d'inseguretat i por.

Jo a Cerdanyola, quasi sempre vaig a Cerdanyola. En cotxe.

I quan vaig a Ripollet també vaig en cotxe. Que no trobo aparcament a vegades, però vaig en cotxe. perquè tampoc sé l'horari de l'autobús aquell, i dic, pues me voy en coche. I si vas sola... no sé. Jo creuar el pont de Ripollet... no.

A mi em feia molta por també [el Pont].

Les persones que han viscut tota la vida a la zona, al barri de Tiana, han pogut veure la transformació que ha tingut. S'explica que abans, en comptes d'indústria, hi havia camps, els caps de la "Senyora Reyes".

Ara he de dir, tot això d'aquí, abans eren camps

Tot això era de la senyora Reyes. Que mitja zona de Tiana era la Reyes casi. El Pesseta era els pastissos de pladour, que estava a la Bòbila.

PARADA 6: Carretera de Barcelona

La marxa segueix per la carretera de Barcelona des del carrer Sant Pere fins al carrer Concòrdia.



En la cantonada del carrer Sant Pere amb la carretera de Barcelona s'observa que la vorera està mal arreglada i que hi manca un senyal de trànsit que va arrencar-se en un accident de cotxe. A més, la vorera del carrer Sant Pere és molt estreta i el pas per anar a peu està ubicat entre un mur i una filera de cotxes.



La vorera de la carretera de Barcelona és més àmplia un cop arribem a la zona on hi ha habitatges, i aquest fet genera sensació d'amplitud i visibilitat. Així i tot, hi ha marquesines publicitàries que redueixen l'espai de pas i la visibilitat, produint racons.

Mira, aquesta vorera, que és més ample és una altra sensació, no?

S'explica que s'han instal·lat 18 càmeres de videovigilància a tot Ripollet, i es reflexiona sobre el fet que les càmeres de seguretat no els millora la percepció de seguretat perquè pensen que si els passa alguna cosa no aturarien l'assetjament o agressió.

Diu que aquestes càmeres les hem posat des de l'Ajuntament, que hi ha 18 en tot l'entorn Ripollet. Jo no ho sabia.

Clar, fins l'endemà no s'ho miraran



En aquest punt es parla sobre la connexió a peu o en bicicleta amb el municipi veí de Barberà del Vallès. Expliquen que aquesta connexió no existeix i que, per tant, tot i que és un itinerari curt que podria fer-se en mobilitat activa, aquesta possibilitat no existeix degut a les infraestructures de carretera actuals, que no tenen voreres ni carrils bici.

Ah... però ve el baricentre, que és com un supercomplex que és impossible arribar-hi caminant. I llavors comença Barberà, però també és com una zona de polígons, i fins que no entres a la ciutat... a part que és impracticable caminant.

No està pensat per fer el recorregut.

Hi ha un projecte de fer carril bici aquí...

PARADA 7: Carrer Concòrdia – Carrer de la Mancomunitat – Carrer Sant Sebastià

La marxa exploratòria passa pel carrer de la Concòrdia, direcció cap al carrer Sant Sebastià.

Es comenta que hi ha un carrer on hi ha obres perquè estan fent la xarxa de clavegueram. Es pregunta si és una zona que s'ha anat autoconstruint, i una dona explica l'exemple de casa seva, que es va construir en un lloc on hi havia pou, i que el material havia estat reciclat, amb les roques del riu que agafava el seu avi. Comenta que la zona va construir-se no fa més de cent anys.

No hi ha cloacas, els carrers estan molt mal acabats.

A veure, aquestes cases segurament tenen 100 anys. La meva té por ahí, i la meva és veritat, la va fer un arquitecte i el meu avi pujava pedres del riu. Bueno, lo primer que van buscar és el pou.

Al carrer de la Concòrdia, una dona explica que quan era petita i anava al cole, era un carrer que li feia por. Actualment, hi ha uns edificis nous que anomenen “el Baberly Hills” de Ripollet i que impacten visualment a causa de la diferència que hi ha amb les altres edificacions de la zona.

Jo pujava del cole aquell i havia de fer aquest carrer... i em fot un caguee...

Això és el Beberly Hills de Ripollet

Es torna a parlar sobre els límits municipals, ja que tant aquest carrer (Concòrdia) com el carrer que seguim després (Mare de Déu de Montserrat) estan entre Ripollet i Cerdanyola del Vallès. Es discuteix sobre quin és el límit exacte i no el saben molt bé, doncs els límits municipals en aquesta zona estan molt difuminats.

Es considera que la percepció de seguretat és millor en el carrer Mare de Déu de Montserrat que en el carrer Sant Sebastià. S'analitza que probablement hi té a veure que el carrer Sant Sebastià fa de límit, ja que després es troba la C-58 i que això fa que quedi més arraconat i amb espais foscos. El carrer Mare de Déu de Montserrat té més amplitud visual.

*Doncs veus, jo trobo que hi ha molta diferència entre aquest carrer i ... (Entre Verge de Montserrat i ?
Aquest no sé, és més ample... a mi no em fa por anar per aquí, sincerament. Perquè el d'allà sí.*

A més dona a la C-58...



S'arriba al carrer Sant Sebastià pel carrer Mancomunitat. En aquesta intersecció hi ha un parc infantil i una font, amb vegetació baixa al voltant. Es veu com un espai que sempre està brut, tot i que ara s'hi ha fet neteja i s'ha cuidat una mica més la vegetació. També comparteixen que és un espai on s'ajunten persones a la nit, fumant, etc. i que això els genera percepció d'inseguretat.

Mira, veus, aquí. això sempre estava súper brut. Home, han fet neteja eh... però això estava brut, brut, brut.

Jo crec que han desbrossat o algo, eh. Perquè això estava molt... com molt atapeït, ple de gats... també, que els hi donaven menjar...

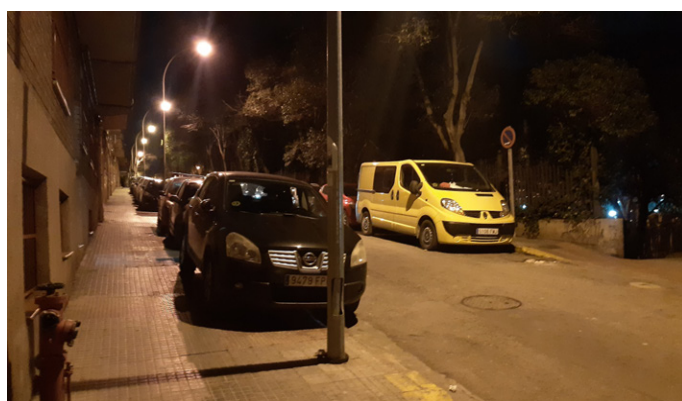


Al carrer Sant Sebastià en la intersecció amb el carrer Tiana, hi ha una zona amb bancs que també es considera poc mantinguda i bruta. En aquest espai, a més, hi ha un espai protegit per a gats, que es comenta que genera brutícia.

Els contenidors que estan col·locats justament davant dels bancs, tapen la visibilitat prun racó, i es proposa moure una mica la ubicació per tal de que faci aquest efecte i quedi un espai més obert i visible.

Si tu vens a fer alguna cosa que... tu et poses aquí a darrere i no et veuen. Dels pisos sí, però del carrer no.

En aquest punt també hi ha un passatge que baixa cap a la C-58, on hi ha una porta tancada. Es comparteix que mai han baixat per aquell camí i que no saben molt bé a on porta.



En el Carrer Sant Sebastià, arribant al pont de la carretera de l'Estació, la vorera per on passem és molt estreta i es troba entre una reixa amb vegetació que fa de mur amb la C-58 i cotxes aparcats i contenidors. A això se li suma que hi ha arbres que fan que sigui difícil poder transitar-hi, a més de la poca visibilitat que hi ha. L'altra vorera que té el carrer, que és la vorera on hi ha edificis i és més àmplia, l'envaeixen els cotxes aparcats a sobre de vorera.

Mira, per aquesta no pots caminar, i per aquesta, els cotxes estan envaint totalment la vorera

Abans d'arribar al pont, hi ha un camí que baixa cap a la C-58 que cap de les participants sap a on va, i tampoc està senyalitzat. Es creu que hi ha una font o algun monument històric i que és una zona abandonada. És una zona a on no hi van, i que no ve de pas per a fer cap activitat. Es valora que podria indicar-se amb senyalització, per saber amb què et trobes si decideixes anar per aquest camí sense sortida.

Hi ha una font allà a baix, o algo. El que passa que ara et pots trobar allà qualsevol...

Però tampoc hi ha cap indicació que digui, això a a no sé on...

Però em sembla que està abandonat, o no sé, la veritat és que no tinc ni idea.

PARADA 8: Pont de la carretera de l'Estació

La marxa exploratòria acaba a les 20:30h aproximadament en el Pont de la carretera de l'Estació. Aquest Pont connecta dues parts de Ripollet i també per a connectar el nucli de Ripollet amb el municipi de Cerdanyola del Vallès i la seva estació de Renfe.



Les participants valoren que és un pont molt utilitzat, però alhora, hi ha algunes dones participants que no hi passen caminant.

En el moment de la marxa hi ha molta gent transitant-hi, però a algunes altres hores és un entorn més solitari, especialment de matinada. Alguns llocs de treball que es troben al polígon de la Sibèria comencen entre les 4h i les 6h de la matinada, i les dones coincideixen que a aquelles hores fa més por passar per segons quins llocs, i aquest pont en concret.

Jo, aquest pont, el feia caminant i fa no sé quants anys que no he passat.

Que passa molta gent eh...

(...) ve en cotxe perquè diu que per aquí ella no passa.

Jo de nit sola no passaria tampoc. Eh. A les 21h encara, però...

Clar, es que en aquest polígon comencen d'hora, i clar, alguns a les 4h, alguns a les 5h, alguns a les 6h... a les 6h tothom... clar, excepte el concessionari de cotxes i un taller, que tanquen una mica més tard...



Pel desnivell que hi ha, per accedir al pont hi ha unes escales i unes rampes. La rampa, per on passa el carril bici és molt pronunciada i es posa en qüestionament per la dificultat que es pot tenir per a fer-la les persones que van en cadira de rodes, o que porten carros o cotxets de nadons.

5.2 RESULTATS DE LA MARXA EXPLORATÒRIA A MOLÍ DE'N XEC I PINETONS

Perfil de les participants:

En les marxes que s'han realitzat a Molí d'en Xec i Pinetons hi han participat un total de 7 dones cis (3 en la part de la marxa del Molí d'en Xec i 4 en la part de la marxa de Pinetons), de les quals dues tenen entre els 41 i 50 anys i la resta no han respost a l'edat.

Les participants generalment viuen a Ripollet o Cerdanyola (dues dones respectivament), però també ha participat una dona que viu a Montcada i Reixac i una que viu a Serraperera.

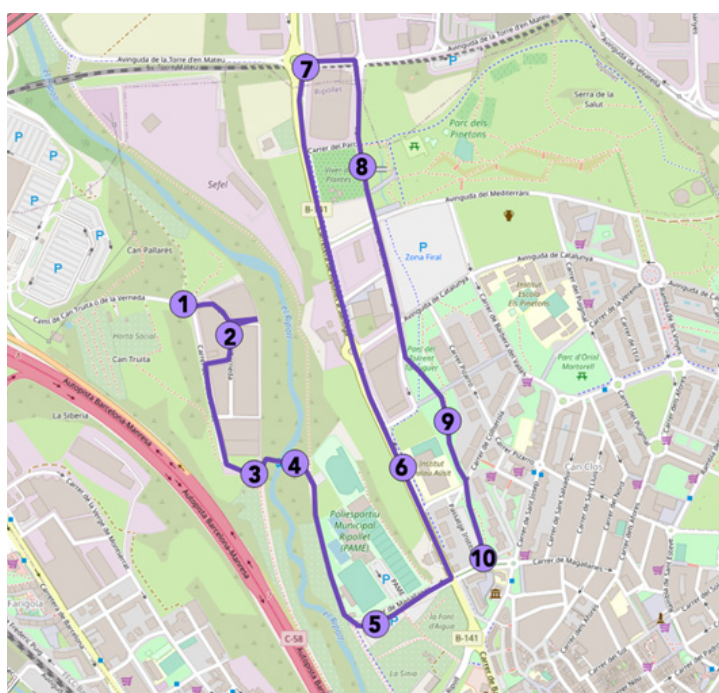
Municipi on viu	
Ripollet	2
Cerdanyola	2
<u>Serraperera</u>	1
Montcada i Reixac	1
NC	1
Total	7

Respecte als col·lectius minoritzats només una dona ha visibilitzat que és cap d'una família monomarental i en general tenen fills i filles de diverses edats. Quatre de les participants no han respost aquesta pregunta, però durant la marxa han fet referència als seus fills i filles, i només una ha respost que no cuida a cap persona.

Generalment les participants treballen remuneradament amb contracte a temps complet o parcial. Només dues han reconegut fer treball domèstic i de cures, tot i que majoritàriament cuiden als seus fills i filles.

Marxa Exploratòria 2: Polígons Molí de'n Xec i Pinetons

Mapa del recorregut – Inici Carrer de Santa Rosa amb Carretera de Barcelona



En total s'han fet 10 parades entre els dos polígons:

1a parada – Zona aparcament (Camí de la Verneda – carrer del Molí d'en Xec)

2a parada – Carrer Interior del Polígon

3a parada – Descampat d'entrada al polígon i Pont

4a parada – Pont i camí pel costat del poliesportiu

5a parada – Entorn del Poliesportiu Municipal

6a parada – Carretera de la Santiga

7a parada – Av. Torre de Mateu – Límit amb el municipi de Barberà del Vallès

8a parada – Parc dels Pinetons i carrer Torrent Tortuguer

9a parada – Espai de parc entre el carrer Torrent del Tortuguer i el carrer Pizarro

10a parada – Camí darrere l'Institut

PARADA 1: Zona aparcament (Camí de la Verneda – carrer del Molí d'en Xec)

S'inicia la marxa exploratòria en la cantonada del camí de la Verneda amb el carrer del Molí d'en Xec.



El camí de la Verneda és un camí que enllaça amb el centre comercial de Baricentre o per agafar l'N-150 en vehicle motoritzat. En el moment de la marxa es veu una persona en patinet, que és un vehicle molt utilitzat per moure's cap als polígons degut a la facilitat i el cost, però que es fa servir moltes vegades en carreteres que són perilloses, ja que no hi ha un camí delimitat per a circular en un altre mode al vehicle motoritzat.

Es reflexiona sobre l'impacte que té la mobilitat en cotxe, ja que la majoria de les persones utilitzen el cotxe per anar i tornar de la feina i això comporta que dins de cada cotxe hi vagi només una persona. Expliquen també que les pròpies treballadores s'organitzen per compartir cotxe o mitjà de mobilitat, i també per acompanyar-se caminant en alguns casos. En aquest sentit, es fa una crítica al sistema de mobilitat que ha prioritzat desplaçaments ràpids en distàncies llargues per arribar a espais monofuncionals com són els polígons, a través de grans infraestructures de mobilitat com les autopistes i autovies.

(...) aquí el problema que tenim és que si tens cotxe no tens problema, però també és una passada tothom que ve... o sigui, ja ho veieu, la C-58 és una persona i un cotxe. Si parlem de sostenibilitat i tot això és un rollo.

Es parla de la necessitat d'incentivar el transport públic perquè no arriba cap autobús al polígon. Expliquen que hi ha empreses que posen els seus propis autobusos, perquè és obligatori que l'empresa tingui un Pla de Mobilitat per llei, a partir d'un número de treballadors i treballadores. Hi ha treballadores que s'organitzen per a fer els trajectes conjuntament.

Només que hi hagués un autobús... perquè abans sí que estava molt buit el polígon, però jo crec que ara sí que està a tope.

Després tenim gent que treballa a torns. (...) Venen dos sempre junts, un noi i una noia en tren, i fan tot el camí junts perquè els coincideix l'horari. (...) per exemple avui estava parlant amb una altra noia i em deia, bueno, si veniu d'allà, potser podeu vindre juntes. Ens desquadraria una hora i mitja, però a veure si ho arreglem.



El Polígon del Molí d'en Xec no està recepcionat i s'explica que existeix una Junta de Conservació i dues Comunitats de Propietaris que gestionen el polígon. Tot i que s'han fet tràmits per a recepcionar-se, mai s'ha fet.

Clar, aquí hi ha una cosa. És que això no es va recepcionar. Es van fer tots els tràmits perquè el polígon es recepcionés, que després de l'obra passés a l'Ajuntament...

I clar, això hem de ser els veïns que ens posem d'acord perquè la Junta passi els poders a l'Ajuntament. Però bueno, també m'han dit que l'Ajuntament després posa moltes pegues, que no sé què... que igual són molts anys fins que s'arriba...



Es discuteix sobre què és el que gestiona la Comissió i què és el que gestiona l'Ajuntament. En aquest punt, es parla de la zona de l'aparcament i el descampat, que és terreny municipal i és un espai que està molt deixat, amb piles d'escombraries, que fan que la percepció d'inseguretat augmenti degut al poc manteniment i al fet que es fa servir com abocador.

[les deixalles] aquestes estan a terreny de l'Ajuntament

(...) és el parc que va ser quan vam començar a netejar tot això i tal...

Els fanals del carrer Molí d'en Xec, que pertanyen a l'Ajuntament, no funcionen da causa de robatoris de coure i no s'han reparat. Són les naus les que aporten la il·luminació de forma privada i només en un cantó del carrer. També falta punt de llum en l'aparcament de sorra, on, quan es fa fosc, no hi ha visibilitat.

Aquestes faroles són de l'Ajuntament.

No funcionen.

No, perquè una vegada van treure els cables... això que passava...

O sigui, aquí no teníem llum. D'aquí a Baricentre, no teníem llum.

Aquest és de l'Ajuntament, i aquest no és de l'Ajuntament.

Una dona explica que va quedar-se sense bateria al cotxe un dia, i a la tarda, quan va anar a arreglar-ho, no es veia res. Es va solucionar enfocant la llum d'un altre cotxe per a poder veure-hi. Aquest ha estat un exemple de la poca il·luminació que hi ha.

(...) plantó el coche delante con sus focos, entonces pudimos cambiar la batería, si no... si no, no se veía nada...

Alguna de les dones participants treballen de nit, i per tant s'ha de tenir en compte la mobilitat nocturna per arribar i marxar del polígon.

Nosotras estamos aquí, trabajamos (...) Menos el viernes y el sábado por la noche... pero Domingo por la noche sí.

PARADA 2. Carrer Interior del Polígon

Travessem el polígon pel carrer interior, que pertany a l'administració del polígon. Comenten que és un carrer per on no tenen percepció d'inseguretat, i que està ben il·luminat amb la llum de les naus.

Aquí no da miedo, da miedo cuando te vas al tren. Aquí pues nada.

La mobilitat en aquest carrer és complicada, especialment a la corba, perquè hi maniobren grues molt grans i hi ha alguns cotxes aparcats.

Sí bueno, y aun cuando meten las grúas grandotas... yo digo, madre mía, pues les cuesta eh...

Esto es por el poco espacio que tienen, todos los coches aparcados.



Hi ha un carrer a la part de darrere el polígon a la banda del riu Ripoll. Les participants no el freqüenten, però es veuen aparcaments i entrades a naus. També es comenta que està ben il·luminat.

Aquí también está iluminado.

Aquí hi havia molts cotxes sempre destortalats, no?

Sobre l'aparcament al polígon general, s'explica que hi ha dificultat per aparcar i poc lloc, a més tenen por que el cotxe pateixi danys per les maniobres de les grues.

No, hay muchos vados. En ese trocito solo se puede aparcar, en ese de allí. En verdad todos estos no pueden estar aquí, es vado. Es que no puedes aparcar, y si aparcas te juegas el coche porque son grúas. Cuando giran así... son grúas, es que sería imposible.

Es parla sobre la proximitat del polígon al nucli urbà de Ripollet i de Cerdanyola, per exemple, es triguen uns 15 minuts caminant des de la Renfe de Cerdanyola, igual que des del centre de Ripollet. Per tant, és una bona opció per no agafar el cotxe, però cal que els itineraris a peu siguin accessibles i amb les qualitats necessàries per una bona percepció de seguretat. Un dels arguments per a venir caminant és la dificultat de trobar aparcament tant al polígon com a prop de l'habitatge.

No. Yo desde la iglesia tarda 15 minutos. O 20... 15 corriendo, a paso ligero.

Entonces ahora me traigo el coche. Es una pena porque ni tengo sitio para aparcar en mi barrio, y aquí tampoco, porque allí tengo que meterlo en el descampado ese... porque aquí no aparco por la calle ni de coña.

En aquest sentit, el camí a peu no està ben habilitat, des de Cerdanyola el més fàcil és agafar el camí que passa pel cantó de l'autopista, a on hi ha alguna cabana i alguna colònia de gats. Comenten que hi ha manca d'il·luminació i que a la nit no es veu res. Per tant, no és un itinerari on hi ha percepció de seguretat, sinó que fa por.

Yo he venido por Ripollet, vengo de Cerdanyola, he cruzado, y en vez de venir por el lado del gimnasio, he venido por el lado de la autopista. El camino que está la autopista al lado. Y bueno, está bien el camino, lo que pasa que no hay iluminación...

Expliquen també que hi ha persones al polígon que utilitzen la bicicleta, i fins i tot la comparteixen si tenen horaris diferents per anar a dinar a Ripollet i tornar.

[la bicicleta] es de uno de ellos, pero como van a diferentes horas, se la dejan para ir a comer y volver.

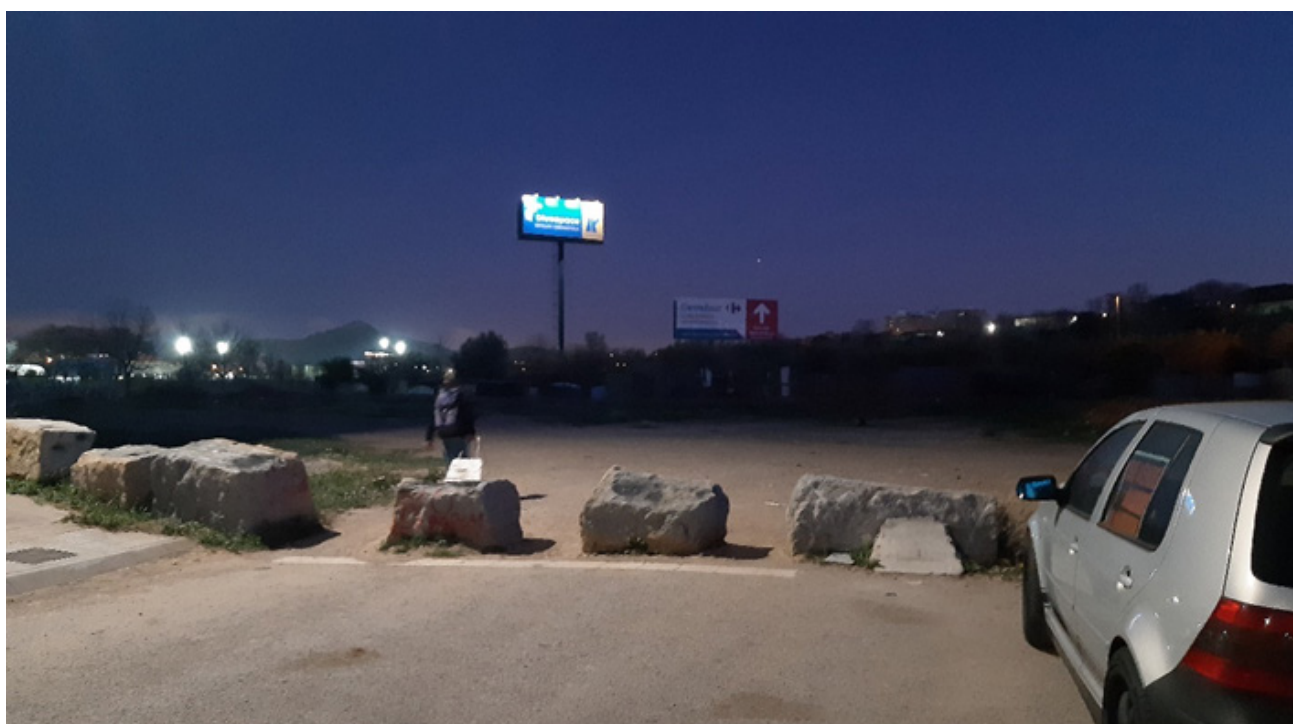
Es considera que seria una bona mesura que hi hagués algun espai per a aparcar i protegir les bicicletes. També es parla sobre la promoció de l'ús de la bici i la implementació d'un servei de bicicletes públic al municipi, tot i que comenten que hauria de tenir-se en compte si hi ha prou persones del municipi de Ripollet treballant al polígon.

