

TRANSEQUI: PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT I EQUITAT INTRAVEÏNAL

EVIDÈNCIES DE LES INTERVENCIIONS RECENTS A
L'EIXAMPLE DE BARCELONA

RESUM EXECUTIU



TRANSEQUI: PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT I EQUITAT INTRAVEÏNAL

EVIDÈNCIES DE LES INTERVENCIIONS RECENTS A L'EIXAMPLE DE BARCELONA

RESUM EXECUTIU

Investigador principal i coordinador del projecte: Dr. Samuel Nel·lo Deakin
Equip de recerca: Dr. Samuel Nel·lo Deakin, Dra. Zeynep Sila Akinci, Candela Sancho Vallvé, Luca Liebscht, Dr. Xavier Delclòs Alió.

Disseny i maquetació: Maya Hörner

El projecte TRANSEQUI s'ha realitzat amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona, a través de la convocatòria de Recerca Jove i Emergent 2022.

Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori, Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona



Maig 2024

Citar com a:

Nel·lo Deakin, S., Akinci Z. S., Sancho Vallvé C., Liebscht L., Delclòs Alió X. (2024). TRANSEQUI: Pacificació del trànsit i equitat intraveïnal. Evidències de les intervencions recents a l'Eixample de Barcelona. Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.



CONTINGUTS

1	INTRODUCCIÓ I OBJECTIU DEL PROJECTE	06
2	CONCLUSIONS PRINCIPALS	08
3	RESULTATS DETALLATS	
3.1	INEQUITATS ENTRE CARRERS	09
3.2	ENTREVISTES A ACTORS CLAU	12
3.3	ENQUESTA A RESIDENTS	14
4	RECOMANACIONS PER A POLÍTIQUES PÚBLIQUES	22

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTIU DEL PROJECTE

Quins impactes té la pacificació d'un carrer determinat per a altres carrers del mateix barri? Els carrers pacificats beneficien només els residents d'aquests carrers, o també els residents d'altres carrers? Més enllà de discursos catastrofistes, existeixen preocupacions legítimes sobre els impactes dels nous eixos verds pel que fa a possibles desplaçaments del trànsit a carrers propers, així com del risc de gentrificació residencial i comercial als nous carrers pacificats. En aquest sentit, alguns sectors han criticat les mesures de pacificació per generar carrers "primera" i de "segona", o de trencar la suposada trama urbana igualitària del pla Cerdà.

Fins a quin punt estan justificades aquestes preocupacions? I com podem minimitzar les potencials desigualtats entre carrers que puguin crear la pacificació d'alguns carrers? A través del projecte d'investigació TRANSEQUI, hem intentat donar resposta a aquestes preguntes. **L'objectiu del projecte ha consistit en explorar les implicacions de les actuacions de pacificació del trànsit sobre l'equitat intraveïnal, prenent l'Eixample de Barcelona com a cas d'estudi.** En particular, el projecte s'ha centrat en explorar les implicacions dels nous eixos verds (C/Consell de Cent, Girona, Rocafort, Borrell) inaugurats a mitjans de 2023. El projecte ha estat finançat per la convocatòria de **Recerca Jove i Emergent 2022** de l'Ajuntament de Barcelona, i s'ha desenvolupat de de gener 2023 a Juny 2024.

En termes globals, el projecte planteja les següents preguntes d'investigació:

1. Quines són les principals inequitats intraveïnals que poden generar les actuacions de pacificació de determinats carrers?
2. Com afecten aquestes inequitats intraveïnals resultants de les actuacions de pacificació a diferents col·lectius de població, segons el tipus de carrer on resideixen?

