

TREBALL SOBRE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT A L'EIXAMPLE

Un estudi de la UAB a partir de dades de l'última dècada revela una realitat òbvia que val la pena recordar: com menys cotxes hi ha, millor és la qualitat de vida dels ciutadans.

Aragó, Pau Claris i València, els carrers amb més pol·lució i soroll

Zowy Voeten

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
Barcelona

Ara que es parla de netejar els edificis de la plaça Reial, els convidem que facin un tomb per València i es fixin en les façanes. Els immobles que donen a aquesta artèria exhibeixen un aspecte cendrós, desgastat. És la contaminació, l'alè dels motors de combustió dels cotxes, el que embruta i treu brillantor als carrers.

Un estudi de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) ha recollit les dades de l'última dècada quant a pol·lució, soroll i sinistralitat. Pau Claris, juntament amb València i per descomptat Aragó, són les pitjors artèries de la ciutat.

La investigació és del Grup d'Estudis de Mobilitat, Transports i Territori (GEMOTT) del departament de Geografia de la UAB. Al capdavant d'aquest treball és el geògraf i expert en mobilitat Samuel Nel·lo Deakin, un treball que forma part del projecte Transequi, amb el qual es pretén «explorar les implicacions de les actuacions de pacificació del trànsit sobre l'equitat interveïnal, prenent l'Eixample com a cas d'estudi».

L'Eixample és el districte amb menys verd per habitant. Toquen dos metres quadrats per veí, tenint



Trànsit al carrer d'Aragó.

en compte que els escocells, el forat dels arbres, compten com a zona verda, com també ho és la gespa sobre la qual passa el tramvia en alguns trams. Per comparar, i traient els barris que tenen Collserola i Montjuïc, a Sant Martí en surten 7,7

m² i a Sant Andreu, 4,2 m². La mitjana de la ciutat és de 7 m², una ridícula que per la part baixa només se supera en ciutats d'allò més grises com Atenes.

A través de les dades que registra el consistori, els investigadors

analitzen l'evolució de la contaminació, el soroll i la sinistralitat, i reflexionen sobre el paper que ha tingut la progressiva pacificació de carrers. Quant al brogit, gairebé no s'han notat diferències. Amb dades del 2009, 2012 i 2017 (anys en què

es va actualitzar el denominat mapa del soroll de Barcelona), Balmes i Aragó sempre han ocupat els dos primers llocs, amb registres molt per sobre dels 70 decibels quan la recomanació de l'OMS quant a l'exposició mitjana màxima al trànsit motoritzat és de 53 dB. També Aribau, Pau Claris o València superen els 70 dB.

Més vehicles elèctrics

És possible que els resultats variïn substancialment quan es torni a fer el càlcul. Perquè hi ha molts més vehicles elèctrics i perquè es podrà veure l'efecte de la superilla de Sant Antoni i dels quatre eixos verds de l'Eixample (Consell de Cent, Girona, Rocafort i Comte Borrell).

També perquè, per primera vegada, el cotxe ja suposa menys del 20% del total de desplaçaments a Barcelona. L'evolució del 2009 al 2017 demostra que els carrers pacificats, com Enric Granados, així com els més perifèrics de l'Eixample, són cada vegada més silenciosos (nits de restauració i terrasses al marge).

L'evolució de la contaminació no s'entén sense recordar dos elements. Primer, l'evolució del sector automobilístic, amb vehicles cada vegada menys bruts i fins i tot elèctrics. I segon, la Zona de Baixes Emissions (ZBE), implantada el gener del 2020. Des del 2017 els vehicles més contaminants, sense distintiu ambiental o etiqueta B, han passat de representar el 61% a ser només el 19,3% del parc circulant (no s'ha de confondre amb els matriculats i fitxats per la DGT). Una reducció del 70%.

L'any passat va ser el primer exercici en què Barcelona va complir els límits de pol·lució marcats per la UE, tot i que encara s'està molt lluny dels nous

Els experts creuen que el pla d'usos hauria de ser més estricte i lamenten que les mesures més eficaces siguin les que políticament es descarten.

El comerç tem que els eixos verds gentrifiquin el botiguer

C. M. D.
Barcelona

Els investigadors del Grup d'Estudis de Mobilitat, Transports i Territori (GEMOTT) del departament de Geografia han analitzat les dades de sinistralitat, soroll i contaminació dels carrers de l'Eixample, però també han realitzat dues rondes de converses. Primer amb els

veïns dels barris implicats, i després amb entitats i experts. I el comerç és el que pitjor porta que s'hagi generat una doble Barcelona: la que compta amb superilles i la de tota la vida.