Hombre, esa es otra, si hubiera un parquin de bicicletas tapado, protegido... igual habría más gente que tendría bicicleta...

También habría que valorar cuánta gente, que al final Ripollet no es muy grande.

Se nos va a hacer de noche. No por nada, pero te puedes tropezar. A partir de aquí ya no hay carretera y es un poquito así, pero bueno...

PARADA 3. Descampat d'entrada al polígon i Pont



Hi ha dos itineraris a peu per arribar al polígon que passen per la vora del riu, un pel costat de la C-58 i un altre que segueix l'avinguda del Riu Ripoll. Aquest últim consideren que la percepció de seguretat és millor perquè hi ha més gent i il·luminació i perquè és l'entorn del poliesportiu. En canvi, el camí de la C-58 és totalment fosc, no hi ha cap fanal ni cap element que aportï il·luminació, ni tampoc vitalitat, ni cap equipament. Valoren les feines de manteniment que s'han fet han millorat la visibilitat i la percepció de seguretat, però que això no és prou.

Ves, a mí aquí me da miedo, por qué no hay ni dios por aquí.

Sí, pero es que te matas... no se ve nada.

A mí de día me ha dado miedo, tengo que decir que... yo es que soy muy cagada, eh

No, pero por este lado. El otro lado me gusta más porque hay mucha gente. Pero en este lado no hay nadie.

Aquí tienes que saber por dónde es, si no te lo sabes no...

La manca de llum pel camí del costat de la C-58 fa que algunes dones que arriben o marxen del polígon quan és fosc utilitzin els seus telèfons per fer de llanterna i poder veure alguna cosa. Es proposa millorar aquest itinerari per tal de fer-lo més segur i accessible, ja que l'altre opció que tenen per arribar des de Cerdanyola o de la Renfe comporta creuar el riu, per després tornar a creuar-lo, i és un itinerari més llarg.

Lo suyo sería condicionar aquest camí, perquè creuar fins al final, agafar això fins aquí creuar, són deu minuts més, eh.

Avui perquè tenim... em deien que no es veu, van amb el mòbil

Yo me cago, ¡no vengo!

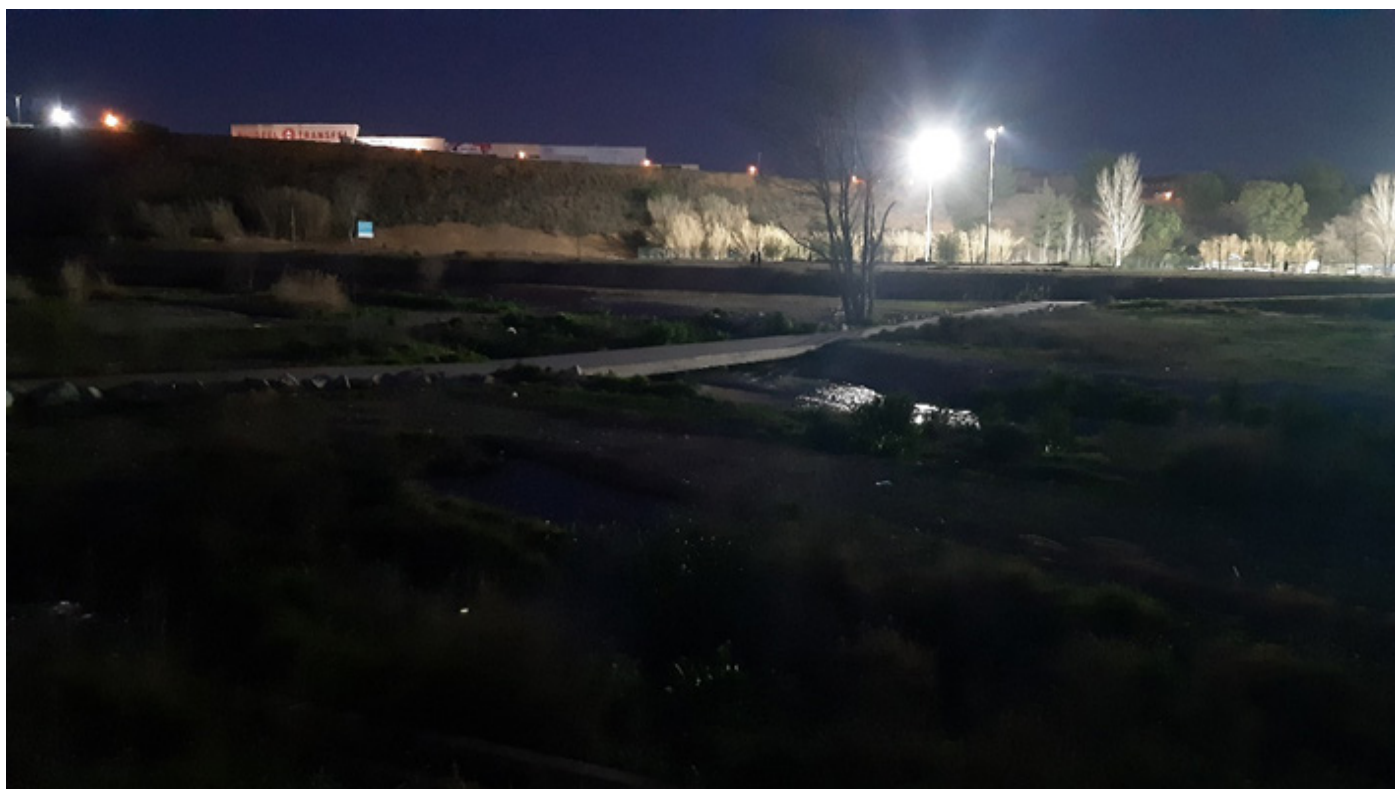
En l'entrada del polígon hi ha un descampat. El descampat és una zona fosca i la poca il·luminació que prové de les pistes d'atletisme i el camp de futbol que es troben en l'altra banda de riu Ripoll.

Pues eso... además alumbra un poquito eso de... pero quitas esas luces y... esas luces son las pistas de atletismo de Ripollet. Pero si eso lo apagan, aquí no se ve na'.

En aquesta zona de descampat, a més, anteriorment hi havia zona d'aparcament, les participants consideren que el fet d'haver-hi aparcament podria servir per a poder aparcar allà quan vas al poliesportiu.

PARADA 4. Pont i camí pel costat del poliesportiu

El pas que hi ha per travessar el Riu Ripoll connecta el polígon amb el poliesportiu, així com per anar cap al nucli del municipi. Es comenta que és un pont molt baix i que és inaccessible quan plou.



El pas que hi ha per travessar el Riu Ripoll connecta el polígon amb el poliesportiu, així com per anar cap al nucli del municipi. Es comenta que és un pont molt baix i que és inaccessible quan plou.

Bueno, pues que se inunda

Es normal, porque es muy bajito, y a la que crece un pelín el agua, ya está

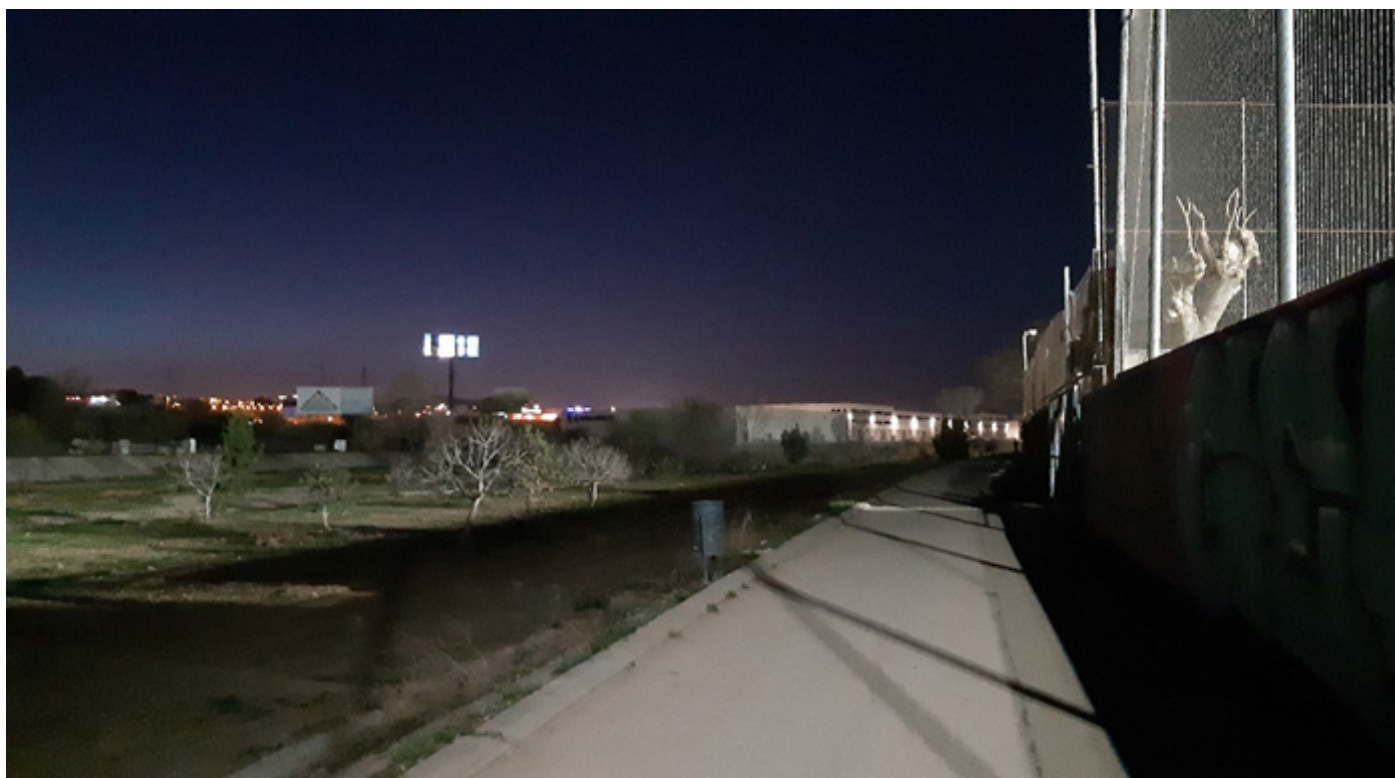
Y por aquí tampoco... a ver, no se puede pasar cuando llueve, si después el día siguiente, porque ha subido el agua y está así chungui de pasar.

S'explica que anteriorment la llera del riu estava ocupada per horts informals. Es valora que la presència de horts donava vitalitat a les dues lleres del riu, ja que quan la gent hi treballava a vegades també hi havia les seves famílies passant l'estona. Alhora, però, es valora positivament la neteja que s'ha fet, especialment pel que fa a la vegetació, que al treure's els matolls ha donat visibilitat.

Era de agricultores. Eran huertos

antes había gente en los huertos y había más animación, porque había por ejemplo una madre con sus niños y el padre (...)

Se ve bien porque lo han quitado todo, si no, no se vería nada, porque había casetas, había juncos, estaba todo lleno de...



El camí que hi ha passat el pont, que segueix l'avinguda del Riu Ripoll, connecta molts municipis i es pot fer caminant i en bicicleta. També passa la Ruta del Colesterol, ja que és un camí planer. Consideren que és un camí ben mantingut i el valoren positivament.

(...) ahora está bien, está bastante bien.

El fet de ser un camí compartit entre ciclistes i vianants a vegades genera conflictes, ja que les velocitats són diferents i que, a més, les persones que caminen moltes vegades van en grup i necessiten ocupar tot el carril.

Aquí lo más peligroso son los ciclistas, porque vas allí, dale, oye, apártate, pues es que no veo...

Sí, sí... y si los ves de frente pues lo apartas, pero si te vienen por detrás... ahora, por ejemplo, pasa uno, y seguro que nos va a regañar por ir así en fila hablando!

Yo hago cling cling... pero hay a gente que le molesta... yo estoy en los dos lados, yo camino muchísimo también.



Al costat de la piscina municipal el camí és fosc perquè el terreny de la piscina està tapat amb una lona opaca per no veure el que passa a dins i, al ser el poliesportiu, l'únic punt de llum existent. Es proposa buscar fórmules que mantinguin la privacitat de la piscina municipal però que no tapi la llum, com algun material translúcid. Aquesta mateixa problemàtica existeix en altres punts on hi ha murs alts que fan ombra.

Se vería bonito también.

O algo que deje pasar la luz, que sea translúcido pero que no se vea el interior.

Per tant, es prefereix aquest camí que el camí paral·lel del Riu Ripoll pel costat de la C-58 perquè, com s'ha explicat anteriorment, està ben habilitat i té la il·luminació que proporciona el poliesportiu. També és un camí amb força vitalitat de persones a peu i en bicicleta, perquè connecta municipis i hi passa la Ruta del Colesterol.

PARADA 5. Entorn del Poliesportiu Municipal

Des del nucli de Ripoll, s'explica que l'itinerari per arribar al poliesportiu municipal té condicions que afavoreixen la percepció de seguretat, com per exemple, l'escola i l'institut que es troben a prop, o el fet de ser una zona més urbanitzada amb edificis d'habitatge i comerços.

Hecho, Hasta aquí, al lado hay la guardería municipal, al lado hay un edificio de vivienda, hay un instituto al otro lado... esto ya...

S'explica que hi ha un camí entre horts que és agradable com a itinerari fins al poliesportiu.



Tot i que el poliesportiu té una gran zona d'aparcament, en el seu voltant també s'observa una gran quantitat de cotxes aparcats.

L'aparcament de cotxes en aquesta zona està sobre la vorera, deixant un pas estret per a les persones vianants i tapant la visibilitat. A més, depèn del costat per on s'arriba, no es veu el pas perquè queda totalment tapat pels cotxes aparcats. L'aparcament dels cotxes al voltant del poliesportiu, doncs, es veu desendreçat i molt atapeït.

No, aparcen los coches. Bueno, puedes ir por allí, por allí, ves, hay un trozo de acera...

Moltes persones arriben al poliesportiu en cotxe i es pregunta si es podria incentivar la mobilitat activa (a peu o en bicicleta) en els desplaçaments fins al poliesportiu, ja que les persones que viuen en aquesta banda del riu Ripoll el tenen a prop.

10 minutos del centro, desde aquí, eh

Lo único es la oscuridad.

Entonces ya a partir de detrás del polideportivo, más chunguilla

Que pongan farolas todo ese trozo hasta el polígono y ya casi está hecho

S'explica que les persones que viuen en la banda de Cerdanyola fan més vida a Cerdanyola que a Ripollet per la proximitat i millor connectivitat amb l'altre municipi.

La gente se va a Cerdanyola, ya compras allí y haces la vida allí. Que es lo que me pasaba a mí, que yo estaba en Cerdanyola todo el día, me pillaba todo cerca Cerdanyola, Ripollet... tenía que tirarme media hora caminando para llegar a...

Es que, claro, para entrar en el pueblo tienes que pasar por el de los coches, por el de los Mossos que está al final de todo o el peatonal. No hay más opciones. Al otro lado de Cerdanyola, o bueno, sigues para Barberà... (...)

PARADA 6: Carretera de la Santiga

La marxa canvia de participants a la carretera de la Santiga i el punt de trobada és la benzinera Repsol. Les dones participants, que treballen en el polígon dels Pinetons, expliquen que viuen a Cerdanyola, Ripollet i Montcada i que, normalment, arriben en cotxe a treballar. Parlen dels desplaçaments poligonals, en que abans d'arribar al lloc de feina fan altres activitats, com anar a portar a les filles a l'escola. Tot i això, a vegades fan el trajecte caminant, ja que és un itinerari curt i el polígon està a tocar del nucli urbà. Una d'elles viu més lluny, a Serraperera, i explica que sempre utilitza el cotxe perquè, si no, es triga una hora caminant.

En cotxe, perquè jo vinc de Cerdanyola. Jo vinc d'aquí però vaig en cotxe perquè tinc una nena, i quan necessito sortir pitant, per molt que estigui a prop, estàs fora, estàs lluny, i has d'apropar-te en un momentet. Però igualment, els dies que anem sense cotxe sí que anem caminant.

Sí, yo vivo aquí en Ripollet. Ahora cojo el coche, porque la verdad pues bueno, como siempre llevamos con prisa y cojo el coche, pero he estado mucho tiempo que sí que he venido andando. Cruzando el descampado este de aquí donde la feria. Por aquí vienen también los niños del instituto.



S'explica que moltes persones que treballen en el polígon i també adolescents que van a l'institut utilitzen el patinet com a mitjà de transport, i hi ha vegades que n'hi ha molts. En aquest sentit es valora positivament el carril bici que passa per tota la carretera de la Santiga fins al polígon.

Bueno, i de les empreses també hi ha molts, en patinet, cada vegada hi ha més

En mi empresa vienen con patines, incluso con bicis eléctricas. Sí. también.

El transport públic no el contemplen perquè no hi ha cap autobús que arribi fins al polígon, així, comenten que igualment haurien de travessar descampats i no els surt a compte.

*No. te deja por aquí arriba, hay un autobús que sí que te deja. Luego sería andar hacia allí, claro...
descampado otra vez...*

*A mí no me sale a cuenta, porque yo vivo en la calle de aquí, si cojo el autobús hacia aquí y me deja allí,
ya pa' eso me voy andando.*

*L'únic tret que té més dolent és que està tant a prop del poble que no hi ha mitjans de comunicació que
arribin fins aquí. No sé, una línia d'autobús tindria bastant servei. No tot el dia, perquè clar, a vegades ho
parlàvem, tot el dia no, però les hores d'entrada i les hores de sortida...*

Caminant per la carretera de la Santiga s'observen molts sots a la vorera, i és un tema que es destaca molt durant tot el recorregut. Es fa èmfasi en la necessitat de manteniment de les voreres per evitar que es facin malbé, ja que pot haver-hi caigudes.

*Vinc per aquí, i ... no deixo la vorera en cap momento. Lo únic que hi ha trossos de la vorera que sembla
allò la muntanya russa. Pero bueno...*

Jo un dia em vaig caure. Anava amb el meu home i em deia: no lo has visto? I jo, pues no, no lo he visto!

Veus, aquí hi ha un altre sot. Que esto lo han hecho ellos con los camiones.

A la problemàtica del mal manteniment a les voreres, se li suma la manca de llum, ja que hi ha fanals que no funcionen i la llum és molt tènue, especialment a partir de la zona de polígon, a on hi ha diversos fanals que no funcionen.

*que hi ha faroles que els hi falta la bombeta, i et dic una cosa, els meus companys de feina diuen que si
no hi ha bombeta, es gasta més! Perquè el consum és més car.*

*I mira, a la farola aquella no hi ha llum, menos mal que les empreses tenim il·luminació perquè si no
tampoco... en esta calle solo hay esta farola que hay luz, las otras dos no tienen ninguna.*



En la carretera de la Santiga es troba l'Institut Palau Ausit, a on té l'entrada principal i ocupa una gran parcel·la. La ubicació de l'institut just abans d'arribar a la zona de naus industrials fa que hi hagi vitalitat, i això ho valoren positivament. És un dels motius que s'argumenten per arribar al polígon caminant per aquesta carretera en comptes de pel carrer Pizarro o els camins que hi ha entremig.

Aquesta és la porta d'entrada, pati, al centre que era dintre, i ara torna a haver-hi pati.

Sí, però es que allà faig més camí, i aquí sempre hi ha nens, i mares... hi ha més gent. Que pel poble també et trobaràs gent, però aquí no està malament

Es valora positivament la ubicació del polígon, que fa que estigui prou inserit al nucli urbà i, per tant, que sigui molt proper a usos mixtes.

El polígon queda bastant inserit en el poble, queda fora, però no és molt lluny. Pots venir caminant sense cap problema.



A la cantonada amb l'avinguda de Catalunya hi ha un solar buit que fa servir una empresa per a deixar els contenidors. El pas per aquesta zona és fosc i comenten que caldria més manteniment, també del solar que sembla que estigui en desús. Es fa notar la manca d'il·luminació i que en aquest tram no es compta amb la il·luminació de les naus i el fanal no funciona.

Això és del Puigfel, que hi posa aquí a vegades els contenidors.

Que en teoria l'està arreglant... però clar.

Es parla dels horaris d'entrada al lloc de treball i es comenta que sol emplenar-se tot de cotxes entre les 7 i les 8 del matí.

De 7 a 8.

A les 7 del matí ja està ple

S'observa que hi ha algunes naus que són més opaques que d'altres, i es valora positivament quan hi ha transparències que permeten tenir contacte visual entre dins i fora de la nau, així com veure quan hi ha alguna persona treballant, per donar vitalitat i vigilància informal. Habitualment solen ser murs sense finestres o amb les finestres molt altes, i això genera percepció d'inseguretat. Les dones argumenten que és diferent una empresa que es dedica a la fabricació, que no una que està oberta al públic i que fa distribució.

Mira, el vostre edifici genera una altra percepció perquè té aquest cristall. A part de la il·luminació és perquè tu veus el que hi ha dins. No és com els altres que és súper fosc, que no hi ha cap il·luminació i que a més a més, és com un mur sencer.

Nosaltres no podem tenir la mateixa estètica que ells, perquè nosaltres sempre hem de donar visibilitat a fora. Ells no. És el contrari, jo crec que volen menys visibilitat i més privacitat.



En mig del polígon hi ha la Casa Natura, un edifici de l'Ajuntament que és un recurs educatiu on es treballen aspectes mediambientals. Les dones participants comenten que les seves filles hi han fet tallers amb l'escola, i que a vegades hi veuen gent treballant en el jardí. A vegades hi arriba alumnat d'escoles i també es va fer servir d'escola en un moment determinat. Per tant, aquest equipament genera vitalitat en uns horaris determinats durant el dia.

I també tenen un jardinet, perquè jo els veig que estan treballant...

(...) tipus cursets de jardineria i coses així, perquè jo els veig a vegades.

El polígon dels Pinetons és un polígon que es considera que està bé, sobretot si el comparen amb altres polígons del municipi.

Es que no està malament aquest polígon. Jo trobo que està bé. a veure... les quatre coses que falten... o no?

Bueno, és dels que estan més bé de Ripollet.

PARADA 7. Av. Torre de Mateu – Límit amb el municipi de Barberà del Vallès

L'avinguda Torre de Mateu és el límit entre el municipi de Barberà del Vallès i Ripollet. Es valora que en comparació amb el polígon que forma part de Barberà, el de Ripollet té molt més bon manteniment. El polígon de Barberà té carrers sense voreres i sense asfaltar, i a més, comenten que hi ha més sots.

Sí, també et diré que aquell polígon està pitjor que el nostre, aquell d'allà a dalt. Perquè les carreteres no estan ben asfaltades, hi ha molts sots, no hi ha voreres...

En la cantonada de la carretera de la Santiga i l'avinguda Torre de Mateu hi ha moments en que hi ha molts coloms, degut a que una persona els posa menjar. S'explica que a vegades és perillós per a la circulació viària, a més de poc salubre.

*Doncs aquí, aquest senyor dona menjar als coloms, i llavors està tot el veïnat... està tot això infestat. (...)
Però clar, els veïns diuen, es que és un senyor gran, i no saben i tal.*

Però és un perill per a la conducció

S'emplena tot, tot, tot... tot el que veus d'illeta, s'omple de coloms.

S'explica també que hi ha un clavegueram que es desborda de tant en tant s'han de tancar la zona per deixar passar les excavadores. Alhora, hi ha fortes pudors en alguns moments que fan dubtar que alguna empresa de Barberà estigui avocant residus a les clavegueres. També es comparteix que hi ha moments en que, segons a què és dediquen les naus, generen fortes olors a la zona.

(...) del riu, cada dos per tres ho tanquen perquè Tenen que rebentar tot allò... tu sí passes, tu has vist que alguna vegada han tancat tot això? Hi ha un clavegueram molt gran allà i es queda rebentat i surt l'aigua.

Hi ha dies que no s'hi pot passar de la pudor que fa.

Però vosaltres, els que teniu al costat, a vegades no us arriba també olor?

Sí, olor a truita, a sopa...

I quan passes per allà davant fa pudor a algo

I la Panrico també, que a vegades fa olor a Donut.

Des d'aquest carrer es veu una zona de descampat, no urbanitzada, que forma part de Ripollet. Es fa servir molt per a caminar, i algunes dones expliquen que la feien servir molt quan hi va haver restriccions per la pandèmia de COVID-19. Parlen del Camí de la Serra com un camí que no està ben asfaltat i no hi passa molta gent.

Caminar per aquí que no trobaves a ningú i et podies treure la mascareta. Que dius, doncs allà està pitjor l'asfalt, les voreres, les senyalitzacions... que pensaves, bueno, aquí les voreres estan fatal, però allà està bastant molt pitjor.

En aquest moment també es parla de la pineda que hi ha entre Ripollet i Montcada, que anomenen els Segons Pinetons. Valoren positivament el manteniment que té per la part de Ripollet.

Doncs aquella zona està molt xula, i sí que es nota... la part de Montcada està feta un desastre, i a Ripollet es nota un manteniment.

Arribant des dels dipòsits d'aigua, hi ha diferents camins de sorra que arriben al Parc dels Pinetons (skatepark, zona de barbacoes, etc.). Expliquen que arribar al parc des d'aquesta zona fan més volta per no arribar directament per la part de darrere.

El que passa és que quan baixes et trobes tot el parc... tot aquest parc... i ... i no saps el que et trobaràs.

Sí, perquè té molt nivell... és un nivell, una esplanada, un nivell, una esplanada... i tu vens des de darrere, i penses.... uuu...

Acabes anant per sota, per la vorera del parc, i fent una mica de ronda. I és veritat que aquí es posen amb allò dels skate... aquesta zona sí que és una mica... mogudet. És mou... hi ha molta gent, molta gent. Botellones i...

PARADA 8. Parc dels Pinetons i carrer Torrent Tortuguer

El parc dels Pinetons té una zona de barbacoa i una zona d'skatepark. Es valora molt positivament durant el dia i els caps de setmana, perquè tenen molta vitalitat i proporcionen espai verd i natural.

Però just darrere, una mica més endins, està la part dels skate. Que fa poc, per la pandèmia o... es va posar en marxa. És una zona molt xula al mig dia, eh. Súper bé.

Jo crec que està molt ben cuidat i que és una zona molt xula.

Tot i això, es valora que és una zona molt fosca a la nit, on no hi ha vitalitat ni vigilància informal, cosa que fa que hi hagi més percepció d'inseguretat. A això, se li suma que s'hi ajunten joves a fer botellades que, al no saber molt bé què es poden trobar intenten evitar la zona.

La zona del carrer Torrent Tortuguer entre el carrer del Parc i l'avinguda del Mediterrani és de plataforma única on estan delimitades les voreres i un carril bici. Aquest tram de carrer es troba entre el Parc dels Pinetons i la part de darrere de la Casa Natura, essent un espai solitari, especialment a la nit i quan les pilones estan posades per a evitar l'entrada de cotxes. Això consideren que genera percepció de por.

Quan estan els pals a munt, saps que no passarà ningú per allà, només tu que vas caminant. I tens l'escola natura a aquesta banda i nada más. I fa una mica de por (...)

Expliquen que si han de triar un dels dos carrers per moure's caminant (Torrent Tortuguer o carretera de la Santiga), prefereixen la carretera de la Santiga, ja que, tot i que el Torrent Tortuguer està molt més ben il·luminat, hi ha més moviment de cotxes i persones en la carretera de la Santiga, i per tant, consideren que si els passa alguna cosa poden demanar ajuda.

Jo vaig sempre per allà. per aquí de nit... sempre he vingut caminant amb el meu marit, però clar, com que anava amb ell no...

I et dic una cosa, hi ha més llum aquí que a l'altre carrer, eh.

Allà sempre passen cotxes...

Com a mínim allà tens una oportunitat, no? de que et vegi algú.

Mentre caminem pel carrer Torrent del Tortuguer es fa notar la velocitat amb la que van els cotxes, que com a molts dels polígons, al trobar carrers amples i amb poca vitalitat solen anar molt ràpid.

Es compara el polígon amb el de Cadesbank, en la zona on hi ha el gimnàs McFIT, i es valora positivament que Pinetons té carrers més amples i més il·luminació.

I el camí... la part de sota, del McFIT i aquella zona (un altre polígon), tot aquell polígon d'allà, aquest sí que fa una mica més de mal rollo. Perquè són molt més estrets, molt més fosc, molt més que no es veu... i aquí és tot tant ample que...

També es parla de la transformació que s'ha fet del passeig que segueix el Riu Ripoll, ja que al netejar la vegetació ha donat més visibilitat i ha reduït racons.

Doncs a la part de sota del PAME(poliesportiu) no m'atreveixo a córrer per allà. ara sense horts, la cosa canvia, però amb horts a mi em feia molta por...

(...) i tanta cosa on et poden agafar i amagar... quan ho veus tant net que fa goig...

Sobre l'aparcament del recinte firal s'exposa que és l'espai principal d'aparcament del polígon. És un aparcament que serveix també a les fires de la festa major i altres actes que es realitzen en el municipi, degut a que és un espai ampli i descampat.

Es considera que té molt poc manteniment i, al ser un aparcament de sorra, hi ha molts sots i quan plou hi ha zones intransitables. Es fa la proposta de posar-hi graveta com una forma de millorar-lo sense la necessitat de posar-hi asfalt.

Clar, han agafat un descampat, que està molt bé, perquè aquí hi ha empresa molt grans, i hi ha molta gent.

I saps què passa? que hi posen sorra. I dius, no hi posis sorra, que quan plou allò s'ho emporta. Como no lo van a asfaltar, pues que le metan gravilla... però uns forats que quan plou et quedés enfonsada, eh...

Que l'utilitzem al poble per quan és festa major, posen aquí la fira.

Perquè a més a més, pensa que tot això s'omple de cotxes, perquè clar, som molts!

Mira, tot el carrer... aquí comença l'aparcament. D'aquí fins als camions, fins allà a baix. Que no hi ha res d'aparcar, o sigui, hem d'aparcar a on podem. Això està fatal.



Algunes entrades de l'aparcament estan molt enfonsades i costa entrar i sortir amb el cotxe, especialment en el carrer del Torrent Tortuguier, perquè els cotxes a vegades van a molta velocitat. Això fa que molts cotxes decideixin passar per sortir en llocs on hi ha passos de zebra.

Igual que entren pel pas de zebra d'allà davant. Que és súper ample i entra el cotxe per aquí...

Que ara fa molt que no plou, però quan plou, no vegis com és posa, és un fangar

Expliquen que hi ha un problema de manca d'aparcament per a tots els cotxes que arriben al polígon. Algunes empreses han tancat i han arribat d'altres amb més personal, i això s'ha fet notar. També expliquen que hi ha hores del dia en que les carreteres estan col·lapsades, i hi ha caravanes.

Nosaltres no podíem entrar. Tenim l'entrada aquí de camions, i no podíem entrar els marítims. Rebem molta importació i no podíem entrar. I era perquè la gent d'aquí va tancar al fàbrica aquesta d'aquí dalt, i va venir una altra, i van venir tropecientasmil personas de golpe. Oi que sí?

A més entraven súper d'hora, i clar, arribaves tu aquí a la mateixa hora de sempre, i veies tot el carrer aplegat de cotxes... i dius, d'on ha sortit tota aquesta gent?

S'explica que l'augment del cost de l'electricitat ha repercutit molt en els costos que tenen les empreses. Algunes han decidit posar plaques solars i això ha fet que es redueixi el cost.



Van posar plaques solars eh... però és una burrada, vam passar de pagar sis mil euros al mes, a pagar tres mil euros. Clar, vam dir, per què no haviem caigut abans? Quina optimització de...

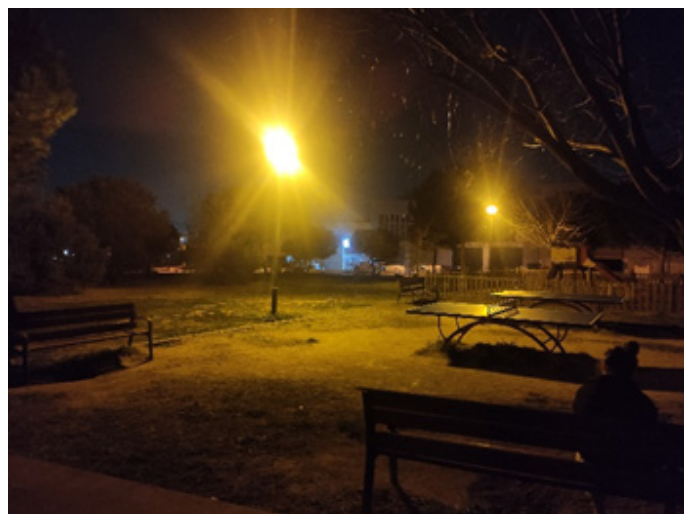
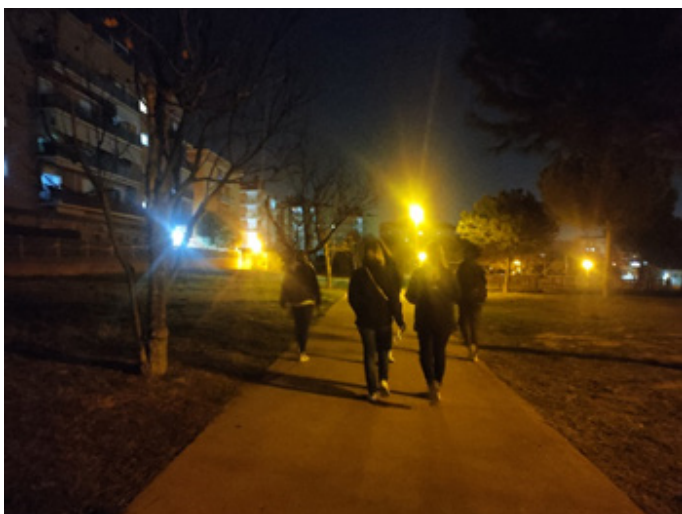
Es parla d'un encreuament on hi ha molt poca visibilitat dels cotxes, entre els cotxes que hi ha aparcats i la velocitat que agafen els cotxes. Es proposa fer-hi una rotonda.

Aquest encreuament està molt mal pensat. I ara perquè han posat això però a vegades aparcaven i...

És que és això, es tapa molt i hi ha molt transit aquí, molt.

Aquí seria perfecta una rotonda.

PARADA 9. Espai de parc entre el carrer Torrent del Tortuguer i el carrer Pizarro



La marxa segueix pels camins que hi ha entre el carrer Torrent del Tortuguer i el carrer Pizarro, on hi ha edificis d'habitatge, un parc infantil i una pista de volley platja i per on també hi travessa un carril bici.

Es valora molt positivament el carril bici, no només per les bicicletes, sinó perquè les persones adolescents que van a l'institut poden travessar per aquí, també quan plou, que abans es feia inaccessible.

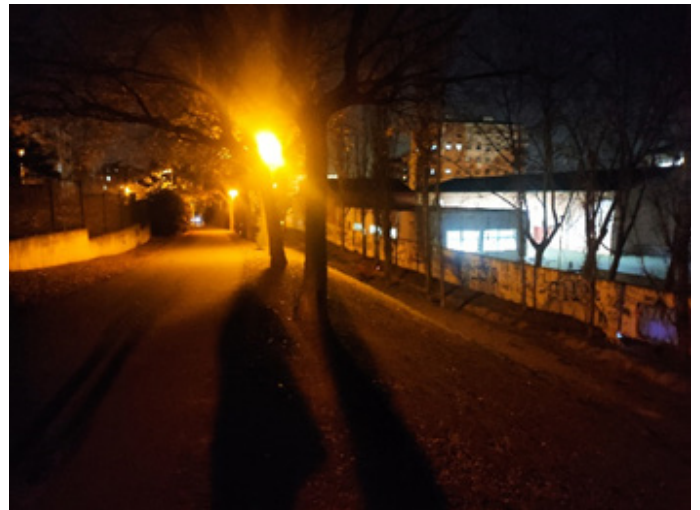
Això és carril bici i val a dir que està molt ben pensat això i el que van fer allà al descampat, que continua aquest carril bici, que tot i que plogui i es posi de fang fins amunt, l'única manera de passar per allà era pel carril bici, perquè abans era impossible. tots els nens que baixaven de l'institut i tot això, era impossible passar per allà quan plovia. I ara pots passar, pots moure't sense problemes. I veus, quan has de sortir d'aquí perquè el carril bici va a parar un altre cop pel mateix lloc...

També es valora que com que la zona és més urbana, i hi ha edificis d'habitatge, en el camí se senten més acompanyades.

Llavors aquest és una mica molt tapat i ... però sí que es veritat que hi ha tant pis que jo crec que cridant et sortiria algú.

PARADA 10. Camí darrere l'Institut

Finalment, la marxa passa per un camí per darrere l'institut. Expliquen que és un camí molt solitari, especialment quan no hi ha l'activitat de l'Institut Palau Ausí.



aquest és el camí que et dic, darrere de l'Insti. Aquest és el camí que jo et dic, que tu vas per aquí sola... de todo. El cap de setmana aquí no hi ha ningú. Ningú, ningú.

i això seria una mica l'esquena de l'institut.

Expliquen que tampoc és un camí que es faci servir per anar i tornar de l'institut, perquè es prefereix anar per altres carrers més urbanitzats.

Es que a mi l'institut, o vas per aquell d'allà, o ja no passes per aquí, perquè aquest camí realment molt trànsit no és.

I això sí que és l'institut Palau Ausí, que baixen amb el patinet, perquè aquest de dalt hi ha dues escoles, el Sant Juan de la Cruz, el Ginesta i el Pinetons.

Així i tot, és un camí que pot ser agradable, i també per a persones que corren i passegen, per a trepitjar un altre superfície que no és asfalt.

Jo creuo per aquí quan corro, quan torno baixo aquí. depenent com van les cames. Perquè no fan tant de mal, perquè tot allò d'allà és...

es veritat que trepitjar això, en comptes de tota l'estona asfalt, també va millor.

Sí. En comptes aquí està compactat però és d'una altra manera.

5.3. MARXA EXPLORATÒRIA CAN MASSACHS I CADESBANK

Perfil de les participants:

En la marxa exploratòria de Can Massachs i Cadesbank no hi ha participat cap persona que treballi al polígon. Així, s'ha decidit fer un recorregut amb la tècnica de d'Empresa i la regidora de Desenvolupament Econòmic, Feminismes, Salut Pública i Inclusió, on s'han valorat les diferents qualitats amb les que treballa Col·lectiu Punt 6. En aquest cas, la informació que es desenvolupa a continuació prové d'aquestes dues àrees i no directament de les persones que treballen al polígon i viuen el seu dia a dia. Així i tot, es considera una informació molt rellevant a partir de la observació durant el recorregut i la informació de la tècnica i la regidora tenen sobre el territori, les quals també tenen informació recollida a treballadors i treballadores dels polígons.

Marxa Exploratòria 3: Can Massachs i Cadesbank

Mapa del recorregut



Sobre els dos polígons

Ambdós polígons tenen la potencialitat de trobar-se en el límit de la trama urbana de Ripollet, on es troben alguns usos diferents de l'industrial (establiments comercials, de restauració,...) i que la seva ubicació es troba entre aquesta trama urbana i el passeig de l'avinguda del Riu Ripoll, molt utilitzat per la població del municipi.

Són polígons petits amb naus de diverses mides i antiguitat. Durant el recorregut, la majoria de naus estan tancades.

Com a la resta de polígons, la trama urbana prioritza la mobilitat de vehicles motoritzats i penalitza a les persones vianants, amb calçades molt amples i amb molt aparcament i voreres estretes, poc mantingudes i amb obstacles. S'observen reductors de velocitat dels cotxe, cosa que es valora positivament. S'explica que la gran majoria de les persones treballadores es desplacen en cotxe al seu lloc de feina i no hi fan cap altra activitat quotidiana.

S'explica que el polígon de Cadesbank és el més antic de Ripollet i que és manufacturer, amb especialització en el sector metal·lúrgic. Actualment, el 50% és manufacturer i l'altre 50% són altres serveis. I en el polígon de Can Massachs la majoria de persones que hi treballen són de l'Ajuntament, ja que s'hi troben algunes oficines.

Això que és un fil continu resulta que el 50% és manufacturer, però l'altre 50% són altres serveis

A Can Massachs, el gran gruix de persones treballadores són de l'Ajuntament.

POLÍGON CAN MASSACHS

PARADA 1: Parc del Riu Ripoll i Oficina dels Drets Socials/Hotel IBIS



Al voltant del parc del Riu Ripoll es troben molts equipaments, la Seu de l'Ajuntament, l'OAC, la biblioteca municipal, centres educatius de primària i secundària, l'Oficina de Drets Socials, i altres serveis municipals com la Policia Municipal o Dipòsits Municipals. A més, és el lloc on arriba el Pont de la carretera de l'Estació que connecta amb Cerdanyola del Vallès i el servei de RENFE. El parc i l'entorn de la plaça canvien molt quan és de dia hi ha llum natural i quan es fa fosc. Hi ha llum per acompanyar determinats itineraris, però es creen zones molt fosques. Quan fem el recorregut es sent la veu de grups de gent, però no es veu què hi passa a dins del parc.



L'Hotel IBIS constitueix una façana del Parc del Riu Ripoll i en aquest edifici s'ubica l'Oficina de Drets Socials, on treballen majoritàriament dones.

Aquí la majoria són homes. Menys allà. Les companyes deixen aquí el cotxe per anar a Drets, però no van ni tant d'hora ni tant tard.

És un espai nou, que comparat amb l'espai que ocupaven anteriorment, ha millorat molt a nivell d'espais de treball en quant a la il·luminació natural i l'espai interior i d'atenció.

Està ubicada en un lloc del municipi a on es pot accedir fàcilment en transport públic i amb modes de mobilitat activa, però l'entrada és un racó fosc, on no és fàcil identificar el servei ni l'entrada a la Oficina de Drets Socials. L'entrada està camuflada en la façana de l'Hotel, no es veu la porta d'accés, esta mal senyalitzada i mal il·luminada.



En aquest servei s'ubica el SIAD i fan horari d'oficina. El servei està bé, però es constata que l'entrada està en un lloc amagat i per accedir-hi es fa amb unes escales que baixen directament i és la cantonada amb menys vitalitat del parc.

El primer dia que vaig venir aquí en una roda de premsa, i vaig haver d'anar a l'hotel. I deia, hi ha una entrada de pàrquing. I em deien, no, pel costat.

Clar, a dalt un cop estàs és meravellós, però l'accés...

Quan entres, la primera part és la sala d'espera, a on hi ha les administratives per agafar el tel., etc. i després ja els despatxos d'atenció, les treballadores en un espai súper obert, de compartir...

L'Hotel IBIS dona vitalitat perquè hi ha persones entrant i sortint, però alhora, no són persones que romanen molt temps en el municipi i, per tant, no fan vincle amb la comunitat.

En aquest moment s'explica que a Ripollet existeix la "Xarxa de Punts Segurs", que és una xarxa on diferents establiments del municipi es responsabilitzen de donar resposta i engegar protocols quan hi ha una agressió sexista o LGTBIQfòbica, i que aquests tenen un vinil per a visibilitzar que són espais que poden donar suport a persones que es troben en aquesta situació. Es proposa en aquest sentit estendre aquesta xarxa als polígons, i s'explica que hi ha empreses que s'han ofert, com l'empresa Romo.

De camí a la següent parada, pel carrer Can Massachs, s'observa que les voreres són estretes, i es troben entre murs alts de les naus del polígon i cotxes, camionetes i camions aparcats, mentre que la part de calçada és molt àmplia. Aquest fet és comú en totes els polígons, i en moltes ocasions, com a estratègia,

es decideix caminar pel mig de la calçada per veure i ser vista, ja que per la vorera la sensació és de racó i espai sense sortida.

PARADA 2: Carrer Can Massachs amb carrer Molí del Ginestar

S'explica que, dels 9 polígons existents, 6 tenen ús industrial/manufacturer, i hi ha tres que són d'ús Mixt. Els polígons de Can Massachs i Cadesbank són d'ús mixt, mentre que la resta de polígons són monofuncionals, tot i que a Sintermetal hi ha el Rastro el Reto. Aquesta informació és rellevant perquè en el polígon de Can Massachs i Cadesbank existeix la oportunitat de treballar en la continuïtat de la trama urbana amb mixticitat d'usos.



En aquest sentit, destaca la zona de la rotonda que es troba en el centre del polígon, en la intersecció entre el carrer Can Massachs i el carrer Molí d'en Ginestar, on es troba un restaurant i una botiga, que tenen visibilitat al carrer i que són d'entrada pública. Això genera vitalitat i també vigilància informal en determinats horaris, connecta i ajuda a travessar els polígons per part de diversitat de persones, tenint en compte que el polígon és travessat per persones que van a fer esport a l'avinguda del Riu Ripoll, com gent gran que va a fer el camí del Colesterol, anar a córrer, anar en bici, passejar, etc.

Per tant, es valora positivament la proximitat del polígon amb la trama urbana del municipi i el fet que el polígon és d'usos mixtes.

PARADA 3: Avinguda del Riu Ripoll a la Zona de Can Massachs

En la part de l'avinguda del Riu Ripoll, entre el carrer de Roquera i el carrer Molí d'en Ginestar, hi ha una zona amb una franja d'aparcament i amb un espai verd. S'explica que els cotxes aparcaven a la zona d'espai verd i es va fer una intervenció ubicant-hi arbrat, gespa i un paviment que permet que hi hagi gespa. Tot i això, els vehicles privats continuen aparcant sobre la vorera.

Un altre tema important és la senyalització, ja que trobem una senyalització cap a l'Hotel IBIS, però manca la senyalització cap a l'Ajuntament o altres equipaments i serveis quotidians.



POLÍGON CADESBANK

PARADA 4: Límit entre Cadesbank i Can Massachs

Pel que fa a Cadesbank, s'explica que hi ha una alta ocupació de naus i que ens els darrers anys ha anat creixent el nombre d'empreses que s'hi ha establert. Generalment, les empreses fan torn de dia, tot i que hi ha algunes que tenen torns de nit. També cal tenir en compte que és un polígon de naus petites, en que probablement hi treballin petits autònoms que poden necessitar anar-hi en diferents horaris, també nocturns. S'explica que hi ha poques grans empreses i són generalment familiars.

S'explica que el personal de neteja normalment entra a la mateixa hora que les treballadores, o ho fan les pròpies treballadores per torns, sobretot en les petites empreses.

El carrer Tarragona és un carrer ampli que fa de límit entre els polígons de Can Massachs i Cadesbank. En aquest carrer hi ha el McDonalds de Can Massachs amb taules que poden donar vitalitat a la zona. Això és positiu per la diversitat d'usos amb la ubicació de diferents establiments oberts al públic, però alhora, cal tenir en compte que hi ha certs models d'establiments que estan pensats per a arribar en cotxe, oferint serveis on no has de baixar del cotxe. Es valora treballar per una connectivitat a peu que tingui les qualitats per a desplaçar-se amb percepció de seguretat.

Sobre la il·luminació del polígon

Es comenta que la il·luminació canvia molt segons el carrer per on es passa i s'explica que, amb una subvenció de la Diputació de Barcelona, es va fer una intervenció al polígon.

PARADA 5: Carrer Balmes i carreró darrere la benzinera Nuroil



Carrer Balmes entre Rotonda i Rotonda

El recorregut passa per el carrer Balmes, entre les dues rotondes. S'observa que s'hi estan desenvolupant obres. Aquesta zona, tot i que serà dins el polígon, es preveu que sigui una zona més comercial i de restauració. S'ha ampliat la vorera en el carrer Balmes, s'ha fet la obertura d'un nou carrer entre el carrer Tarragona i el carrer Cot i un sector comercial on s'hi està construint una gran superfície de supermercats. En el moment en que fem el recorregut, les obres fan que la vorera sigui molt estreta, obligant a caminar per la calçada en alguns punts. Es parla de la dificultat de canviar els usos al Pla Director Urbanístic, i es pregunten si una pastilla dins un polígon pot tenir un ús diferent a la resta.