Un dels temors dels entrevistats és que la reforma d'algunes artèries pot generar la percepció que les que no s'han tocat estan pitjor que abans. El geògraf i expert en mobilitat Samuel Nel·lo Deakin, autor del

projecte Transequi, assenyala que malgrat que les dades ambientals o de sinistralitat no siguin pitjors que abans, el contrast pot fer que la gent els vegi amb pitjors ulls. També adverteix del risc que els eixos verds puguin «ser víctimes del seu propi èxit, tant per l'ús excessiu de l'espai públic com per l'especulació immobiliària».

Per a la majoria dels residents de l'Eixample les noves desigual-

tats es veuen compensades per la proximitat d'aquests nous llocs de passeig. No són tan comprensius els comerciants. Els que estan en carrers reformats temen ser víctimes de la gentrificació i que els acabin fent fora. Els de fora, per la seva banda, es veuen desfasats.

Les botigues no poden moure's

L'estudi, però sobretot les enquestes, exhibeixen una clara diferència d'opinió entre veïns i botiguers. Els primers són més comprensibles amb el fet de quedar fora de la zona pacificada perquè valoren la proximitat, mentre que els segons tenen una visió molt més propera. «Ho veiem clar al cas del carrer de València», relata Nel·lo Deakin. Aquesta artèria ha assumit bona

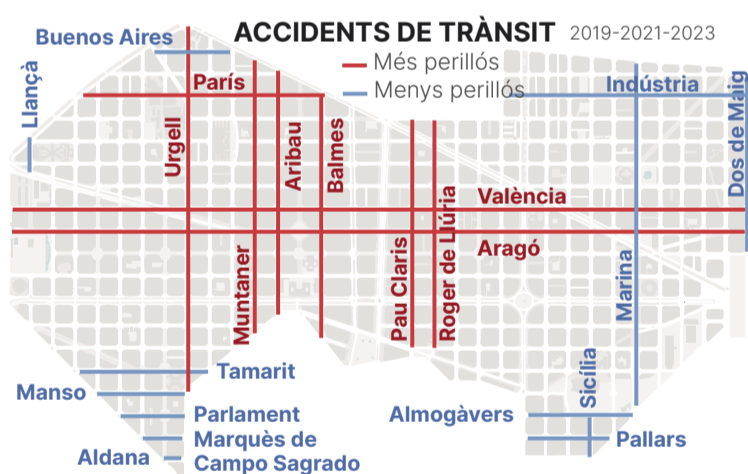
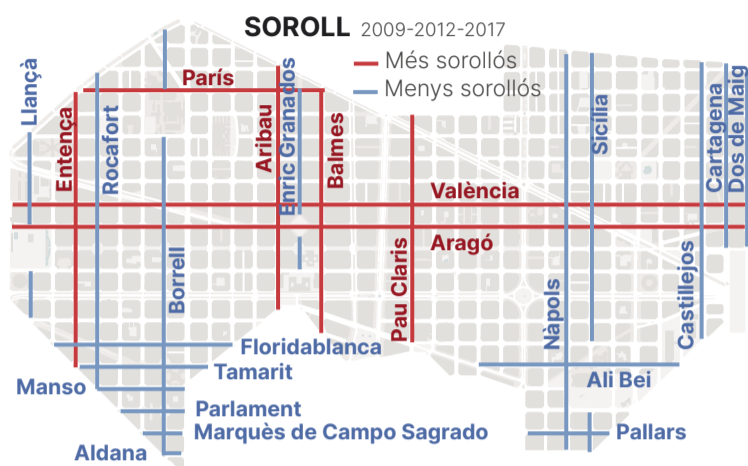
part de la mobilitat motoritzada que ha perdut Consell de Cent. Els residents poden caminar dues illes i passejar per l'eix verd, però les botigues no poden moure's: «Fa la sensació que a la majoria dels veïns els compensa aquesta situació, no pas així als comerciants, que temen que els pugui afectar».

També de la veu dels implicats en surten alguns deures per a l'Administració, de manera que

Hi ha el risc que les artèries reformades «siguin víctimes del seu propi èxit»

MILLORS I PITJORS CARRERS DE L'EIXAMPLE

Font: Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori (GEMOTT), UAB



Jordi Cotrina



Una vista del carrer del Consell de Cent.

sostres que volen imposar-se per al 2030 o 2035.

Zona infernal

Malgrat aquest context, el carrer amb l'aire més brut continua sent Aragó, per molt que els últims anys hagi incorporat un carril bus i un vi al ciclista. Tant en diòxid de nitrogen com en partícules en suspensió. A la llista també hi ha Pau Claris, Roger de Llúria o València. De fet, el mapa genera una mena de zona infernal. Un rectangle que formen Pau Claris, València, Aragó i Bruc, al voltant del qual es compten gairebé una desena de centres educatius, entre escoles bressol i escoles. En canvi, a la figura que componen Ali Bei, Pujadas, Meridiana i passeig de Sant Joan, s'ha creat una petita illa d'escassa pol·lució: a la frontera de l'Eixample i Sant Martí i entre els grans parcs, els nivells de NO₂ es queden a la meitat del sostre que marca la UE.