Hi ha usos que no són pròpiament industrials, com el Burger King. I es parla de que aquest sector podria convertir-se en un gran centre comercial, i que cal valorar el petit comerç i de proximitat.



Carrer que entra darrera Nuroil i Burger King

Hi ha un carreró darrera la benzinera que és un cul-de-sac, és a dir, no té sortida. En aquest carrer hi ha únicament naus industrials. La tècnica de d'Empresa explica que hi ha 7 dones treballant-hi i que algunes entren molt d'hora al matí, entre les 6 i les 7h, que a l'hivern encara és fosc.



El carrer té molt poca visibilitat, ja que és un cul-de-sac en el que a l'inici, a més, hi ha un aparcament on, en moment de la marxa, hi ha una camioneta que fa que hi hagi encara menys visibilitat. Es considera que una acció podria ser evitar que s'hi aparquin vehicles en aquest punt.

Es valora que probablement la il·luminació és escassa, ja que l'únic que il·lumina són els llums de la benzinera i del Burger King, que es troben a l'inici.

Al accedir al carrer, hi ha un contrast important des del carrer Balmes, que és un carrer amb vitalitat i força trànsit de vehicles motoritzats, amb il·luminació i amb habitatges i locals en planta baixa, i aquest cul-de-sac, amb poca il·luminació, però també la manca de vitalitat de persones i el trànsit de cotxes, a més de la percepció d'inseguretat que dona estar en un carreró sense sortida.

Carrer Besós – Carrer Segre

Tot i que el recorregut que fem no hi passa, es valora important poder visibilitzar els carrers Besòs i Segre, ja que la trama urbana fa que generin un racó en el moment en que es troben ambdós carrers. També s'explica que és una zona que s'ha asfaltat, i que això es valora positivament per part de les empreses. També cal considerar que en aquella zona hi ha empreses del sector Sanitari, que reben clients a les naus, i que hi ha queixes pel manteniment i la brutícia dels carrers.

PARADA 6: Aparcament carrer del Molí i carrer Bilbao.



Al girar pel carrer Bilbao, el recorregut arriba a l'aparcament de sorra que hi ha entre el carrer Bilbao i el carrer del Molí. S'explica que és com un descampat, i que hi ha hagut moltes queixes de l'Associació d'Empreses degut a la brutícia i a l'acumulació de deixalles. En el moment del recorregut es veu net i cuidat, i es considera que ha millorat el manteniment del polígon. En aquest sentit, també s'observa que s'han reduït els sots que hi havia.

Pel que fa a la il·luminació, es comenta que en la zona s'ha fet una transformació de les lluminàries que ha donat molta més visibilitat i ha fet que es reduïssin els robatoris i el trencament de cotxes.

Hi havia molts cotxes que es trencaven a la nit, etc. i al canviar els focus això va deixar de passar.

Els fanals que envolten l'aparcament tenen doble il·luminació, per una banda il·luminen la calçada, però per l'altre, també il·luminen tant la vorera com la zona d'aparcament. Això es valora positivament, ja que és important que tant voreres com aparcament estiguin ben il·luminades, i no només l'espai de pas dels vehicles motoritzats.

Carril bici carrer Bilbao



Hi ha un carril bici que travessa el carrer des de la zona urbana, passa pel polígon i arriba fins al passeig de Riu. Es voldria que la bici sigui una opció per arribar als polígons, però creuen que no té sentit si no té continuïtat ni connecta amb altres zones importants, com les d'habitatge. Es considera, doncs, que cal donar-li continuïtat.

Com a tot el polígon, les voreres són molt estretes, i a més, hi ha els pals del fanal al mig, per tant, una cadira de rodes, o una persona que acompanya a una altra, no hi poden passar.

PARADA 7: Carrer Sagunt

Quan el recorregut passa pel carrer Sagunt, es comenta que hi ha diferents tipologies de naus en el polígon, tant per l'any de construcció (més noves o més antigues), com pel que fa a la superfície de les naus. En el cas del carrer Sagunt, les naus semblen més petites i antigues.



En la cantonada de carrer Sagunt i carrer Jaume I hi ha perill de caiguda per un sotrac a la vorera, també s'observen passos de vianants davant de l'entrada de camions d'una nau, sense continuïtat en l'accessibilitat.

PARADA 8: Carrer Indústria



Al carrer del Riu fent cantonada amb el carrer Indústria hi ha un edifici abandonat i en desús des de fa anys. Tot i que s'hi ha fet neteja, és un espai on s'acumula molta brutícia i el fet d'estar buit i abandonat fa que algunes persones hi pernoctin. Hi ha un bar al costat en funcionament.



Així, la zona de la nau genera percepció d'inseguretat pel poc manteniment, la brutícia i la sensació d'abandonament. S'explica que la responsable d'això és la immobiliària, i que fa poc han netejat per la pressió que se li ha fet des de les institucions.

En el recorregut també s'observa que en aquest tram entre els carrers Indústria, carrer del Riu i carrer Jaume I, els cotxes passen a molta velocitat i hi ha una clara penalització a les persones vianants, que han de fer més volta per anar d'un punt a l'altre. La zona d'aparcament que hi ha en el tros on interseccionen carrer del Riu i carrer Jaume I tapa la visibilitat de les persones vianants.



Solar del Carrer Indústria



En el carrer Indústria hi ha un solar d'una nau que van enderrocar i on ara s'hi està construint. Aquesta parcel·la, per la banda del carrer Indústria, es troba en un lloc on la vorera desapareix i hi ha crescut vegetació entre el mur que delimita la parcel·la i l'aparcament de cotxes. A més, en aquest tram s'hi acumulen deixalles i genera molta sensació d'abandonament, a banda que obliga a creuar el carrer o caminar per la calçada.

S'explica que hi ha famílies vivint dins el solar en situació d'infrahabitatge i ocupació.

PARADA 9: Passeig Av- del Riu Ripoll.



El recorregut fa tot el passeig de l'Avinguda del Riu Ripoll.

En el moment d'arribar a l'avinguda des del carrer Milà, s'ha de creuar l'avinguda i anar pel passeig, ja que en la banda del carrer on hi ha els polígons no hi ha vorera.

El passeig té una part de carril bici pavimentat en la mateixa alçada que la calçada, i un passeig de sorra per a vianants, en un nivell més baix de la calçada i el carril bici. Això genera poca visibilitat. També cal considerar l'accessibilitat al passeig, perquè es fa mitjançant escales i no hi ha un altre via segura per transitar-hi perquè en el carril bici les bicicletes agafen molta velocitat en alguns casos.

Pel que fa a la il·luminació, tot i que en el moment en que es fa el recorregut encara no s'han encès els fanals, els que existeixen són fanals molt alts que estan enfocats a la calçada, per on transiten els vehicles motoritzats, fent que la zona de passeig quedi més fosca.

Durant el recorregut trobem alguns bancs per a descansar i també papereres. Les papereres estan col·locades al carril bici, amb mal accés a elles.

Tal i com va sortir a la marxa exploratòria del Molí d'en Xec i els Pinetons, s'explica que les empreses de la zona estan satisfetes amb la transformació que s'ha fet en el Riu Ripoll, netejant la vegetació i fent-lo més ampli i visible.

Aquesta zona del passeig no es planteja com una zona on les persones treballadores del polígon aprofitin per dinar, per exemple, però s'explica que hi ha altres zones que s'estan pensant com a zona d'esbarjo.

Passos de vianants



S'observa que la connexió dels passos de zebra en la banda del polígon no estan ben mantingudes ni planificades. Les voreres on arriben els passos no són accessibles perquè tenen un graó i, a més, la part de vorera no està pavimentada i és molt estreta. S'observa que per tant, la connexió a peu és molt complicada i convida novament a caminar per la calçada. Especialment es parla del carrer Jaume I, on les coreres estan molt malmeses, són estretes i hi ha arbres, pal·ls de llum i aparquen cotxes a sobre la vorera.

En aquest sentit, es planteja de fer un plantejament d'uns eixos que connectin l'Avinguda Riu Ripoll i els barris de Ripollet travessant els polígons.

Es visibilitza la demanda històrica de soterrament de la C-58, ja que parteix el municipi en dos i genera molt soroll i contaminació, especialment als edificis que estan a la vora.

5.4. RESULTATS DEL TALLER PARTICIPATIU: EL MARTINET, LA GRANJA, CAN MAS I SINTERMETAL

Perfil de les participants:

La participació al taller ha estat de 14 dones cis amb una mitjana d'edat de 41 anys. La franja d'edat més representada ha estat la de 31 a 40 anys i la de 41 a 50 anys (26% i 29% respectivament. Dues dones no han expressat la seva edat.

Edat	
Fins a 30	1
31-40	5
41-50	4
51-65	2
NC	2

Les participants viuen a Barcelona, Ripollet i Cerdanyola del Vallès majoritàriament (3 dones a Barcelona i dues dones a Ripollet i Cerdanyola respectivament). La resta de dones viuen a Badia del Vallès, a Barberà del Vallès i a Castellar del Vallès. Tres de les participants no han expressat el municipi on viuen.

Respecte a la pregunta si formen part d'algun col·lectiu minoritzat, majoritàriament han respost que no (11 dones, 79%). La resta de participants ha expressat pertànyer al col·lectiu LGTBIQ+, família monomarental i/o persona migrada.

Les unitats de convivència de les participant són majoritàriament de parella i fills/es o de parella (43% i 30% respectivament), però també viuen amb altres persones de la família (14%), soles (7%) o amb fills/es (7%).

De les persones dependents a càrrec, el 50% de les participants manifesten no cuidar a cap persona, i un 36% afirma que sí. Les persones dependents a càrrec generalment són infants de 3 a 11 anys, i joves de 18 anys i més. Però també hi ha bebès de 0 a 2 anys i adolescents de 12 a 17 anys i persones amb diagnòstic de salut mental/psiquiàtriques.

Totes les participants afirmen realitzar treball remunerat a temps complet. A més a més, tres d'elles reconeixen fer treball domèstic i de cures no remunerat i una està estudiant.

Resultats del Taller:

1. Sobre qualitats de l'entorn pròxim al lloc de treball:

Es parla de que la ubicació dels polígons que estan integrats al nucli urbà fa que la percepció de seguretat sigui més favorable, ja que hi ha més vitalitat en l'entorn. Ho comparen amb el polígon de la Sibèria, que es considera un polígon més aïllat.

es que és un conjunt que està molt integrat... un carrer més cap a dalt tens el poble. No és com la Sibèria... sí que és veritat que esta abandonat que allà no apareixia ningú.

Les dones exposen un problema mantingut en el temps i que genera percepció d'inseguretat perquè no saben molt bé què hi passa. Es tracta del tram del carrer Indústria entre el carrer del Riu i el carrer de Milà on hi ha naus que estan deixades / abandonades, amb persones vivint en condicions d'infrahabitatge.

Jo de nit no passaria per aquí

Les naus estan molt abandonades. La gent que hi ha no dona bona sensació.

Tampoc dona seguretat anar pel mig del carrer perquè que hi ha trams on no hi ha voreres, estan en mal estat o envaïdes per l'aparcament de cotxes, obligant a caminar per la calçada, per on hi ha vehicles pesats i cotxes a molta velocitat.

En aquest tram les voreres son molt estretes, especialment en la zona on hi ha un descampat i s'hi acumulen piles de deixalles i roba. Aquest fet fa que moltes vegades es prefereixi caminar pel mig de la calçada, per fer-se més visibles i alhora tenir més opcions de poder escapar.

Aquest tram es un extrem del polígon que ja no limita amb el nucli urbà i transcorre a banda i banda entre naus industrials, algunes en desús.

El trosset aquest petit, en serio, aquí si que no hi ha ningú. Aquest les voreres súper estretes. Que amb els cotxes aparcats, dius, aquí no em veu ningú. I veus al terra motxilles, roba, amb un cotxe aparcats al costat que fa olor a marihuana... una mala d'allò... que dius, prefiero que me atropelle un coche. Vas pel centre, es que... i a mi de día em causa una mica d'això... de nit no pasaría mai per aquí.

Identifiquen la part final de la Rambla de Sant Jordi com una zona molt solitària, amb poca vitalitat i amb naus que li donen l'esquena al carrer completament. Es descriu com un espai poc propici per a iniciar el carril bici que voreja el nucli urbà i la ubicació d'una zona amb taules de pícnic.

L'ambient no és el millor

Este trozo de la Rambla tiene tela eh. Todo este trozo está súper vacío. Yo.... Está súper solo, a parte que son como las espaldas de las empresas de aquí

El carrer la Granja en la franja final del polígon, és una zona on habitualment aparquen camions, i on les dones expliquen que, a més, a vegades hi ha camions abandonats. En aquesta zona s'hi acumula brossa (dels camions o persones que viuen a la zona), fent que es percebi com un espai abandonat que dona percepció d'inseguretat i que fins i tot s'evita. No és un lloc de pas, però sí una zona d'aparcament que es deixa d'utilitzar per aquest tipus d'apropiació.

En este parque siempre hay camiones.

Es verdad que aquí los camiones se ponen a dormir muchas veces. Yo aparco normalmente aquí (...) y dejan todo por el suelo....

Yo por eso no camino por ahí

(...) allà els camions hi aparquen, es baixen a menjar de pícnic (...) i que es van ajuntant, i que són homes transportistes, i que es veu que fa una mica de iuiu. I que és just creuant.

Però jo aparco allà i no... però sí que és veritat que fa una mica d'impressió que arribes molt d'hora, estan els camions allà aparcats... bueno.

2. Sobre la ubicació d'usos diversos al voltant del lloc de treball:

El lloc de treball s'emplaça en el tram final del polígon en el carrer de la Indústria i davant el parc Carles Ferré en l'illa on s'ubica la comissaria de Mossos d'Esquadra de Ripollet. Les dones participants comenten que els dona percepció de seguretat aquesta proximitat a la comissaria.

Però també, les participants reconeixen que la vitalitat de persones diverses a la zona de l'Institut - Escola Pública el Martinet a determinades hores del dia. Això proporciona bona percepció de seguretat i genera que es prefereixi anar pel camí que passa per davant de l'escola o baixar en una parada d'autobús o en altre.

(...) evito esta calle porque aquí nunca hay nadie. Nunca. Aquí como está el colegio pues vienen más padres...

Es verdad yo también a veces cuando no quiero dar toda la vuelta con el bus, bajo en la parada donde hay un Lidl. Y vengo caminando (...)

Es valora positivament la neteja de la vegetació del Riu Ripoll i la millora del passeig que hi ha a l'Avinguda del Riu Ripoll. Consideren que és un bon lloc on passejar i caminar tranquil·lament, perquè sol estar concorregut per persones diverses (corrent, en bici, passejant, etc.). Algunes participants l'utilitzen quotidianament per anar amb vehicles de mobilitat activa o micromobilitat, i connectar amb les estacions de tren en Cerdanyola o Montcada i Reixac-Manresa.

Yo iba por allá, y estaba lleno de huertos, y ya los quitaron, eso súper bien. Porque al final en los huertos veías allí gente quemando cosas, y bueno... lo están limpiando todavía, ¿no?

Yo voy caminando por allí. Da tranquilidad, la verdad.

3. Sobre la conciliació d'activitats quotidianes

El polígon de Cadesbank està separat i relacionat amb el nucli urbà, a través del carrer de Balmes i el carrer de Sant Jaume, es a dir, la proximitat permet conciliar horaris per a realitzar activitats al municipi de Ripollet, tot i que visquin a altres municipis. A prop del polígons tenen alguns supermercats o bars/restaurants on van a comprar el menjar si no l'han portat de casa, o fan les seves compres del dia a dia abans de tornar a casa. Per tant, el fet de treballar a Ripollet no impedeix que algunes activitats quotidianes també les realitzin al municipi i que, per tant, tot i que arribin en cotxe o en autobús, els desplaçaments que fan al municipi són poligonals i majoritàriament a peu, creant vincles amb persones del municipi. Alguns d'aquests desplaçaments quotidians traspassen els límits municipals, per la proximitat del polígon al municipi de Montcada i Reixach.

Si voy a casa, vivo en Barcelona, llego a las 20- casi 21h. A veces mejor comprarlo para mañana y ya. Rápido.

Sí, aquí arriba tienes la Samfaina (...) en esta zona de aquí hay bares. Y aquí también hay me parece. Hi ha la tasca de Can Bover, la tasca de Santi..

Es compara aquests polígons amb el de la Sibèria, més separat del nucli, on es considera que hi ha més percepció d'inseguretat alhora que és més difícil arribar i marxar en transport públic.

(...) aquell sí que és veritat que allà no hi ha res de pisos ni res, i allà sí que feia por, a l'hora de sortir i a l'hora d'anar a fer qualsevol cosa... i si no tenies cotxe, arribar allà era una odissea.

Els horaris de treball són diversos, les participants que entren i surten dels llocs de treball en horaris diürns consideren que la percepció de seguretat és millor i les que ho fan més tard, a hores que, especialment a l'hivern, ja és molt fosc, tenen pitjor percepció de seguretat Així i tot, valoren la proximitat del nucli urbà i les parades de l'autobús, així com la vitalitat que es genera al parc per part de la comunitat educativa de l'institut-escola.

Muy bien, porque al salir siempre es de día, entonces no da sensación de inseguridad

Jo fins a les 17:30h, i a l'hivern sí que.. però hi ha gent que surt a les 19h

Bueno, no lo siento oscuro, la verdad. Cruzo rápido, llego a la estación de bus...

I hi ha el parc. Si hi ha llum, hi ha gent. En este parque siempre hay gente. Los niños...

4. Sobre els modes de mobilitat per arribar al lloc de treball

El tema més destacat en el taller ha estat la mobilitat al polígon, fet que han exposat tant les dones que viuen a Ripollet com les que viuen a altres municipis.

Per una banda, expliquen que s'utilitzen diferents mitjans de mobilitat per arribar, tant en vehicle motoritzat (cotxe, moto, tren) com mobilitat activa i altres ginys de mobilitat (patinets, ...)

La mobilitat en vehicle motoritzat

No s'ha fet tant d'èmfasi com altres mitjans, així, expliquen que hi ha prou lloc per aparcar i que molts llocs de treball tenen els seus propis aparcaments. En general, en l'aparcament no tenen percepció d'inseguretat, i únicament ha sortit la zona del carrer Granja que pot generar percepció d'inseguretat, com s'ha explicat anteriorment.

Hi ha bastant lloc per a aparcar. Jo aparco però hi ha molts cotxes que són de Mon Vertical, de la nostra empresa de serveis, o sigui, hi ha vegades que sí que hi ha camions que es posen a dormir... però com a norma general es pot aparcar bé

La mobilitat activa a peu, caminant

Hi ha participants que fan trajectes caminant per a connectar amb altres modes de mobilitat com les estacions de RENFE. Però prefereixen anar amb vehicle personal, perquè consideren solitaris els itineraris i tenen percepció d'inseguretat. Expliquen que en els camins que fan per l'interior de Ripollet tenen bona percepció de seguretat, però la que viu a Ripollet ha de creuar la ciutat, no pot agafar l'autobús i agafa el cotxe.

Parlen del camí per anar a peu a l'estació RENFE Montcada-Ripollet que sembla la més propera, expliquen que passa pel costat d'una antiga fàbrica, que actualment està abandonada. És el camí que molta gent fa des de Montcada a Ripollet, però també és un camí per anar a passejar, ja que la zona és boscosa i connecta grans espais verds. Es parla del mal estat de la fàbrica abandonada, sumat a que és una zona on no hi ha cap activitat. La brutícia i el fet que sembla que a la fàbrica hi ha entrat gent, fa que aquesta percepció d'inseguretat s'accentui. La majoria de participants prefereix desplaçar-se a l'estació de RENFE

Montcada Ripollet-Manresa.

Aquest tram és com l'entrada al poble, està molt descuidat (el camí entre Ripollet i Montcada). Hi ha els mossos i pots accedir a Ripollet, és més complicat.

També hi ha una fàbrica de ladrillo abandonada, (...) da un poquito de rollo cuando vas caminando por acá porque hay como unas rejas y está aquí el río... se ve que puede haber mucho vagabundo, basura... donde está todo lleno de basura.

La mobilitat activa en bicicleta

Valoren positivament que algunes naus tenen els seus propis aparcament de bicis i expliquen que hi ha algun aparcament de Bici box, però que són insuficients.

Sí. Es que yo me he venido en bici y en patines, en los dos está bien.

Aquí hi ha un pàrquing de bicis, d'aquests de guarda tu bici segura. Aquí al parc.

Diferents dones fan la connexió amb l'estació de RENFE Montcada Ripollet-Manresa amb vehicles personals, sobretot amb bici i patinet elèctric i en horaris al voltant de les 9 h i a la tarda quan encara no es fa fosc. A l'hivern comenten que en horaris de tarda continua havent-hi trànsit de ciclistes.

Esto está bien porque al final solamente cruzas el puente y es carril bici todo (...) pero luego hay una desviación que pasas así y ese carril bici está muy reducido, está lleno de piedras y está como muy feo...

Los horarios en las mañanas sobre las 9-9:30h, y en invierno sí que está un poco más solo, pero hay muchos ciclistas a esa hora por esa zona ...

Aquest itinerari es fa en només de 15' i seguint la vora del riu, pel carril bici que s'ha habilitat i continuant per l'altra banda travessant el polígon industrial Ferreria de Santa Maria de Montcada i creuant per dalt i per sota de les infraestructures de tren i de cotxe, C-33 i C-17. Ni el carril bici ni l'itinerari a peu tenen continuïtat equipada fins l'estació i hi ha deficiències pel que fa a la senyalització, vitalitat, vigilància informal, visibilitat i equipament per anar en qualsevol mode de mobilitat activa o micromobilitat. En el tram del carril bici que correspon a Montcada, al carrer Can Tapiola, l'itinerari s'allunya molt de la carretera i hi ha menys percepció de seguretat perquè és més solitari.

15 o 10 minutos. Pero ojo, que lo hago en patines y en bici, caminando no lo haría. Ahí ya me daría rollo, porque está solito, en la noche. Más en invierno, en verano me da igual. Pero en invierno está muy solo.

Hay un campo como de futbol o algo así, (...) y esa zona es la que digo que está fea porque está muy sola (...) Y poca visibilidad de los coches, porque hay algunos que vienen de frente y vienen muy rápido, porque está el carril bici muy así, muy pegado.

La mobilitat en autobús

En general, es fa una crítica al sistema de transport públic i al fet que moltes vegades no poden decidir agafar-lo per deixar de fer tant ús del vehicles motoritzats, perquè no tenen altres opcions de transport o perquè les que hi ha no serveix per la seva freqüència, la connectivitat, els horaris i el temps de desplaçament. Expliquen que tant el cost econòmic com de temps els surt massa car.

Yo lo que veo es que promocionan mucho el sistema este de transporte publico, que nos movamos... pero es que no hay facilidades, es que no hay.

Es muy caro!

Y es que si vives en Barberà y vas a la Santiga, como vas a trabajar?

La crítica s'amplia al sistema radial de la Àrea Metropolitana de Barcelona, ja que comenten que paguen els mateixos impostos, però que el sistema de mobilitat no respon a les mateixes necessitats que a les persones que viuen a Barcelona. S'intenta posar les mateixes solucions a tot arreu, i no a tot arreu passa el mateix.

Radial, i la zona 1 de AMB, paguem un impost, i no tenim un transport com deu mana. Amb el sentit de Barcelona, agafes el bus i en 20 minuts estàs. Però no tenim tren, no tenim mobilitat per aquí, el bus que va a Sabadell cada 20 minuts quan funciona... i per anar al Taulí el bus et passa cada dues hores... i estàs pagant un impost perquè estàs a la zona 1 de l'àrea metropolitana, però després tens molt mal servei de connectivitat.

També expliquen que el transport públic en general no cobreix les necessitats per arribar als polígons, i que això fa que molta gent es vegi obligada a agafar el cotxe, ja sigui per la falta de freqüències, els horaris, la necessitat de fer transbordaments o el temps que triga en fer el recorregut.

Es lo que hablábamos, además, Ripollet no tiene ningún autobús que vaya a los polígonos cercanos. O sea, es un ... yo vivo en Ripollet, pero en el centro. Y vengo cargada con el ordenador, la mochila, ... no puedo ir andando. Vengo en coche. Si hubiera un autobús interurbano que fuera por los polígonos, sería mucho más fácil.

Exemplificant el sistema radial, expliquen que hi ha un autobús Ripollet-Barcelona (e4) que té parada als polígons d'aquesta zona. Les persones que venen a aquests polígons a treballar des de Barcelona és un autobús que utilitzen. Comenten que a falta de bus urbà, es podria utilitzar per a arribar des d'altres zones de Ripollet, però no està permès fer-lo servir com a bus urbà i només es pot fer el trajecte Ripollet-Barcelona i viceversa. Precisament, una de les participants que viuen al nucli de Ripollet explica que arriba al polígon en cotxe perquè no pot utilitzar aquest transport públic. A més, és un autobús que té freqüència especial en les hores de treball.

El e4, por ejemplo, yo lo cogería en la puerta de casa y me bajaría aquí, pero no se puede coger en dirección a Barcelona. Porque en teoría no se puede, el bus que va a Barcelona, tienes que bajar en Barcelona, no te puedes bajar en el pueblo.

El e4 tiene horarios, por la mañana sí que pasa cada 5 minutos, pero el resto del día pasa cada cuarto de hora. Pero hasta las 8 de la mañana sí que pasa cada 5 o 8 minutos.

Per altra banda, es parla de que la connectivitat amb els nuclis propers és pràcticament inexistent. L'autobús Ripollet-Barberà del Vallès fa un recorregut molt llarg, i demanen un de més curt. Expliquen que en autobús es triga aproximadament 45 minuts, mentre que en cotxe són només 10 minuts. A més, hi ha alguns nuclis propers que no disposen de transport públic a Ripollet, com és el cas de Santiga.

Jo vinc de Barberà, a vegades en bus també, que és horrible. Triga molt per un tram tan curt.

En cotxe son 10 minuts, i en autobús és una hora.

Claro, Santiga pertenece a Ripollet, Santa Perpètua i Barberà, y no tiene autobús por parte de ninguna de las poblaciones

S'enuncien algunes propostes com que l'autobús que posa Louis Vuitton per a les seves treballadores ofereix la possibilitat que aquell mateix autobús el puguin fer servir altres persones que s'han de moure al mateix polígon.

Es proposa poder compartir desplaçaments amb alguna aplicació interna dels polígons on es posi en contacte a persones que poden compartir cotxe, o demanar un autobús conjuntament.

Es valora positivament la possibilitat que existeixi alguna App o facilitat per a que la gent comparteixi cotxe.

Les aplicacions col·laboratives jo penso que podria estar bé. Com el Blablacar, que potser és massa, massa obert... però algo... no sé. Amb aplicació. Jo ho veig molt digital.

El passeig té una part de carril bici pavimentat en la mateixa alçada que la calçada, i un passeig de sorra per a vianants, en un nivell més baix de la calçada i el carril bici. Això genera poca visibilitat. També cal considerar l'accessibilitat al passeig, perquè es fa mitjançant escales i no hi ha un altre via segura per transitar-hi perquè en el carril bici les bicicletes agafen molta velocitat en alguns casos.

Pel que fa a la il·luminació, tot i que en el moment en que es fa el recorregut encara no s'han encès els fanals, els que existeixen són fanals molt alts que estan enfocats a la calçada, per on transiten els vehicles motoritzats, fent que la zona de passeig quedi més fosca.

Durant el recorregut trobem alguns bancs per a descansar i també papereres. Les papereres estan col·locades al carril bici, amb mal accés a elles.

Tal i com va sortir a la marxa exploratòria del Molí d'en Xec i els Pinetons, s'explica que les empreses de la zona estan satisfetes amb la transformació que s'ha fet en el Riu Ripoll, netejant la vegetació i fent-lo més ampli i visible.

5.5. RESULTATS DE LES ENTREVISTES (CADESBANK, CAN MAS, ZISINTERMETAL I METAPOL)

Perfil de les participants:

S'ha volgut ampliar la informació amb algunes entrevistes a treballadores de diferents empreses dels polígons. El divendres 12 de maig de 2023 es van realitzar quatre entrevistes a sis treballadores d'empreses del polígon de Cadesbank (5 entrevistades) i Can Mas (1 entrevistada) i el dimecres 14 de juny es va entrevistar a una treballadora d'una empresa del polígon Sintermetal i Metapol.

Les dones entrevistades viuen al municipi de Ripollet (3 dones), Cerdanyola (2 dones), Montcada i Reixach (1 dona) i la Llagosta (1 dona).

Entrevista	Població residència	Mitjà de transport	Horari de feina	Polígon	Empresa
E1	Ripollet	A peu	Torn matí	Cadesbank	MGA
E1	Montcada i Reixach	En cotxe	Torn matí	Cadesbank	MGA
E2	Cerdanyola (Universitat)	A peu/en cotxe/en bus	Torn matí	Cadesbank	ProQuímia
E3	La Llagosta	En cotxe	Torn de nit (fins les 2h)	Can Mas	Autocares Font
E4	Ripollet	A peu	Torn matí	Cadesbank	Gamarti
E4	Cerdanyola	A peu	Torn tarda	Cadesbank	Gamarti
E5	Ripollet	en cotxe	Torn matí	Sintermetal i Metapol	Elan Foods

Resultats de les entrevistes

Mobilitat

Respecte la mobilitat, en general si els desplaçaments que han de fer les entrevistades són de proximitat, aquestes es desplacen a peu per anar i tornar de la feina. En canvi, aquelles que tenen l'habitatge més lluny del lloc de treball fan servir el cotxe com a mitjà per desplaçar-se al lloc de treball. Una de les entrevistades, que no condueix però acostuma a portar-la un familiar en cotxe d'anada a la feina, a vegades fa servir el transport públic des de Cerdanyola a la zona de la universitat. S'afegeix que en l'empresa MGA tot el personal arriba en cotxe menys dues dones que arriben caminant perquè viuen a prop. També és rellevant el fet que algunes treballadores que viuen en el municipi arriben en cotxe per la manca d'itineraris que considerin segurs tant a peu com en bicicleta.

Respecte la mobilitat en transport públic, totes les que tenen opció d'agafar el transport privat, que viuen en altres municipis, coincideixen en la mala connectivitat que hi ha en transport públic, ja sigui per la manca d'itineraris possibles, com pels horaris i la baixa freqüència d'autobusos. Arriben des de Montcada i Reixach, la Llagosta i Cardeanyola (Universitat).

Hi ha un bus que et deixa al Lidl. Jo tardo res, és un minut caminant. Però hi ha un bus, perquè no sempre... es que aquest bus passa davant de casa meva, però passa una vegada a l'hora, perquè és el bus de la universitat. Llavors no passa tampoc els caps de setmana, i és una mica anguniós.

Es fa una crítica sobre la mala connectivitat que hi ha entre municipis propers en transport públic, es considera que hi ha una visió centralista de Barcelona.

Es que a mi m'és molt més fàcil anar en transport públic a Barcelona, que al poble del costat.

A banda de la manca de connectivitat, horaris i freqüències en transport públic, les entrevistades argumenten que el cotxe és el mitjà de mobilitat més ràpid per arribar al seu lloc de treball quan no viuen en un entorn prou pròxim per a fer-ho a peu. Aquest argument és més important per a aquelles persones que surten de treballar a la nit o matinada, quan la majoria de les naus industrials dels polígons estan tancades, hi ha poca vitalitat en general a tots els carrers i el transport públic té menor freqüència.

(...) Además, a la hora que plego, sería mucho tiempo de espera un Bus Nit. Voy con mi coche porque es más rápido y seguro.

Es fa la reflexió de la dificultat de treballar als polígons quan no es disposa d'un mitjà de mobilitat privat com el cotxe. Una de les entrevistades explica que:

(...) Siempre m'ha costat molt buscar feines en polígons, perquè a més jo no condueixo, i segons les hores... que a més, als polígons les zones per treballar solen ser una mica intempestives, pues, fa por. La veritat es que fa por.

En aquest sentit, també mostra preocupació amb la connexió des de Ripollet i Cerdanyola al Centre Comercial Baricentro, a on treballen moltes dones. Cal trobar formes segures per a arribar-hi caminant i en transport públic. Es fa èmfasi en que per anar caminant moltes persones creuen l'autopista a peu i és molt perillós.

(...) perquè a més hi ha moltíssimes dones que treballen al Baricentro. (...) una vegada vaig treballar allà fa anys, i per arribar havies de creuar l'autopista, literalment. O sigui, que no és ni mig normal. S'han de buscar canvis importants.

Una altra aportació ha estat sobre els carrils bici, ja que manquen carrils bici segregats i ben connectats dins el municipi. Es considera que el Camí Serra, habilitat per caminar i anar en bici, genera percepció d'inseguretat i que, tot i que podria ser un bon itinerari per algunes persones que arriben des de la part de dalt de Ripollet als polígons de la zona propera a Montcada, aquesta deixa de ser una opció tant per la poca il·luminació com per la poca vitalitat en aquesta vora de la trama urbana. Es proposa fer un carril bici segregat del trànsit motoritzat en eixos principals que travessin el municipi, per exemple, des de la Rambla de les Vinyes cap a la Rambla Sant Esteve i enllaçant el carrer Sant Jordi.

Que hi hagués un carril bici perquè així no molestes als cotxes, no molestes als peatons si vas per la vorera, perquè no és un lloc per anar amb la bici... no sé com dir-te, si hi hagués un carril bici en aquesta ruta, per exemple, jo sí que aniria a l'hivern en bici. Ho faria tot l'any en bici i agafaria el cotxe només per anar a fora del poble.

Percepció de seguretat en l'espai públic de Ripollet i municipis propers:

Les dones que es desplacen a peu (dues de Ripollet i dues de Cerdanyola) senten més percepció d'inseguretat en el camí cap al polígon que no pas en el polígon en si.

Es parla de la mala connectivitat que hi ha a peu entre Cerdanyola i Ripollet.

Això sí que és vertiat, que Ripollet i Cerdanyola són pobles que són una mica germans, la comunicació és nefasta, però nefasta.

El recorregut des de Cerdanyola pel Pont de Mèxic i l'entorn fins a Cadesbank, tot i que el pont ha millorat la seva visibilitat canviant uns vidres opacs per unes baranes més transparents, el recorregut és solitari i a la nit té poca il·luminació. A més, per a seguir hi ha un altre pont per la N-150, que genera percepció d'inseguretat i es prefereix fer més volta que travessar per aquella zona.

Del puente ese para bajar por aquí está oscuro. Como dice ella, a veces hay gente corriendo, pero está oscuro igual. Aunque haya luces, está oscuro igual. Por allí paso. Lo que no paso es por debajo de la carretera, donde hay el CAP, por la noche me da un poco de miedo y por la mañana tampoco. Porque me he encontrado cosas y no...entonces ya me voy por la carretera, no me meto por abajo.

El carrer Sant Enric de Ripollet es considera que té molt poca il·luminació, i això genera percepció d'inseguretat.

No hay luz en Sant Enric, nunca. Entonces hay veces que cuando giro en la otra sí que hay luz allí porque hay una farola. Pero normalmente no hay luz.

El pont de la carretera de l'Estació no és agradable en segons quines hores del dia en que no hi ha gaire vitalitat. Una de les entrevistades de Cerdanyola explica que sempre s'ha mogut entre Cerdanyola i Ripollet, i que de jove era un recorregut que evitava a la nit, quedant-se moltes vegades a dormir a casa d'amigues a Ripollet per no travessar-lo sola. Explica que no és només un tema de percepció, sinó que és un lloc on hi ha hagut agressions, i que això està gravat en la memòria col·lectiva.

Sí que és veritat que els últims anys han canviat els nostres pobles en general. Però jo recordo ser més joveneta, que jo què sé, sorties de festa, per dir-te algo, i vas canviant de poble, i... i és: em quedo a dormir a casa d'algú. No torno.

Sabia que passaven coses.

El Camí de la Serra està pensat per anar caminant i en bici, però es considera que està planificat com a zona de passeig i per als usos quotidians, especialment de nit, genera percepció d'inseguretat i s'evita.

La percepció de seguretat als polígons

Sobre l'horari en que habiten el polígon

En general, les entrevistades coincideixen en que se senten segures en l'entorn del polígon, especialment del de Cadesbank. Però aquesta percepció va molt lligada a l'horari en que entren i surten a treballar, ja que especialment les dones que surten en horaris nocturns tenen més percepció d'inseguretat que aquelles que fan el torn de matí.

Les dones que treballen a Sintermetal i a Can Mas tenen més percepció d'inseguretat en l'entorn del seu polígon, especialment en horaris nocturns.

Sobre la vilalitat i la il·luminació

Cadesbank, al ser un polígon que es troba entre el nucli urbà de Ripollet i l'Avinguda del Passeig del Riu, és un lloc de pas per a moltes persones de Ripollet, ja que és una zona que es fa servir molt per a passejar, treure els gossos i anar a córrer,

A parte, cuando entro al polígono aquí a las 6h siempre hay gente paseando al perro o gente corriendo, que sale a correr. No es como, quizás a lo mejor si te vas a la calle paralela, a esta de aquí, quizás sí que hay menos movimiento, pero si no es eso, gente paseando al perro, a correr, o...

Les dones que treballen a MGA, que es troba darrera la benzinera en un cul-de-sac i que en el recorregut amb la tècnica i la regidora es va observar que és un espai que pot generar percepció d'inseguretat, les treballadores entrevistades el consideren un entorn segur, perquè quan entren de matinada a treballar hi ha la benzinera oberta i una fruiteria que estan entrant i traient mercaderia, per tant, hi ha persones treballant i transitant a la zona i això els dóna percepció de seguretat. Comenten que el seu carrer només està il·luminat per la benzinera, però consideren que la il·luminació és adient.

El fet que hi hagi més persones treballant al polígon, i que les persones treballadores estiguin entrant i sortint de les naus o amb portes obertes, fa que millori la percepció de seguretat als polígons, també el fet que hi hagi parades d'autobús com la que hi ha en la zona on es troba el Lidl, diferents usos com el supermercat, el gimnàs o la zona del passeig de l'avinguda del Riu Ripoll. Això ho expliquen les treballadores de Gamarti, que sempre troben gent esperant a entrar a la seva empresa, i MGA, que expliquen que sempre troben les mateixes persones pel carrer.

Gente que corre por la mañana, veo mucha gente que van a los deportes, aquí, para el gimnasio este de aquí, y gente que va a coger el autobús donde está el LIDL. Que siempre es la misma que me cruzo, que van a trabajar por las mañanas.

Així i tot, altres treballadores que surten a la nit no tenen la mateixa percepció, com una treballadora que fa torn de tarda i surt a les 23h de Cadesbank que comenta que no hi ha molta vitalitat i està molt fosc, o la treballadora del polígon de Can Mas, que surt a les 2h de la matinada, considera que el fet de que la resta d'empreses de la zona estiguin amb les persianes tancades, fa que se senti en un espai més solitari i que per tant, la percepció d'inseguretat sigui més alta.

Vengo de allí y está oscuro, lo que dice ella, pero bueno, es lo que hay cada día.

Sobre l'oci nocturn entorn els polígons

En les entrevistes, en dues ocasions es parla de temes d'oci nocturn relacionat amb el consum d'alcohol. Per una banda, es parla del Parc Primer de Maig com un lloc on es fan botellades. En aquest sentit, es parla de que són joves que acostumen a arribar i a estar en grup, i que, tot i que no es veu com un fet insegur en sí, el fet de que passin grups de gent a la nit que va de festa, quan no hi ha més activitat a la zona, genera percepció d'inseguretat.

Me da un poco de miedo, por qué no los veo y no sé qué pintas tienen ni nada. Pero yo la verdad que me espero, si veo que pasa gente me espero en cocheras y luego salgo. Porque realmente a esas horas me da un poco de... no voy a decir miedo, pero inseguridad sí. entonces me espero unos tres minutitos, ya han pasado las collas, y ya

Un altre tema que ha sortit són alguns bars que hi ha a la zona que, en obrir d'hora especialment els caps de setmana, s'hi ajunten grups de gent a fer la última copa, i que això també els genera percepció d'inseguretat en el moment en que elles arriben al seu lloc de feina.

No. algún viernes o así, que ha coincidido... que antes cuando yo trabajaba los sábados... lo típico, cuando el bar este está abierto... en la calle Balmes, el bar Molí. Se paran allí siempre a echar la última copa. Entonces puedes encontrarte allí cualquier cosa.

Es valora positivament la reforma que es va fer en el parc Primer de Maig respecte la percepció de seguretat, però tot i així, les treballadores de la zona expressen la seva percepció d'inseguretat entorn el parc per la seva ubicació i perquè de matinada es troben a persones begudes en espais molt solitaris.

Experiències i testimoniatge d'agressions

En general, les participants expressen no haver vist ni viscut cap experiència d'agressió i assetjament sexual en la zona dels polígons.

Així i tot, no només hi ha la memòria col·lectiva en espais com el pont de l'Estació, que tot i que s'ha reformat, encara genera una inseguretat que ve d'anys enrere, també s'ha explicat un assetjament en la zona entorn del Pont de Mèxic – N-150, en que una dona explica que camí a la feina un home la va esperar i va seguir-la i que aquesta experiència l'ha marcada, tot i que ha de seguir anant a treballar pel mateix itinerari.

Sobre les estratègies per a sentir-se més segures

Un dels temes que s'ha parlat en les entrevistes es sobre la possibilitat o no de fer un recorregut a peu diferent per tal d'evitar alguna zona o carrer per on es senten més insegures. Per exemple, una de les participants, que camina entre 5 i 6 quilòmetres per a tornar a casa, explica que la seva estratègia per a sentir-se més segura és passar per carrers més vitals i amb vigilància informal, on hi hagi activitat i persones diverses, tot i que a vegades suposi fer un recorregut més llarg.

Clar. es que jo camino tots els dies sis quilòmetres per a arribar a casa. Entre 5 i 6, depèn del camí que agafo. Intento agafar camins transitats. Tot és una prova. La manera de sentir-te més segura és agafar segons quins camins, que fan que se t'allargui tot.

Hi ha moltíssimes maneres d'arribar, algunes segurament més curtes, però també més solitàries

Es detecta que moltes de les participants no valoren fer un altre recorregut perquè és allargar-lo massa, i no els surt a compte. En aquest sentit, una estratègia també és trobar-se amb companys o companyes de feina amb qui compartir algun tros de recorregut.

Vaig per aquí precisament perquè és més curt per anar a la feina, i vaig amb el cul una mica més apretat. I aquest potser a l'hora que és seria millor, perquè a més és un pas de vianants. Però clar, ja m'allunya una mica més i dones més volta, no té cap sentit).

Yo salgo de casa, y me recoge mi compañera aquí arriba en el CAP, por la noche también me lleva mi compañera, me deja allí arriba... Tengo que de ley pasar el puente, sino me tengo que dar la vuelta por el otro y no me... es más lejos. Pierdo más tiempo (...)

Una altra estratègia que ha sortit en les entrevistes és, quan s'han trobat amb alguna situació que els ha provocat percepció d'inseguretat, s'han avisat entre les companyes que han d'arribar a treballar per a que ho tinguin en compte en el seu trajecte cap al lloc de treball.

També el fet de fer ús del vehicle privat és una estratègia per a millorar la seguretat i l'autonomia de les dones que treballen al polígon, ja que moltes vegades podrien fer ús del transport públic o mobilitat activa, però decideixen fer ús del cotxe perquè els itineraris no s'han treballat des d'aquesta perspectiva.

Propostes de millora:

- Augmentar el lloc d'aparcament a prop dels llocs de treball o tenir llocs per a aparcar dins la pròpia empresa (Autocares Font)
- Augmentar la il·luminació en la zona de polígons en general, especialment per a les persones que arriben i surten tard
- Patrulla policial en determinats horaris (Autocares Font, Proquimia)
- Càmeres de seguretat connectades/sistema que permeti demanar ajuda (Autocares Font)
- Millorar la xarxa de carrils bici, fent camins segregats del trànsit dels vehicles motoritzats i per carrers principals amb mixticitat d'usos, i que aquests arribin als polígons. (Elan Foods)

5.6. RESULTATS DE L'ENQUESTA

La realització de l'enquesta ha permès que aquelles dones i persones no binàries que no han pogut participar de les activitats contribueixin en el diagnòstic i les propostes per a aquest estudi.

L'enquesta consta de 12 preguntes que fan referència als desplaçaments i modes de mobilitat de les persones enquestades; a la percepció de seguretat en els itineraris i dins els PAEs, a les experiències d'agressió o assetjament viscudes entorn els seus llocs de treball i, finalment, una part sobre el perfil de les persones enquestades.

Desplaçaments i modes de mobilitat

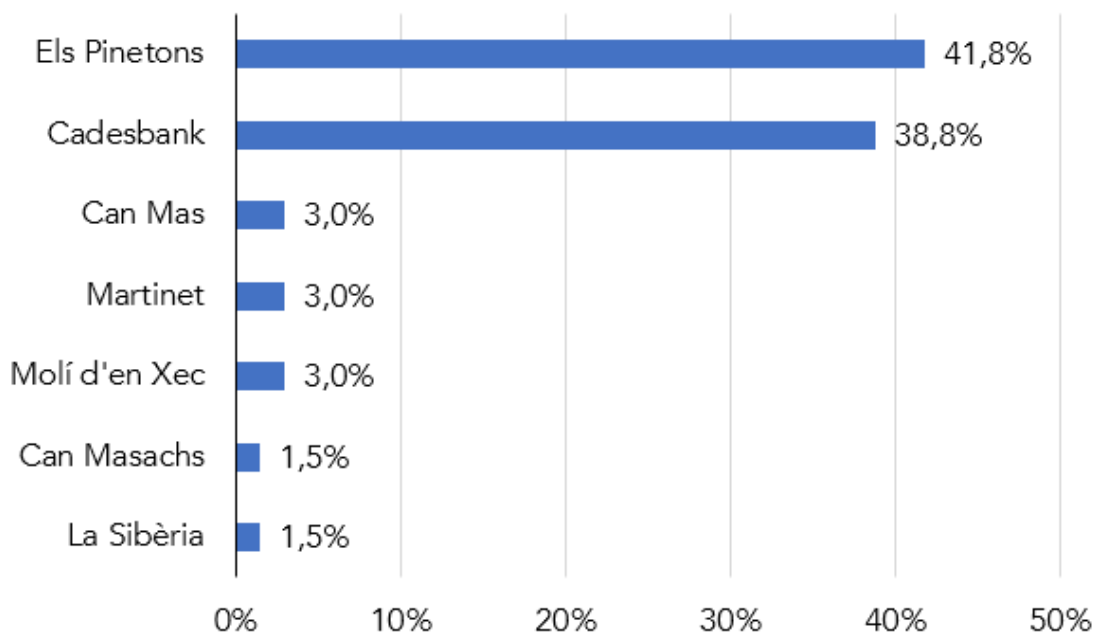
Les enquestades majoritàriament viuen a Ripollet (44,8%). Hi ha una alta representació de persones d'altres municipis del Vallès Occidental (26,9%), que viuen a Sabadell, Cerdanyola, Barberà, Terrassa, Rubí, Sant Cugat, Sant Quirze del Vallès i Santa Perpètua de Mogoda. També del Barcelonès, concretament de la ciutat de Barcelona, que representen un 11,9% de les participants, mateixa xifra que les participants del Vallès Oriental, però aquestes provenen de diferents municipis, que són Mollet, Lliçà d'Amunt, i les Franqueses. La resta, amb menys representació, són el Baix Llobregat (municipi d'Esparraguera, 1,5%), el Garraf (municipi de Sitges, 1,5%) i el Maresme (Municipi d'Arenys de Mar, 1,5%).

Taula 6. En quin municipi vius?

	Número	%
Ripollet	30	44,8%
Altres municipis del Vallès Occidental	18	26,9%
Municipis del Barcelonès	8	11,9%
Municipis del Vallès Oriental	8	11,9%
Municipis del Baix Llobregat	1	1,5%
Municipis del Garraf	1	1,5%
Municipis del Maresme	1	1,5%
Total	67	1

Pel que fa als PAEs on treballen, destaquen Els Pinetons i Cadesbank (41,8% i 3% respectivament). En menor mesura, les participants a l'enquesta treballen a Can Mas, el Martinet i Molí d'en Xec (3% respectivament) i Can Massachs i la Sibèria (1,5% respectivament). La resta no ha respost aquesta pregunta.