La sinistralitat ha anat a millor. Fins al punt que Barcelona registra un 40% menys de sinistres de trànsit amb ferits que a principis de segle. En els últims 10 anys, a la capital catalana s'han produït 81.824 sinistres de trànsit amb ferits. Són 22,4 cada dia (gairebé un per hora). En aquesta última dècada, a més, han perdut la vida a l'asfalt 210 persones i 2.089 han resultat ferides greus.

Aragó és una vegada més el carrer més anomenat en aquest apartat, amb més de 500 sinistres entre 2018 i 2024. Joga a favor seu que la intensitat mitjana d'un dia feiner és de 51.632 vehicles, un 30% menys dels 74.000 del 2015. La xifra quadrada amb la pèrdua de dos carrils per fer lloc als autobusos i als ciclistes als dos extrems de l'artèria. També són molt perillosos, per ordre, Balmes, Muntaner, Roger de Llúria i Comte d'Urgell. ■

es pugui reduir aquesta desigualtat i aquesta Barcelona de dues velocitats. Els experts, indica Nello Deakin, creuen que el fenomen de la gentrificació és un mal que requereix el concurs de governs supramunicipals, bàsicament amb les lleis que pugui impulsar el Parlament o les normatives que estableixi l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). També caldria fer un tomb al pla d'usos de l'Eixample, «una eina significativa però insuficient per salvar el comerç local i de proximitat. Finalment, diuen les entitats i professionals consultats, el consistori hauria «d'explorar mecanismes de captura de plusvàlues del sòl que puguin generar les actuacions de pacificació, una proposta que generaria no poca controvèrsia. ■

GOVERN DE LA CIUTAT

El projecte del PAM, que demà ha de superar el tràmit inicial en comissió, preveu 4.000 pisos nous per a la ciutat fins al 2027.

El pla municipal destaca acabar la Via Laietana i la Rambla

TONI SUST
Barcelona

El govern de Barcelona va presentar ahir el Pla d'Actuació Municipal (PAM), el full de ruta del mandat, una eina que demà serà sotmesa al seu tràmit inicial a la comissió de Presidència. No és un document amb grans innovacions, en el sentit que inclou els projectes principals del govern del PSC, ja coneguts.

Entre aquests destaquen continuar amb la transformació de la Via Laietana i la Rambla, que han d'acabar aquest mandat, i la de la Meridiana, que acabarà en el següent. El pla contempla també afrontar la segona fase de cobertura de la Ronda de Dalt i incrementar a 4.000 pisos el parc municipal –mitjançant construcció i compra– i impulsar la rehabilitació de 20.000 vivendes.

Així mateix, el text inclou la Renda Barcelona, tot i que no se'n coneixen més detalls que el que serà un sistema d'«ajudes complementàries» contra la vulnerabilitat econòmica, que durant la campanya electoral de les municipals el llavors candidat i avui alcalde, Jaume Collboni, ha presentat com una compensació pel cost que suposa viure en una ciutat com Barcelona, un recurs pensat per a prop de 25.000 barcelonins.

L'última fase del tramvia, la

connexió del Trambesòs i el Trambaix, també apareixen al PAM, si bé de nou no aclareix la incògnita de si es farà o no abans del 2027, quan finalitza el mandat. «Continuar amb la connexió de les dues xarxes del tramvia», apareix en la documentació aportada pel consistori als mitjans. La primera tinenta d'alcalde, Laia Bonet, va explicar ahir que a l'estiu es prendrà la decisió de quan es durà a terme.

El procés participatiu

Bonet, que va presentar les línies principals del PAM, va precisar que l'Executiu local el té preparat des del desembre, i que ha iniciat el seu procés obligat pel Reglament Orgànic Metropolità (ROM), que precisa que s'ha de posar sobre la taula a l'iniciar-se el mandat.

Si demà el text aconsegueix el suport necessari de part de l'oposició i és aprovat inicialment s'iniciarà un procés participatiu del 3 de maig al 28 de juny. Una vegada superat aquest procés, en el qual els barcelonins podran reclamar actuacions, el text definitiu arribarà al ple per a la seva aprovació final al setembre. Si per contra és rebutjat, hi haurà PAM oficiosos, és a dir, full de ruta però no oficial. I això impediria, va destacar Bonet, el procés participatiu. El pla d'actuació preveu 621 actuacions en 10 àmbits i compta amb 2.829 milions d'inversió. ■

Ferran Nadeu



Obres a la Via Laietana.