Figura 3: En quin polígon treballes?



Respecte als desplaçaments al lloc de treball al PAEs de Ripollet (Figura 5), hi predominen els desplaçaments amb cotxe conduït per una mateixa o per una altra persona, que representen el 73% dels desplaçaments de les persones enquestades. La mobilitat a peu també és important (16%) i també es fan desplaçaments en transport públic (8%) i en patinet (3%).

Destaca una alta utilització del vehicle privat per part de les persones que viuen a Ripollet. La Figura 6 mostra que, tot i que el percentatge és menor al total de les dones enquestades, aquelles que viuen a Ripollet fan un alt ús del vehicle privat per a arribar al lloc de feina (56%). Destaca que el 37% arriba a peu i un 7% en patinet. Les enquestades que viuen al propi municipi no fan ús del transport públic per a arribar al lloc de treball.

Figura 4: Modes de mobilitat per arribar als llocs de treball de les persones enquestades

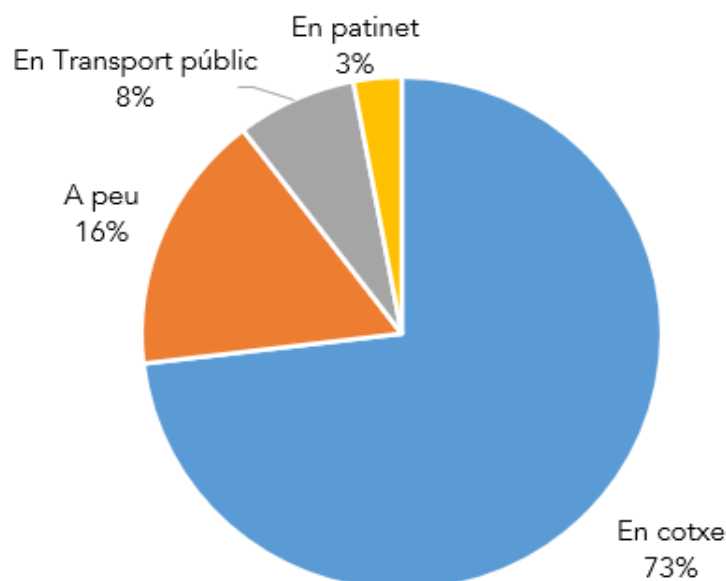
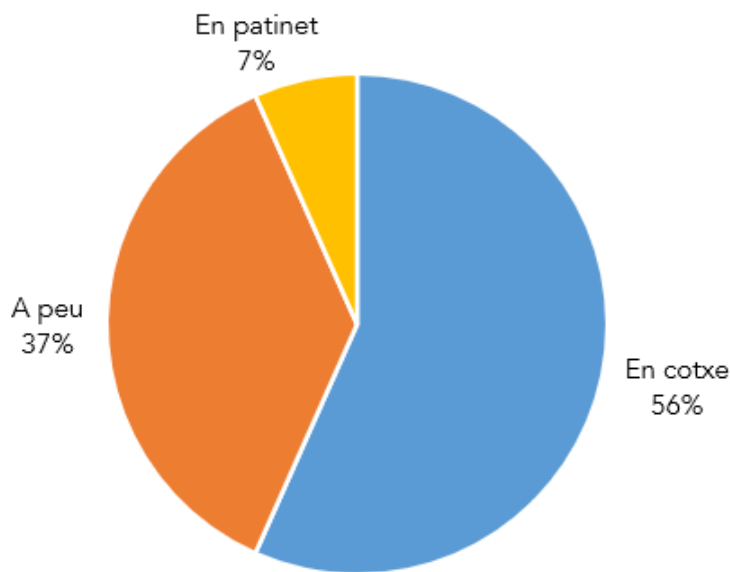
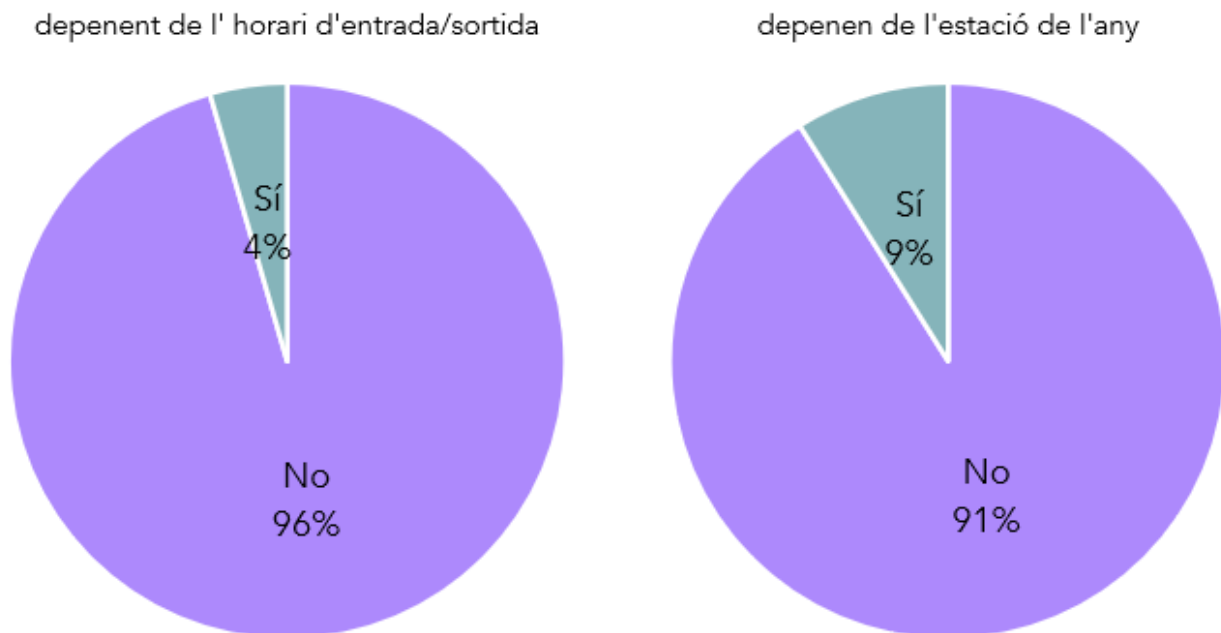


Figura 5: Mode de mobilitat al lloc de treball de les enquestades que viuen al municipi de Ripollet



Un 4% de les enquestades canvien el seu mode de mobilitat per accedir al lloc de treball en funció de horari d'entrada i sortida de la feina, i un 9% ho fa depenent de l'estació de l'any (estiu, hivern...).

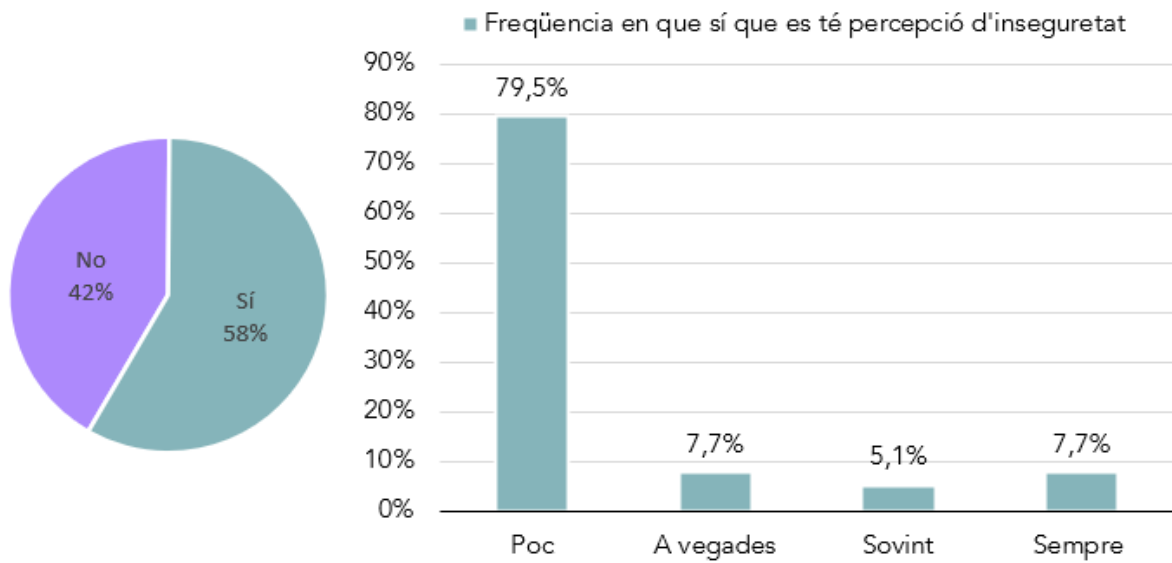
Figura 6: Canvis com arribes a la feina...?



La percepció de seguretat i les experiències d'assetjament i agressions entorn el lloc de treball

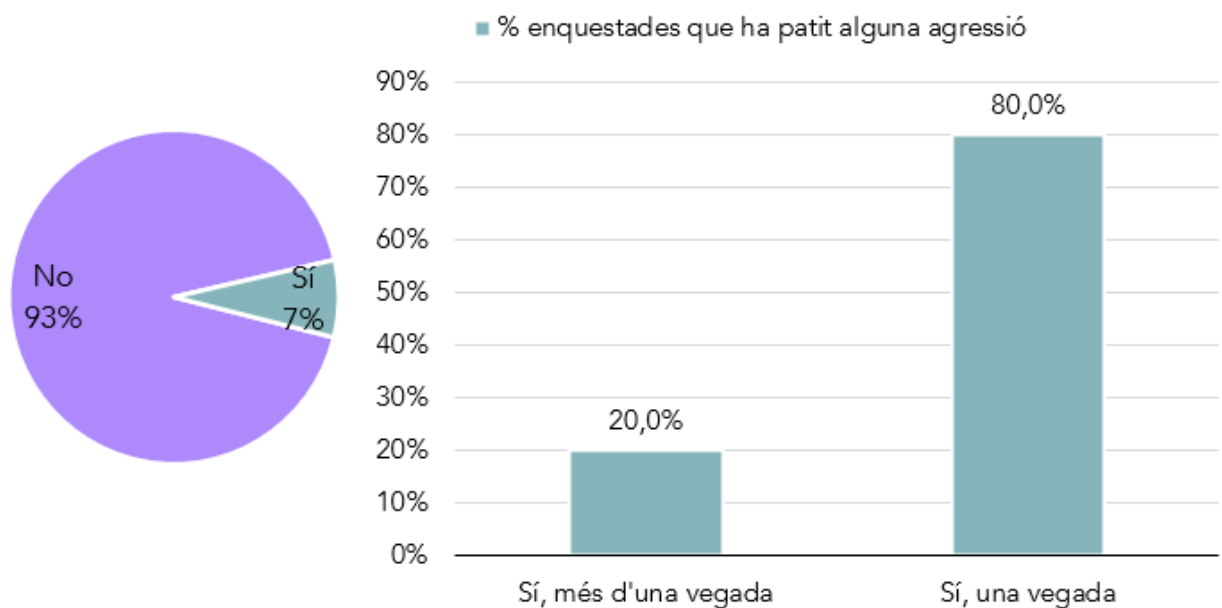
Un 58% de les persones enquestades afirma haver tingut percepció d'inseguretat alguna vegada al anar i tornar de la feina, front a un 42% que no tenen aquesta percepció. A més, entre les persones que sí que han tingut percepció d'inseguretat, majoritàriament tenen aquesta percepció poques vegades (79%), a vegades (7,7%), sovint (5,1%) i sempre (7,7%).

Figura 7: Tens percepció d'inseguretat quan vas o tornes de la feina?



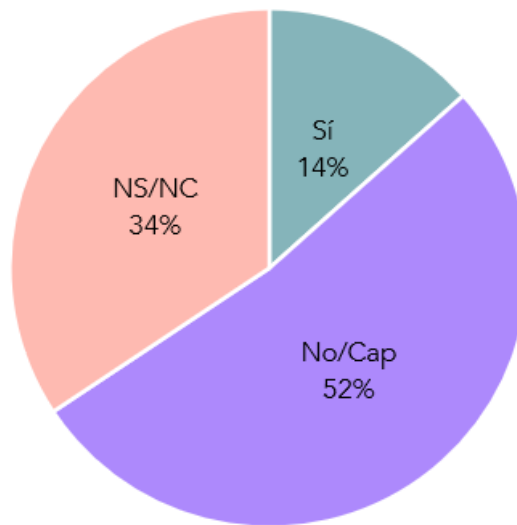
A més, el 7% de les enquestades afirma haver rebut alguna agressió al polígon on treballen, i d'aquestes, el 20% l'ha patit més d'una vegada.

Figura 8: Has patit algun assetjament o agressió al polígon on treballes?



Segons els resultats de l'enquesta, la Figura 10 mostra que majoritàriament no hi ha zones o carrers que evitin, però el 14% han respost algunes zones o qualitats que eviten en els seus recorreguts, o la impossibilitat de fer-ho. Cal tenir en compte que el 34% ha respost que no ho sabia o bé no ha contestat, i aquest és un alt percentatge.

Figura 9: Hi ha alguna zona o carrer del polígon per la qual evitis passar?



De les qualitats, zones i carrers que eviten han sortit les següents:

Per manca d'il·luminació:

Aparcament/descampat de la Fira a l'hivern, darrere el polígon de Pinetons, per manca d'il·luminació

A on no hi ha llum, en general.

Zones de la carretera de la Santiga a on no funcionen els fanals.

Per manca de manteniment:

Zones no asfaltades, on es poden trobar xeringues

La rotonda del carrer del Riu, on hi ha la nau abandonada amb poc manteniment i a on hi pernocten persones.

Altres temes (vitalitat, no possibilitat de fer altres recorreguts,...):

Dins el polígon, en general. Sola no s'endinsa al polígon.

No poder evitar el recorregut perquè és l'únic possible per arribar a la feina.

Sempre fa el mateix trajecte.

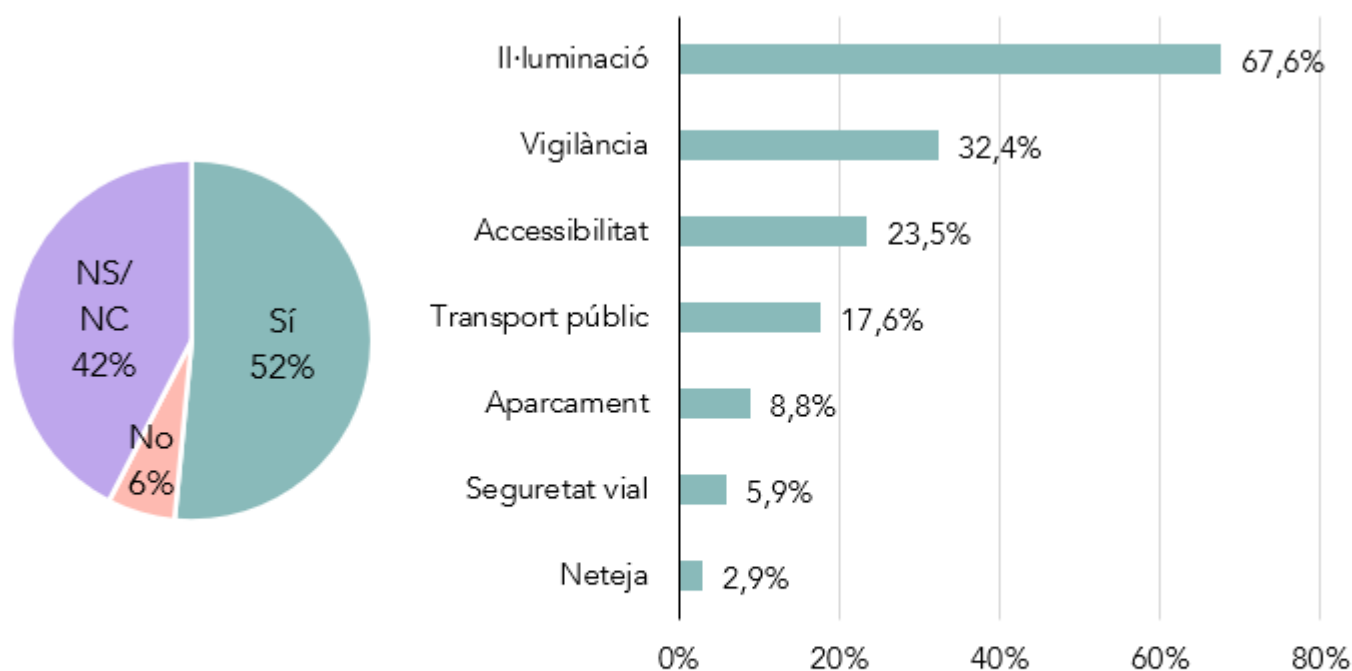
El 52% de les enquestades canviarien alguna cosa en els polígons en relació amb la percepció de seguretat. Cal tenir en compte que el 42% de les enquestades no ha respost a la pregunta.

La Figura 11 mostra els diferents temes que han sortit en l'enquesta respecte les coses que les persones enquestades canviarien dels PAEs per a millorar la percepció de seguretat. Així, cada temàtica està calculada sobre les 34 persones que han respost afirmativament.

D'aquestes, un 62% ha fet referència a canvis en la il·luminació, ja sigui per augmentar-la, per fer manteniment d'aquelles que no funcionen o perquè és tènue. Un 32,% fa referència a temes de vigilància, fent referència, algunes a la vigilància policial. D'altra banda, el 23% parlen sobre la millora de l'accessibilitat, generalment per voreres en mal estat per sotracs o perquè hi creixen herbes, però també pels cotxes i furgonetes que

aparquen sobre les voreres. El 17,6% ha fet referència al transport públic, tant la millora d'aquest com que aquest entri dins els polígons on treballen per poder fer parada més a prop del lloc de treball. També han sortit altres temes com l'augment i millora dels aparcaments, la seguretat vial (semàfors i badens) i millora en la neteja.

Figura 10: Què canviaries per millorar la teva percepció de seguretat als Polígons?



Perfil de les dones i persones no binàries que han participat a l'enquesta

Han participat un total de 67 persones, de les quals 66 dones i 1 persona no binària (1,5%). Un 1,5 de les persones enquestades s'identifiquen com a persones migrades.

Figura 11: T'identifiques com alguna d'aquestes identitats?)

	Núm.	%
Migrada	4	6,0%
Persona no binària	1	1,5%
Cap col·lectiu minoritzat	62	92,5%
Total	67	100%

Majoritàriament han nascut a Catalunya (89,6%). La resta ha nascut a un altre lloc d'Espanya (6%), a la resta d'Europa (1,5%) i a l'Àfrica (3%).

Figura 12: On has nascut?

	Núm.	%
Catalunya	60	89,6%
Un altre lloc d'Espanya	4	6,0%
Europa	1	1,5%
Àfrica	2	3,0%
Total	67	100%

La franja d'edat amb més representació és la de 31 a 50 anys, amb un 69,7% de les persones enquestades, seguit de les franges d'entre 50 a 65 anys, amb una representació del 23,9% i un 7,5% de persones entre els 18 i els 30 anys.

Figura 13: Edat

	Núm.	%
18-30 anys	5	7,5%
31-50 anys	46	68,7%
50-65 anys	16	23,9%
Total	67	100%

06

**LECTURA
TRANSVERSAL DE
LES PRINCIPALS
PROBLEMÀTIQUES**

LECTURA TRANSVERSAL DE LES PRINCIPALS PROBLEMÀTIQUES

Una problemàtica transversal en tots els polígons té a veure amb els itineraris que fan les persones treballadores per arribar i per marxar dels seus llocs de treball. En aquest sentit, cal tenir en compte que ho fan majoritàriament en cotxe, però que també hi ha persones que arriben a peu, en bicicleta i amb patinet als polígons, generalment des d'altres municipis, ja sigui des de parades de transport públic de la Renfe o bé en autobús fins a l'entrada del polígon o al nucli de Ripollet.

Les barreres físiques importants que es troben, que travessen Ripollet són la C58, el Riu Sec, el Riu Ripoll, les vies de tren i molts dels polígons estan ubicats entre aquestes o al costat. A més, també hi ha grans parcs i zones verdes en els límits del municipi i dels polígons. Amb tot això, es detecta que els ponts que existeixen per a poder creuar aquestes barreres generen percepció d'inseguretat (per exemple, el pont de Mèxic, el pont de la carretera de l'Estació, entre d'altres).

Però també es fa èmfasi en diverses marxes en els límits municipals, ja que, tot i que hi ha continuïtat entre un municipi i un altre, es perceben més insegurs els polígons de Barberà que no els de Ripollet, i la zona dels Segons Pinetons de Montcada i Reixach que no les de Ripollet, per temes de manteniment.

1. Senyalització: saber on estàs i on vas (Entorn senyalitzat)



Un entorn senyalitzat és el que disposa de senyalització visual, acústica i tàctil que ens ajuda a orientar-nos fàcilment, localitzades estratègicament i que serveixen per reconèixer i entendre l'espai de forma clara, precisa i equitativa. Disposant de senyals i mapes per afavorir l'orientació amb un llenguatge i una iconografia no sexista.

Dificultat d'ubicar-se, moltes naus no tenen cartellera o indicació de quina empresa s'hi troba. A més, els nomenclàtors dels carrers a vegades no són visibles.

En general, no hi ha indicacions ni mapes dels polígons que donin suport per a ubicar-se, saber on s'està i a on es va. Tampoc senyalització vertical i, en les senyalitzacions que s'han trobat, no s'hi inclouen els equipaments i recursos públics.

2. Visibilitat: veure/percebre i ser vista/percebuda (Entorn visible)



Un entorn visible és aquell que promou la capacitat de veure i ser vista, percebre i ser percebuda en l'espai, des dels aspectes més físics de la planificació urbana i també simbòlicament, reconeixent les dones com agents socials i sense caure en estereotips de tractar-les com a objectes o víctimes. Fomentant espais que reconeguin figures i rols infravalorats perquè han estat desenvolupats per dones.

Pel que fa a la vitalitat del polígon s'han trobat mancances en la il·luminació d'alguns polígons:

Hi ha contrastos de llum, llum tènue i falta d'il·luminació en alguns carrers o trams dels polígons. S'ha començat a transformar a llum LED en alguns trams i polígons, però el fet de no haver una continuïtat en aquests canvis genera contrastos i comporta que quan es canvia de carrer d'un molt il·luminat a un amb una llum tènue, s'accentua la percepció d'inseguretat. Per exemple:

- La Sibèria – Carrer Lepant; zones completament fosques a la zona de l'entrada de Serhs Distribució i a un tram de carrer Uralita. Es parla també de què dona molta inseguretat no veure a on es trepitja.
- Molí d'en Xec – no hi ha il·luminació municipal, només la de les naus. No hi ha il·luminació a l'aparcament de sorra. El camí que arriba al Molí d'en Xec al costat de la C-58 està totalment fosc, genera percepció d'inseguretat i hi ha treballadores que el fan amb el mòbil encès. El descampat que hi ha en el que abans era un aparcament només està il·luminat per la llum del poliesportiu, a l'altra banda del riu. El camí que passa pel costat del poliesportiu només compta amb la il·luminació de l'equipament i hi ha molts contrastos de llum per les ombres que fa la façana i les reixes de la instal·lació
- Pinetons – Carretera de la Santiga té il·luminació molt tènue i genera moltes ombres. Manca de manteniment, hi ha molts fanals que no funcionen.
- Can Massachs – Hi ha manca d'il·luminació al parc del Riu Ripoll, hi ha grups de gent que es reuneixen a dins, però no es veuen.
- Cadesbank – la il·luminació canvia molt depenent del carrer per on es passa, hi ha espais on hi ha hagut intervenció de la Diputació de Barcelona on ha millorat molt.
- Les dones que treballen a Sintermetal tenen més percepció d'inseguretat, especialment les que treballen en horari nocturn.
- Fanals que no enfoquen a la part de vianants: avinguda Del Riu Ripoll

Destaquen els polígons que es troben en el límit de lo urbanitzat, ja que hi ha un gran contrast de la il·luminació entre el polígon i els descampats o el medi natural contigus, que no estan il·luminats. Cal trobar solucions respectant la conservació del medi.

També s'han trobat elements que generen racons i dificulten la visibilitat. Hi ha voreres estretes que estan entre una filera de cotxes aparcats i façanes o murs de les naus industrials. Això genera sensació de racó i dificultat per a visualitzar possibles sortides en situació de risc. Majoritàriament es camina per la calçada, on els cotxes, al tenir carrers amples i no haver-hi molt moviment, van a molta velocitat. Aparcament de cotxes davant el poliesportiu talla el contacte visual, és difícil trobar l'espai per a vianants, i genera racons.

Manca de visibilitat provocada per elements urbans, vegetació o altres elements. Per exemple, els contenidors que es troben davant de la placeta del carrer Sant Sebastià. En aquest sentit, també la vegetació pot produir racons: la valoració general a les activitats realitzades sobre la neteja del Riu Ripoll és que ha millorat la percepció de seguretat.

Es detecten algunes façanes amb retranqueig, com la façana del SIAD o l'entrada d'algunes naus de Pinetons, entre d'altres.

Manca de visibilitat en aquells carrers que no són rectes, com per exemple el carrer Uralita (la Sibèria), que fa un angle de 90° i sembla que sigui sense sortida en el moment que hi entres, o el carrer Besòs i Segre (Cadesbank).

3. La concurrència de persones: escoltar/percebre i ser escoltada/ percebuda (Entorn vital)



Un entorn vital és concorregut amb gent diversa que està desenvolupant activitats diverses als espais públics i comunitaris a diferents hores del dia. La vitalitat sorgeix de la presència simultània i continua de persones i de la densitat d'activitats i usos als carrers i espais..

La manca de vitalitat en els polígons té molt a veure amb la monofuncionalitat, especialment d'aquells polígons que, per la seva ubicació, estan més aïllats dels nuclis urbans amb mixticitat d'usos. En aquest sentit, es detecta que els polígons més aïllats són la Sibèria i Molí d'en Xec, seguits per Pinetons, Sintermetal i Can Mas amb un aïllament mitjà, i finalment Can Massachs, Cadesbank i el Marinet són els que s'han valorat com a més relacionats amb les activitats quotidianes de les persones que viuen a Ripollet.

En el cas de la Sibèria, a més, la crisi 2008 va fer que perdés molta ocupació de les naus i que comerços de proximitat tanquessin (fleca, etc.) o que reduïssin el seus horaris (Ca la Cristina).

La vitalitat en els polígons s'acota únicament en els horaris majoritaris de treball. Aquelles persones que treballen en torn de nit es troben sense transport públic en un entorn sense vitalitat ni altres naus obertes.

El Passeig del Riu Ripoll voreja diferents polígons (Molí d'en Xec, Can Massachs i Cadesbank, El Marinet). En el cas dels polígons de Can Massachs, Cadesbank i el Marinet, promou que la gent els creui per arribar al nucli de Ripollet al passeig. A més, el passeig té vitalitat, és utilitzat per persones diverses i per diferents activitats (caminar, ruta del colesterol, córrer, anar en bici...). A aquesta vitalitat també es considera la mixticitat d'usos que hi ha en aquests polígons, ja que tenen activitats de comerç i/o restauració, proporcionant vitalitat, però també vigilància informal.

Els diferents equipaments que es troben dins o a prop d'alguns polígons també col·laboren amb la vitalitat de persones diverses. S'han destacat, l'institut Palau Ausit i la Casa Natura (Pinetons), l'Institut el Marinet (El Marinet) o l'Escola Tiana (la Sibèria). De fet, és un dels motius pels quals algunes dones argumenten que se senten més segures per la carretera de la Santiga que pel carrer Pizarro, o pels quals argumenten que prefereixen passar per davant l'Institut-Escola el Marinet en els seus itineraris.

La il·luminació no és prou per assegurar la percepció de seguretat, això ho demostra que el carrer Torrent Tortuguer s'evita a la nit, tot i tenir una bona il·luminació, perquè no té vitalitat, no hi ha ulls al carrer i és completament solitari.

4. Vigilància informal i accés a l'ajuda: Poder escapar i obtenir auxili (Entorn vigilat)



Un entorn vigilat és aquell que permet la vigilància informal, aquella exercida entre iguals i de manera solidària i no autoritària. Vigilar és “cuidar” i ha de ser una tasca compartida per totes les persones. La vigilància informal es dona quan existeix diversitat social, física i funcional, que permet a la varietat de persones, activitats i usos responerent a les diferents necessitats de les persones en funció del gènere, sexe, edat, diversitat funcional, origen, cultura i condició social, entre altres factors

S'ha detectat que, en els trams de polígon on es troben habitatges, comerços o serveis que tenen relació amb l'espai públic augmenten la percepció de seguretat perquè millora aquesta vigilància informal i les dones es senten més acompanyades.

En general, les naus dels polígons estan molt tancades en si mateixes. No hi ha visibilitat entre dins i fora, a més de tenir murs molt alts i sense finestres. Es comparen algunes naus que sí tenen aquesta visibilitat i les que no, i es valora que les que la tenen donen més percepció de seguretat, tant de dia com de nit. També hi ha zones on les naus estan d'esquena a l'espai públic (per exemple, al final de la rambla Sant Jordi).

La diversitat d'horaris dels polígons també proporcionen aquesta vigilància informal, per exemple, quan hi ha altres persones que esperen a que obrin el seu lloc de treball, o naus obertes amb persones treballant-hi que entren i surten.

5. La planificació i el manteniment dels espais (Entorn equipat)



Un entorn equipat és aquell que disposa d'infraestructures i elements que donen suport a les activitats de la vida quotidiana a una distància i temps adequat garantint un ambient net i acollidor, incloent-hi tots els elements necessaris (bancs, lavabos públics, espais de cures, etc.), evitant la privatització de l'espai públic i garantint l'accessibilitat universal.

Existeixen moltes voreres en mal estat i amb sots, moltes vegades provocats per camions. Per exemple a la al carrer Uralita (la Sibèria), a la carretera de la Santiga (Pinetons) o a la cantonada carrer Sagunt i Jaume I (Pinetons).

També voreres massa estretes, sense asfaltar o inexistents en alguns trams. Per exemple, al carrer Indústria davant de la Mezquita, on que la vorera desapareix i ha crescut la vegetació i passat a ser un espai d'abocador informal (Cadesbank). O a Cadesbank, per la part del l'Avinguda del Riu Ripoll, on la manca de rampes i voreres asfaltades impossibilita la connexió dels passos de vianants. També es troben pals de llum i arbrat, o cotxes aparcats, en voreres estretes, impossibilitant o fdficulant el pas (carrer Sant Sebastià, carrer Jaume I, etc.)

Solars buits i abocadors informals, en general a tots els polígons. En les diferents activitats s'ha discutit sobre la responsabilitat del manteniment dels diferents espais. Per exemple, en el cas de Molí d'en Xec, no es té clar si alguns punts són responsabilitat de l'Ajuntament o de les comunitats de Propietaris (zona aparcament de sorra i zona aparcament asfaltat). Un altre exemple és el solar a Pineton, on una empresa hi té contenidors, no té il·luminació i la del carrer no funciona bé. També en l'aparcament carrer del Molí i carrer Bilbao, a Cadesbank, al moment de la marxa hi ha hagut neteja i reducció de sots, però hi ha queixes de deixalles. O l'edifici abandonat carrer Indústria amb carrer del Riu que la neteja és de l'empresa i no s'encarrega de mantenir-ho en bon estat.

Manca d'infraestructura ciclista/patinets. Tot i que hi ha carrils bici que arriben a alguns polígons, alguns no estan connectats. A més, hi ha manca d'ancoratges per a bicis i patinets, entre d'altres. Alguns trams de carril bici s'han valorat positivament, com en el cas de Pinetons (per carretera de la Santiga i també el que hi ha entre el carrer Pizarro i Torrent Tortuguer).

Aparcament de vehicle motoritzat. Tot i que moltes dones arriben en cotxe, el fet de no trobar aparcament a prop del lloc de treball fa que el desplaçament a peu entre el cotxe i la feina es percebi moltes vegades com a insegur. Especialment dones que treballen de nit en polígons com Sintermetal o Can Mas. En molts polígons es parla de manca d'aparcament, poc manteniment d'aparcaments que són descampats (Molí de'n Xec, Pinetons). Al carrer de la Granja hi pernocten camions i hi sol haver deixalles en l'entorn i vehicles abandonats.

6. La participació comunitària de les dones (Entorn comunitari)



Un entorn comunitari és quan s'afavoreix l'apropiació dels espais i el sentiment de pertinença de les persones, reforçant la cohesió social, la solidaritat i la participació comunitària a l'entorn. Recolzant la construcció d'entorns segurs i de reconèixer les dones com a expertes i generadores de comunitat.

Existeixen xarxes informals per a compartir trajectes a peu o en cotxe. A aquestes xarxes se li donen molta importància perquè, especialment les persones que arriben a peu, el fet d'anar acompanyades els millora la percepció de seguretat. Cal tenir en compte que han sortit experiències d'assetjament en els itineraris al lloc de treball.

Manca d'espais de trobada entorn als llocs de treball on, per exemple, fer àpats quan fa bon temps, i que permeti relacionar-se entre treballadores.

07

PROPOSTES

PROPOSTES

Un cop analitzats els resultats, s'han combinat els resultats de les diferents activitats, i algunes de les propostes que han sortit, amb el coneixement previ de Col·lectiu Punt 6 en relació a la seguretat urbana des d'una perspectiva feminista, per poder realitzar algunes recomanacions d'accions que ajudin a crear espais públics, tant d'entorns diürns com nocturns, més segurs.

Les recomanacions estan classificades en les 6 característiques que un entorn segur ha de tenir: visible, senyalitzat, vital, equipat, vigilat i comunitari



ENTORN SENYALITZAT

Mapes i informació que mostrin les xarxes quotidianes diürnes i nocturnes a escala de barri incloent els serveis en cas de violència masclista

Ubicant mapes o cartells informatius en llocs visibles dels polígons amb aflluència de persones indicant la localització dels equipaments quotidians, serveis públics i les naus industrials amb el nom de les empreses, espais públics, zones comercials, recorreguts de vianants accessibles, estacions i parades de transport públic i que incloguin els espais de suport en casos de violència masclista.

Per altra banda, per visibilitzar les zones treball nocturn i millorar la vida quotidiana de les persones que treballen de nit, es poden elaborar i ubicar mapes de la xarxa quotidiana nocturna en els polígons on es concentri aquesta activitat. En aquests mapes es poden assenyalar serveis i equipaments que ofereixin serveis a la nit, serveis públics quotidians (lavabos públics), rutes accessibles i segures, així com rutes alternatives, informació sobre la xarxa de mobilitat. En els dos casos, aquesta senyalització ha de ser visible, llegible, en bon estat de manteniment, indicant el temps de cada recorregut (de vianants o en transport públic), graus de dificultat i punts de descans.

Polígon Cadesbank:

- Adequant la il·luminació de forma homogènia als carrers del polígon i potser identificant una xarxa preferent de passos millor condicionats per a travessar i anar amb modes de mobilitat activa a l'avinguda del Riu Ripoll. La transformació recent de lluminàries ha donat molta més visibilitat i ha fet que es redueixin els robatoris i el trencament de cotxes. Es valoren els fanals que envolten l'aparcament amb doble il·luminació, per una banda il·luminen la calçada, però per l'altre, també il·luminen tant la vorera com la zona d'aparcament.
- Millorant la il·luminació a la zona del passeig per a vianants i bicis de l'avinguda del Riu Ripoll, perquè també és un tram molt utilitzat per anar en les dues direccions a agafar el tren en horaris matiners i de nit.

Continuïtat dels recorreguts i connexió visual entre els espais de l'entorn diürn i nocturn

Dissenyant recorreguts a peu que connectin les zones habituals i espais de treball amb zones d'aparcament, de forma segura amb visibilitat, il·luminació, dissenyant espais oberts sense racons, àrees amagades, murs cecs o espais abandonats.

Incorporar criteris d'edificació amb perspectiva de gènere per a les entrades de les naus industrials, evitant racons on es puguin amagar persones i produir agressions, amb miralls per millorar la visibilitat a punts cecs, garantint mitjançant finestres la visibilitat entre l'interior de la nau i l'exterior i amb il·luminació en l'accés.

Polígon la Sibèria:

- Caracteritzant els carrers i trobant els que articulen millor les xarxes quotidianes d'activitats per a donar-los-hi continuïtat. Per exemple, les dones prefereixen anar pel carrer Mare de Déu de Montserrat que pel carrer Sant Sebastià. El primer té continuïtat i potser articula més les activitats del barri, a més que és un límit amb la C-58.

Polígon Cadesbank, Can Massachs i Molí d'en Xec i el Martinet:

- Es valora positivament la transformació que s'ha fet en el Riu Ripoll, netejant la vegetació i fent-lo més ampli i visible. Es considera el passeig com un bon lloc on passejar i caminar tranquil·lament, perquè sol estar concorregut per persones diverses (corrent, en bici, passejant, etc.). Algunes participants l'utilitzen quotidianament aquesta avinguda per anar amb vehicles de mobilitat personal i connectar amb les estacions de tren en Cerdanyola o Montcada i Reixac-Manresa.

Eliminació o adequació d'espais amb racons, àrees amagades, sense visibilitat o abandonades

- Dissenyant espais oberts sense racons, àrees amagades, murs cecs o espais abandonats. En aquells llocs on ja existeixen aquest tipus d'espais, condicionant-los mitjançant la introducció d'altres activitats al seu entorn, col·locant il·luminació de forma que sigui més visible i millori les línies de visió, o situant miralls a cantonades. Com hem dit abans també, als accessos de les naus industrials, evitant els racons de façana on puguin amagar-se persones i produir-se agressions o generin la percepció d'inseguretat per si es poden produir.

Polígon Sibèria

- Revisant els camins foscos i sense un final clar, que generen racons, com els que es troben en diferents punts del carrer Sant Sebastià, com al costat del parc infantil de la intersecció amb el carrer de la Mancomunitat, al costat de la intersecció amb el carrer Tiana i el camí que es troba entre el carrer Tiana i el carrer del Rosari

Polígon Pinetons

- Revisant les entrades de les naus industrials, ja que algunes que tenen espai intermig entre la nau i l'espai públic tenen entrades amb murs i reixes que generen racons sense visibilitat.
- Es recomana atendre els temes que es consideren insalubres com els mal olors, la promoció de concentració de coloms, l'abocament de substàncies tòxiques al clavegueram.



Polígon Can Massachs:

- Condicionant l'entrada a l'Oficina de Drets Socials i el SIAD en l'edifici de l'hotel IBIS perquè actualment és un racó fosc, on no és fàcil identificar el servei ni l'entrada en la cantonada amb menys vitalitat del parc. Es valora la ubicació perquè es pot accedir fàcilment en transport públic i amb modes de mobilitat activa.

Polígon Cadesbank

- Atenent en general, els carrerons que són un cul-de-sac, és a dir, no tenen sortida. Per exemple, al carreró darrera la benzinera Nuroil perquè té mala visibilitat, falta de vitalitat i falta de il·luminació, ja que tot són naus tancades que viuen cap a l'interior. Una acció potser, evitar l'aparcament de vehicles que tallen les relacions visuals des del carrer Balmes i millorar l'escassa il·luminació. Altre exemple, és el racó que generen els carrers Besòs i Segre quan es troben i on les empreses del sector Sanitari, que reben clients a les naus, es queixen pel manteniment i la brutícia dels carrers.

Canvi o adaptació del mobiliari urbà, vegetació i altres elements que obstaculitzin la visió

- Evitant mobiliari urbà, vegetació, ornamentació i elements de publicitat o senyalització que obstaculitzin la visió de les persones que van caminant o perquè les vegin des dels vehicles. Per exemple, els contenidors

de reciclatge de grans dimensions, les tanques o arbustos o altres elements d'alçada superior a 1 metre que divideixen els espais públics en seccions i que dificulten parcialment o totalment la visibilitat.

Polígon la Sibèria:

- Canviant la ubicació dels contenidors que es troben en la intersecció entre el carrer Sant Sebastià i el carrer Tiana, que tapen totalment la visibilitat de la placeta que es troba en aquesta ubicació amb bancs i una font.
- Per exemple, canviant la ubicació del panell publicitari que es troba a l'alçada de Carretera de Barcelona 248.
- Treballant la integració dels marges amb el medi natural, especialment quan hi ha entorns com el riu, però sense desatendre un tipus d'il·luminació que asseguri la continuïtat visual

Ús de materials transparents en les parades de transport públic o altres elements

Mantenint la bona pràctica de dissenyar aquests elements de manera que no obstaculitzin la visibilitat de l'espai públic ni generin percepció d'inseguretat dins d'aquests, amb materials transparents, sense que siguin tapats per cartells publicitaris o altres obstacles.

Visibilitat de les dones i la seva història dins de la memòria col·lectiva de la comunitat

Reconeixent i ressaltant el paper de les dones i les seves aportacions a la societat i a la vida quotidiana de la comunitat, o al món industrial en particular, a través del nomenclàtor (noms d'edificis, carrers, places i equipaments), d'escultures, murals o altres elements ornamentals, així com a través d'exposicions o publicacions que serveixin per a recordar i visibilitzar la vida de les dones a la comunitat.

ENTORN VITAL

Proximitat entre els diferents usos quotidians

Incorporant alguns usos quotidians en les zones monofuncionals dels polígons, sense perdre l'ús majoritari d'activitat industrial. Comerços, equipaments o bars vinculats amb les zones residencials i que garanteixin una relació contínua amb el carrer i una activitat constant durant determinades hores del dia.

Polígon la Sibèria:

- Tenint en compte les qualitats que milloren la percepció de seguretat en els límits administratius dels municipis, però també els límits artificials provocats per l'autopista i la via de tren, i els naturals del Riu Sec i el Riu Ripoll.
- Moltes dones fan ús del vehicle privat per no haver de passar per llocs sense vitalitat o pujar a un ascensor en horaris molt solitaris, tant les persones que van a treballar com les que viuen en aquesta zona de Ripollet.
- Promovent algunes activitats en planta baixa, per exemple comercials en zones híbrides on tant el planejament com el tipus de parcel·lari, ho permet. Aprofitant que la Sibèria és un polígon petit i al costat de trama urbana residencial (barri de Tiana) on també s'ubiquen equipaments com l'escola Tiana i Ripollet Impulsa i espais públics com el parc Ramón i Cajal. Això contribuiria amb la vitalitat i la vigilància informal a la zona i reduirà els desplaçaments de la gent que hi viu perquè actualment és una zona dormitori on tot es fa fora i en vehicle motoritzat.

Polígon Pinetons

- Es valora la proximitat del polígon al nucli urbà perquè ofereix la possibilitat d'anar caminant o amb algun tipus de vehicle personal, per exemple amb patinet i bici. Hi ha gent del polígon i de l'institut que ho fan servir i per això es molt valorat el carril bici que segueix la carretera de la Santiga i perquè esta segregat del trànsit pesat.
- Les ubicacions de l'institut Palau Ausit i de l'equipament mediambiental la Casa Natura donen vitalitat a la carretera de la Santiga i perquè acompanyen els itineraris al polígon en alguns trams horaris. Les dones comparen amb l'itinerari pel carrer Pizarro, una zona d'habitatges plurifamiliars sense mescla d'usos en plantes baixes. A això es pot afegir que l'illa de la Casa Natura és també una continuïtat amb el Parc dels Pinetons de l'entorn natural que envolta Ripollet.
- Es valora la vitalitat i la possibilitat de gaudir d'espai d'esbarjo i natural al Parc dels Pinetons durant el dia i els caps de setmana, però s'evita passar pel costat o creuar-la a la nit perquè es considera una zona molt fosca, on no hi ha vitalitat ni vigilància informal, només grups de joves que fan botellades i tot plegat genera percepció d'(in)seguretat.
- Reconsiderant les pilones que tanquen el pas pel carrer Torrent Tortuguer entre el carrer del Parc i l'avinguda del Mediterrani. Aquest fet genera un pas solitari amb més percepció d'(in)seguretat en un carrer amb plataforma única que està condicionat per a promoure la mobilitat activa i potser per a recollir itineraris que venen del nucli urbà. La gent prefereix anar per la carretera de la Santiga pel pas de cotxes i de persones als quals es pot demanar ajuda.
- Delimitant la velocitat dels cotxes al pas pels polígons. És un problema d'aquets entorns amb carrers amples i amb poca vitalitat on els cotxes solen anar molt ràpid.

Polígon Cadesbank:

- Es valora la proximitat del polígon de Cadesbank al nucli urbà, perquè té naus petites i petites empreses, generalment familiars o petits autònoms que tot i no tenir obert, necessiten anar-hi en diferents horaris, també nocturns.
- Valorant la proximitat de llocs de treball a prop del nucli urbà per a facilitar la gestió de la vida quotidiana i diversificar l'oferta de llocs de treball.

Incorporació a les polítiques de planificació urbana de la rehabilitació de zones monofuncionals de treball. Planificació urbana a escala de barri amb barreja d'usos, evitant la monofuncionalitat i incentivant el comerç de proximitat

Promovent la barreja d'usos a través de la normativa i el disseny, procurant que aquesta barreja inclogui comerços de proximitat, equipaments, espais d'ús comunitari, diferents espais de treball, etc. Incentivant el comerç de proximitat mitjançant ajudes, campanyes, cuidant que les grans superfícies comercials no monopolitzin el consum.

El disseny d'àrees monofuncionals de treball no respon a la vida quotidiana de les persones i en particular de les dones, sobretot de les que treballen a la nit. Per això, és necessari que les diferents escales de planificació urbana es modifiquin les polítiques relacionades amb el disseny de polígons industrials i altres àrees monofuncionals de treball, per tal que integrin usos mixtes i no es converteixin en "illes" i zones aïllades amb grans dèficits en termes de mobilitat, qualitat de l'espai públics, percepció de seguretat, accés a serveis, etc.

Polígon la Sibèria:

- Promovent les activitats en planta baixa, i en horaris diversos. Aprofitant que la Sibèria és un polígon petit i amb trama urbana residencial del barri de Tiana, on també s'ubiquen equipaments com l'escola Tiana i Ripollet Impulsa i espais públics com el parc Ramón i Cajal. Això contribuiria amb la vitalitat i la vigilància informal a la zona i reduiria els desplaçaments de la gent que hi viu perquè actualment és una zona dormitori on tot es fa fora i en cotxe.
- Promovent en general, relacions físiques i relacionals entre l'interior i l'exterior de les naus per a donar vitalitat i treballant estratègies amb les empreses per a millorar la percepció d'(in)seguretat.

Molí d'en Xec

- Es valora l'entorn al voltant del Poliesportiu Municipal arribant des del nucli urbà, perquè és una zona amb usos mixtos: equipaments, comerços i habitatges.
- Facilitant les gestions per a recepcionar el polígon, ja que les característiques desfavorables condicionen quotidianament la vida de les treballadores amb entorns sense manteniment com els terrenys amb piles d'escombraries, llums espatllades des de fa temps o zones d'aparcament sense equipar mínimament amb lluminàries.

Polígon Can Massachs:

- Es valora la vitalitat i la visibilitat dels comerços ubicats a la intersecció entre el carrer Can Massachs i el carrer Molí d'en Ginestar, on es troba un restaurant i una botiga. Acompanyar els horaris per travessar i anar a fer esport, fer el camí del Colesterol, etc.

Polígon Cadesbank:

- Condicionant la connectivitat a peu amb qualitats per a desplaçar-se amb bona percepció de seguretat per l'entorn d'establiments que estan pensats per a arribar en cotxe, per exemple, entorn del carrer Tarragona.
- Promovent l'ocupació de les naus que no tenen activitat, i posant activitat en solars que queden buits, així com promovent el manteniment de les naus per part de la propietat. Per exemple, en el tram del carrer Indústria entre el carrer del Riu i el carrer de Milà on hi ha naus que estan deixades / abandonades i que hi ha persones vivint en condicions d'infrahabitatge.

Polígon el Martinet

- Potenciant la barreja d'usos al polígon en horaris diversos, ja que les participants tiren els seus recorreguts tenint en compte altres activitats i usos, com l'Institut – Escola Pública el Martinet. Això també afavoreix la gestió de la vida quotidiana de les dones que treballen als polígons, ja que algunes aprofiten que tenen supermercats, bars i restaurants a prop per a comprar menjar o fer la compra abans de tornar a l'habitatge.

Revisió de les zones d'estacionament del vehicle privat

Buscant alternatives als aparcaments en grans extensions lliures i aïllades, pel seu cost i percepció d'inseguretat. Per exemple, amb espais per a l'aparcament col·lectiu connectats visualment amb altres usos, edificis d'aparcaments amb plantes baixes comercials o equipaments. Dotar les zones d'aparcament amb il·luminació contínua.

En els polígons amb més problemes de percepció de seguretat, es poden incentivar programes de reserva d'aparcament per a dones en les zones de l'aparcament més pròximes als accessos.

ENTORN VIGILAT

Disseny de les façanes i accessos amb “ulls” al carrer i espais de relació

Dissenyant els edificis amb fronts de façana alineats per evitar racons, garantint la continuïtat constructiva i evitant murs cecs que donin als espais públics. Evitant situar entrades contínues de garatges que generin murs cecs, sense activitat i racons. Col·locant finestres i portes que serveixin d'“ulls” als espais comuns de relació i al carrer; construint plantes baixes amb materials transparents o permeables que permetin veure de dins cap a fora i de fora cap a dins o obrint murs existents, per exemple, ubicant-hi les oficines en els casos que no es vulgui mostrar l'activitat de l'interior de les naus.

Polígon la Sibèria:

- Repensant la tipologia de les naus industrials, ja que acostumen a no tenir finestres i estar tancades en si mateixes, evitant espais sense visibilitat, vitalitat i vigilància informal que es generen, especialment quan és fosc o s'ha acabat l'activitat a les naus.
- Reflexionant sobre la finalitat i ajuda que donen les càmeres de videovigilància (18 a tot Ripollet) perquè les dones diuen que no els millora la percepció de seguretat, si no que pensen que si els passa alguna cosa, les càmeres no aturarien l'assetjament o agressió.
- Programmes per desincentivar les naus buides, que generen percepció d'inseguretat i la degradació de les edificacions i de l'entorn immediat.

Polígon Pinetons:

- Aprofitant les oportunitats per a generar contactes visuals entre l'interior i l'exterior de les naus quan l'empresa té atenció al públic. Les dones valoren les transparències que permeten tenir contacte visual entre dins i fora de la nau, així com veure quan hi ha alguna persona treballant, per donar vitalitat i vigilància informal. Estudiant el tipus de contactes que es poden generar quan l'empresa es dedica a la fabricació.

Eliminació de murs cecs en recorreguts dels carrers de la xarxa quotidiana nocturna

Evitant murs continus sense finestres ni altres usos com algunes tanques de parcs, façanes d'edificis, etc., de manera que permetin veure les activitats que hi ha darrere. En els casos que siguin façanes d'edificis en desús, per exemple, aprofitar les superfícies dels murs per art urbà com grafitis o murals per afavorir la percepció de seguretat, sempre tenint en compte els criteris no sexistes i de diversitat, i incloent a diverses dones artistes. Quan no es puguin eliminar aquests murs, caldria ubicar miralls per tal d'eliminar punts cecs o racons.

Polígon la Sibèria:

- Col·locant miralls en les cantonades del carrer Uralita o una senyalització que mostri que el carrer segueix, ja que al ser de 90 graus no es veu què hi ha al girar el carrer.

ENTORN EQUIPAT

Espais públics dotats de mobiliari, vegetació i paviment per facilitar els diversos usos i incrementar la convivència

Instal·lant elements de suport com aparcaments de bicicletes i carrets, fonts d'aigua, vegetació, taules i bancs amb diferents situacions de sol i d'ombra, facilitant l'apropiació i convivència per part de les persones. Moltes dones han comentat la falta d'espais per a poder menjar en l'exterior i dotar l'espai públic d'aquests elements, incrementa l'ús dels espais públics i la relació entre persones treballadores de diferents empreses.

Ampliar les vores per garantir la continuïtat

Garantir que els recorreguts a peu pels polígons no s'interrompen per discontinuïtat o interrupció de les voreres, per l'ocupació de mobiliari urbà com a fanals o papereres. Cantonades amb passos de zebra pel que fa a les voreres i il·luminació enfocada cap a les voreres. Dotar els carrers principals de cada polígon, els que articulen la mobilitat a peu o connecten els polígons amb el nucli o el transport públic, amb bancs per poder fer parades als recorreguts, vegetació, ombres, papereres, fonts d'aigua, així com altres elements que faciliten la vida quotidiana. Prioritzant l'accessibilitat universal als carrers de la xarxa quotidiana quan no es pugui garantir a tot l'entorn i senyalitzant els carrers i recorreguts que són accessibles.

Polígon la Sibèria

- Reduint els elements que fan inaccessible les voreres del carrer Sant Sebastià, ja que per una banda són estretes i hi ha els obstacles dels arbres, i per l'altre els cotxes estacionen a sobre la vorera.
- Ampliant, arreglant i tenint en compte que hi ha fanals que barren el pas en general a totes les voreres del polígon.

Polígon Molí d'en Xec:

- Planificant espais adequats als carrers interiors tant per anar caminant com per les maniobres de les grues, ja que es donen situacions perilloses per a les persones que caminen i es pateix molt pels danys que fan les grues als vehicles aparcats.
- Posant atenció als conflictes que es generen entre la bicicleta i les persones que caminen al camí que segueix l'avinguda del Riu Ripoll. Les persones surten a caminar en grup i l'espai no és suficient pels dos sentits de la marxa. En tot cas, es valoren els treballs fets al camí per la connexió entre municipis, i les activitats que es generen a nivell esportiu i de salut, com la ruta del colesterol.

Polígon Pinetons:

- Donant manteniment freqüent a elements urbans com les voreres i els fanals per a garantir poder arribar caminant al polígon, perquè en aquests entorns els vehicles pesats les fan mal bé. Al moment de la marxa s'han trobat fanals de l'enllumenat públic que no funcionen des de fa molt i grans sots a les voreres.
- Es valora molt positivament els camins que hi ha entre el carrer Torrent del Tortuguer i el carrer Pizarro i el carril bici, perquè faciliten els itineraris incloent anar a l'institut en bici i quan plou és un pas transitable, abans estava ple de sots i fang.
- Posant atenció a l'entorn dels espais que separen les zones d'habitatge de l'entorn dels polígons i els camins connectors per facilitar la mobilitat activa i l'ús dels espais públics d'estança i relació, per exemple darrere de l'institut Palau Ausí.

Polígon Cadesbank:

- Fent accessible l'ús del mobiliari urbà al passeig des de la zona per a vianants facilitant les tasques de cura: col·locació de papereres, bancs i font en llocs accessibles.
- Voreres estretes i hi ha arbres, pals de llum i aparquen cotxes a sobre la vorera.
- Assegurar la continuïtat de les voreres en els polígons, com és el cas de Cadesbank al carrer Indústria i també l'avinguda del Riu Ripoll, on hi ha voreres que desapareixen i que són intransitables.
- Planificant tota la xarxa de vianants per a travessar el polígon i relacionar els habitatges i serveis amb l'avinguda del Riu Ripoll. Actualment les voreres on arriben els passos no són accessibles perquè tenen un graó i, a més, la part de vorera no està pavimentada i és molt estreta. Es parla per exemple, del carrer Jaume I, on les voreres estan molt malmeses.

Increment del nombre d'estacionaments de bicicleta en l'entorn dels polígons

Combinant la ubicació d'estacionaments segurs i vigilats en els llocs de treball i augmentant els punts d'ancoratge segurs dins dels polígons.

Cadesbank i el Martinet:

- Incrementant els ancoratges per les bicis dins els polígons, en alguns hi ha aparcament de Bicibox, però argumenten que són insuficients.

Reforç, cura, neteja i manteniment dels espais públics i comuns, i el paisatge urbà dels polígons

Evitant que es generin zones d'acumulació de residus, deteriorament dels elements dels espais de relació i abandonament de manteniment de voreres, o carrers. En els espais de desús, com solars o edificis buits, garantint el manteniment d'aquests espais independentment de si són de titularitat públics o privada.

L'estat de neteja i manteniment tant d'espais públics com de terrenys buits de propietat privada condicionen la percepció de seguretat, ja que una manca de neteja dona sensació d'abandonament, redueix el seu ús i per tant, es redueix la vitalitat en aquest espai. Per tant, s'ha de reforçar la cura, la neteja i el manteniment d'aquests espais per tal que es doni diversitat d'usos i activitats a diferents hores del dia i la nit.

Polígon la Sibèria:

- Atenent els espais que s'utilitzen com abocadors (elements que queden abandonats i apilats) a les vores del polígon perquè aquests, acostumen ubicar-se a les marges dels municipis i potser no són llocs de pas, però són espais quotidians per a la gent que viu quotidianament la zona.

Polígon Molí d'en Xec:

- Mantenir l'espai públic evitant la creació de abocadors informals que generen percepció d'inseguretat i tenir cura de la il·luminació, que ara mateix no funciona i genera percepció d'inseguretat.
- Es valora positivament la neteja que s'ha fet dels matolls a la vora del riu, però també es fa un reconeixement a l'activitat dels horts que hi havia perquè li donaven molta vitalitat a diferents hores del dia al camí que porta al polígon.

Polígon Pinetons:

- Es valora el manteniment que dona l'Ajuntament de Ripollet a la zona dels Segons Pinetons i es recomana que sigui una política mancomunada entre els municipis de la zona que comparteixen zones verds.

Polígon Cadesbank:

- Valorant i donant continuïtat a les tasques de manteniment a l'aparcament de sorra que hi ha entre el carrer Bilbao i el carrer del Molí. L'Associació d'Empreses s'havia estat queixant de la brutícia i l'acumulació de deixalles.
- Atenent els conflictes i dificultats que generen els edificis abandonats i en desús des de fa anys o en demolició i construcció, ja que generen percepció d'inseguretat pel poc manteniment i la brutícia, també l'abandonament fa que algunes persones hi pernoctin en males condicions d'habitabilitat i en el cas del carrer del Riu i del carrer Indústria, la grandària de les naus condicionen el pas per un entorn gran.
- Condicionant les voreres al carrer Indústria, ja que és la continuïtat del carrer Balmes per anar al final del polígon. Hi ha un parell de trams on la vorera ha desaparegut, s'acumulen deixalles i les dones es veuen obligades a anar per la calçada en mig de cotxes que passen a molta velocitat.
- Donant continuïtat a les voreres a banda i banda del passeig de l'Avinguda del Riu Ripoll, perquè hi ha trams sense vorera. Al costat del riu el passeig per a vianants és interior i no és accessible, el nivell queda per sota del carril bici i s'accedeix a través d'escales i creuant les bicis i patinets que poden agafar velocitat i produir accidents.

Polígon el Martinet

- Posant èmfasi en el manteniment i neteja del carrer la Granja, tenint en compte que hi ha persones treballadores del transport pernoctant als camions. Retirant els vehicles abandonats que hi ha a la zona. En aquest sentit, la proximitat amb Montcada i Reixach també fa que algunes activitats les realitzin en el municipi veí.
- Millorant els camins a peu des de municipis veïns, especialment els ponts que creuen el riu Sec, el riu Ripoll i la C-58 des de Cerdanyola, com el Pont de Mèxic i la zona entorn el CAP II Cerdanyola-Ripollet i el parc del Masot, però també els parcs i polígons des de Montcada i Reixach, posant èmfasi en la zona on hi ha una nau abandonada i les participants han explicat que tenen percepció d'inseguretat quan caminen en aquest entorn per arribar al seu lloc de treball, per l'abandonament de la zona i la poca vitalitat.

Punts d'ajuda en les diferents espais

Difondre la informació sobre els espais d'atenció a les violències de Ripollet en els polígons industrials.

Punts d'ajuda en llocs visibles als polígons amb la ubicació d'interfons connectats a una xarxa de vigilància que complementin la vigilància informal i proporcionin atenció en horaris nocturns o quan altres serveis no estan disponibles.

Polígon la Sibèria:

- Equipant itineraris concorreguts i útils en horaris amb poca freqüència, per exemple el pas pel pont de la carretera de l'Estació que connecta amb l'estació de Renfe de Cerdanyola del Vallès. És un trajecte utilitzat per a començar a treballar a les 4h i 6h de la matinada i potser calen mesures com un botó d'ajuda,

informació útil, xarxa wifi, servei de bici per oferir alternatives, garantir l'accessibilitat amb una pendent que permeti pujar cotxets de nadó, cadires de rodes, pujar en bici, entre altres.

Polígon Cam Massachs:

- Incloure les empreses dels polígons en la "Xarxa de Punts Segurs" de Ripollet, per a donar resposta i engegar protocols quan hi ha una agressió sexista o Lgtbfóbica. Estendre aquesta xarxa als polígons, on ja hi ha algunes empreses que s'han ofert (Romo).

Millorar la mobilitat activa i en transport públic als polígons

Garantir la continuïtat dels recorreguts per als vianants amb voreres àmplies, contínues i ben il·luminades.

Implementar carrils bici o carrils 30, senyalització dels itineraris amb bicicleta i aparcaments per a fomentar l'ús de bicicleta per a accedir als polígons.

Millorar el transport públic per a arribar als polígons amb autobusos llançadora des de les estacions de tren o microbusos que connectin els diferents polígons entre si.

Millorant l'itinerari que travessa el polígon industrial Ferreria de Santa Maria de Montcada i creua per dalt i per sota de les infraestructures de tren i de cotxe, C-33 i C-17. Ni el carril bici ni l'itinerari a peu tenen continuïtat equipada fins l'estació i hi ha deficiències en quan a senyalització, vitalitat, vigilància informal, visibilitat i equipament per anar en qualsevol mode de mobilitat activa, a peu o amb vehicle personal. En el tram del carril bici que correspon a Montcada, carrer Can Tapiola, l'itinerari s'allunya molt de la carretera i hi ha menys percepció de seguretat perquè l'itinerari es torna més solitari.

Fent arribar el transport públic als polígons o generant estratègies amb les empreses per a adequar la mobilitat a les necessitats de les treballadores, per exemple els problemes derivats dels torns de nit i de cap de setmana.

Millorant el servei, freqüències, horaris i cost econòmic a favor de les usuàries del transport públic per arribar als polígons des del propi municipi i des de municipis veïns. Per exemple, fent una tarifa de transport urbà per a utilitzar el bus e4 per a desplaçaments dins el municipi.

Oferint la possibilitat de fer servir autobusos d'empresa a treballadores d'empreses properes, com per exemple, que autobús de la fàbrica Louis Vuitton puguin utilitzar-lo treballadores de les naus veïnes.

Polígon la Sibèria:

- Tenint cura del manteniment i la il·luminació a tots els carrers del polígon, ja sigui per acompanyar els trajectes al lloc de treball com per anar a zones d'aparcament.
- Condicionant i prioritzant a tot arreu l'espai per a vianants, per a facilitar anar a peu sola o acompanyada, es a dir, garantint l'amplada de pas sense cotxes aparcats. Sense obstacles, amb bona visibilitat i senyalització útil.
- Reduint la velocitat als carrers on té prioritat el vehicle i augmentar la percepció d'inseguretat, per la por a ser atropellada. Aquesta percepció s'augmenta en zones no il·luminades, com el carrer verge de Montserrat.

- Proposant una secció de carrer que contempli i sigui respectuós amb les persones vianants i tenint en compte que al polígon hi ha vehicles de grans dimensions, tant estacionats com circulant i les voreres queden encaixades, sense visibilitat ni il·luminació i no donen seguretat.
- Connectant el polígon amb altres municipis veïns com Badia del Vallès o Barberà del Vallès, amb itineraris a peu i en bicicleta amb aquestes qualitats.
- Condicionant els itineraris per arribar a equipaments com l'escola Tiana, per a facilitar la conciliació de tasques quotidianes i acompanyar l'alumnat que passarà a l'institut i ha de guanyar autonomia. Actualment s'ha d'esperar a que vinguin a buscar-les després de les activitats extraescolars.

Polígon Molí d'en Xec:

- Condicionant per a la mobilitat activa els itineraris que connecten els habitatges i parades de transport públic (Bus i Renfe). Des de Ripollet i la Renfe de Cerdanyola es triguen aproximadament 15 minuts a peu, però els itineraris no compleixen amb les condicions necessàries per a una bona percepció de seguretat, especialment el camí que arriba des de Cerdanyola i voreja la C-58: no hi ha il·luminació, és poc accessible, no té vitalitat ni concurrència de persones diverses i no està senyalitzat.
- Condicionant el pas per arribar amb mobilitat activa al polígon des del costat de Ripollet. Actualment no hi ha connexió amb trama urbana per arribar des del nucli de Ripollet i la mobilitat activa es fa a través d'una plataforma que ve del camí que és extensió de l'avinguda del Riu Ripoll. La plataforma és inaccessible quan plou i la quotidianitat es queda desconnectada amb els inconvenients que porta la crescuda del riu.
- Promovent l'ús de la bici perquè dona més autonomia i col·labora amb la percepció de seguretat. Implementant itineraris ben planificats i amb infraestructura completa fins a disposar de llocs per a aparcar-les amb seguretat i donant suport a programes per a compartir bici o serveis de bicicletes públiques al municipi.
- Condicionant diversos modes de mobilitat. S'utilitza molt el patinet elèctric per facilitar i pel cost, però no hi ha camins segregats i es considera perillós circular amb les condicions actuals.
- Incentivant i promovent la mobilitat activa, a peu i en bicicleta a l'entorn del Poliesportiu. L'aparcament del propi poliesportiu queda petit, i l'entorn queda colonitzat per vehicles motoritzats aparcats per tot l'espai públic. El Poliesportiu s'ubica a 10' caminant des del centre de Ripollet i es poden condicionar xarxes d'itineraris segurs per a connectar l'esport, els centres educatius, el polígon...

Polígon Cadesbank:

- Atenent la continuïtat en l'accessibilitat, ja que s'observen molts elements inadequats com prioritat pel pas vehicular, passos de vianants davant de l'entrada de camions d'una nau (carrer Sagunt i carrer Jaume I), trams inacabats, etc.
- Clarificant i donant la prioritat als vianants al voltant de la rotonda entre els carrers Indústria, carrer del Riu i carrer Jaume I. Els cotxes passen a molta velocitat, hi ha una clara penalització a les persones vianants per creuar i problemes de visibilitat pels cotxes aparcats.
- Condicionant una bona xarxa de carril bici perquè sigui una opció per arribar al polígon. Actualment hi ha algun tram al carrer Bilbao però sense continuïtat.

Servei de parada a demanda de totes les línies nocturnes d'autobusos

Permetent que l'autobús realitzi parades segons les demandes de les persones en hores de poca llum, amb inclemències del temps, en cas de persones amb necessitats físiques d'accessibilitat, etc.

ENTORN COMUNITARI

Participació de veïnes a les transformacions urbanes

Donant continuació a la participació activa de les treballadores dels polígons en la prioritització de necessitats al municipi i el disseny d'espais públics per promoure l'apropiació d'aquests espais.

- Es visibilitza la demanda veïnal històrica, i compartida amb altres municipis afectats, del soterrament de la C-58, ja que parteix el municipi en dos generant una gran barrera física, on a més hi ha un alt grau de contaminació acústica, visual i contaminació provocada pels motors dels vehicles.

Polígon la Sibèria:

- Diversificant els horaris de treball per a generar condicions que garanteixen la seguretat i perquè la majoria d'empreses fan horari de matí i a la tarda l'entorn es queda buit.

Suport a iniciatives per compartir cotxe

Donant suport i promovent les iniciatives comunitàries per a compartir cotxe, acompanyar-se caminant o fer uso de modes de mobilitat més sostenibles i alternatius a l'ús del vehicle privat.

Incentivar i generar infraestructures digitals per a compartir desplaçaments per exemple, amb alguna aplicació interna dels polígons on es posi en contacte a persones que poden compartir cotxe, o demanar un autobús conjuntament.

UBICACIÓ DE LES PROPOSTES

S'han prioritzat algunes de les propostes per cada polígon. S'han prioritzat propostes vinculades amb il·luminació, punts d'ajuda,

La Sibèria



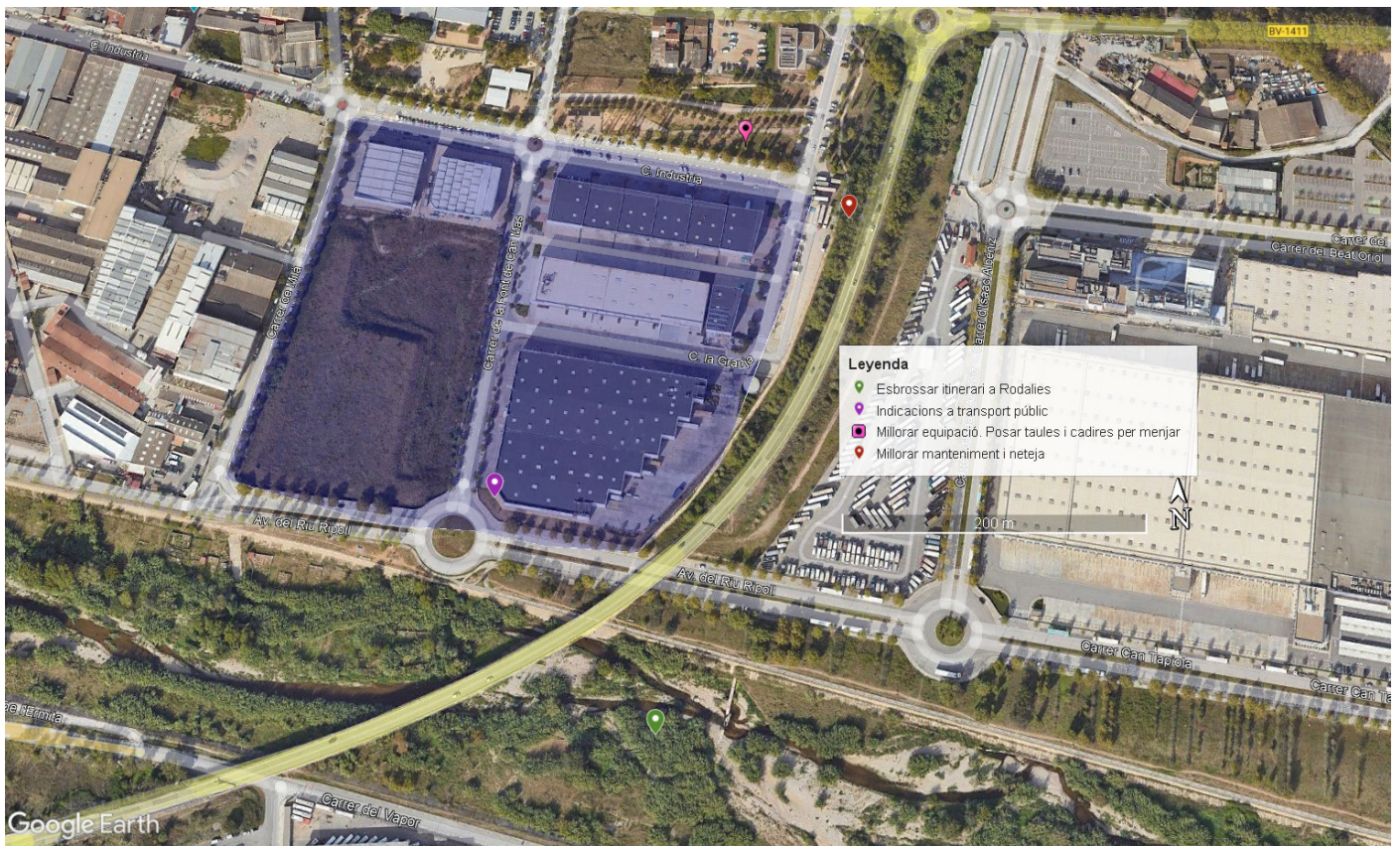
Molí d'en Xec



Els Pinetons



El Martinent



ALS POLÍGONS CAMINEN SEGURES!

Diagnòstic participat sobre la percepció de seguretat als Polígons de Ripollet des d'una perspectiva de gènere



Ajuntament de Ripollet



Diputació
Barcelona