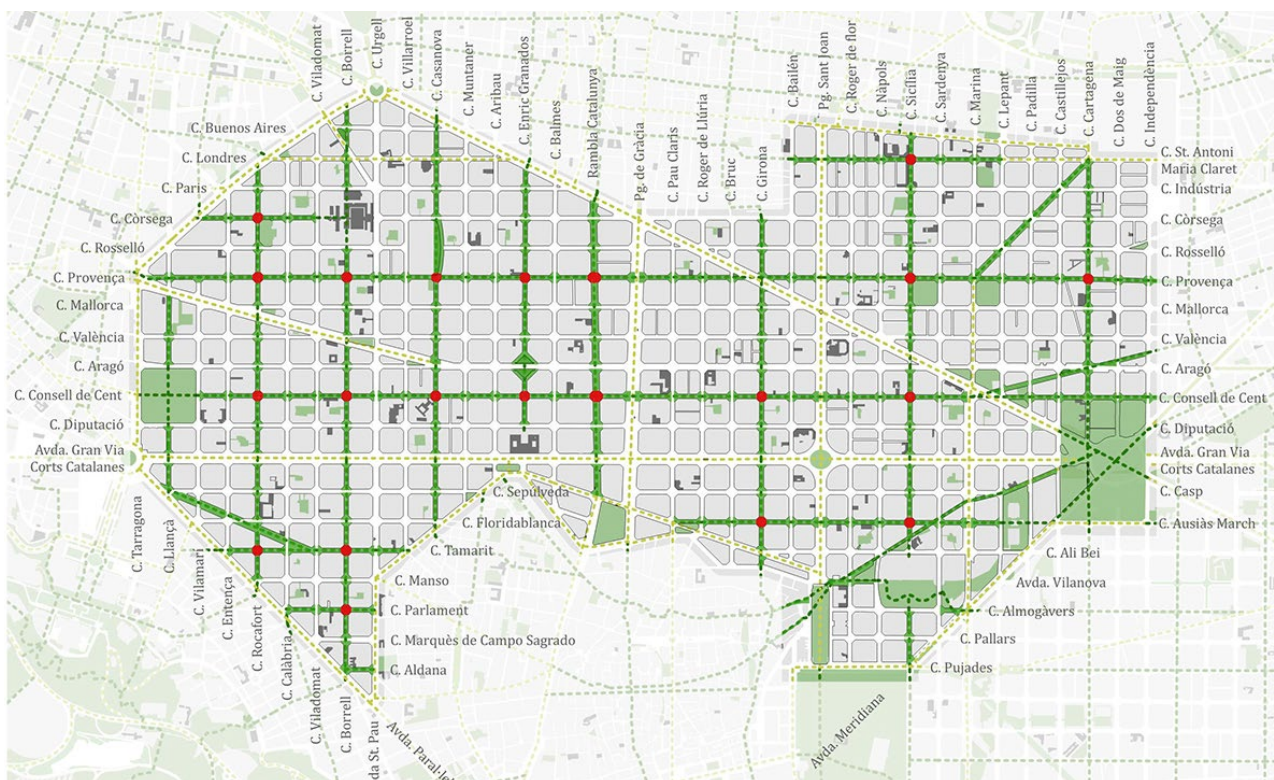


Figura 1: Futurs eixos verds previstos al pla Superilla Barcelona (Ajuntament de Barcelona)

El projecte ha examinat aquestes inequitats mitjançant una aproximació multimètode que inclou mirades quantitatives i qualitatives. El projecte està dividit en tres blocs diferenciats:

- **Inequitats entre carrers:** Primerament, s'han analitzat i quantificat les principals inequitats existents entre carrers pel que fa a les externalitats negatives del trànsit motoritzat: soroll, contaminació i accidentalitat.
- **Entrevistes a actors clau:** Segonament, s'han realitzat entrevistes a actors clau (p. ex. associacions de veïns/comerçants, administració) per a explorar aquestes inequitats de manera qualitativa, des del punt de vista local.
- **Enquesta a residents:** Finalment, aquestes entrevistes han alimentat el disseny d'una enquesta als residents de l'Eixample (n=1.211), que explora com els residents de diferents carrers perceben les actuacions de pacificació realitzades a l'Eixample en els darrers anys.

A nivell d'impacte social, el projecte aspira a contribuir al disseny de polítiques públiques que contribueixin a reduir les possibles inequitats geogràfiques i socials resultants de la implantació de mesures de pacificació a determinats carrers.



2 CONCLUSIONS PRINCIPALS

Com a conclusions globals del projecte i a tall de resum general, destaquem les següents 5 punts:

1. **La majoria de residents de l'Eixample valora positivament els carrers pacificats.** 66% dels enquestats consideren que la pacificació de diversos carrers de l'Eixample els ha afectat positivament, mentre que 20% consideren que els ha afectat negativament. Entre els residents dels nous carrers pacificats, el nivell de valoració positiva puja fins al 77%.
2. **Els carrers pacificats poden incrementar inequitats entre carrers, però són un guany per al conjunt del barri.** En un entorn urbà amb tanta escassetat d'espai públic com l'Eixample de Barcelona, disposar de nous espais lliures de cotxes és un gran benefici per al teixit físic i social del barri. En la majoria dels casos, aquests beneficis pesen més que els possibles greuges entre residents de diferents carrers que puguin generar les mesures de pacificació.
3. **Concentrar les mesures de pacificació en pocs carrers genera espais públics de més qualitat, però també més inequitats espaials que una estratègia més difusa, però.** Una estratègia de pacificació del trànsit més difusa utilitzant elements més tàctics en un major nombre de carrers seria més equitativa a nivell espacial que la pacificació estructural de pocs carrers. Tot i així, en el context de Barcelona la resistència política i social a l'ús d'elements tàctics dificulta la viabilitat d'una estratègia més difusa.
4. **La reducció de les externalitats del trànsit als carrers pacificats pot veure's contrabalançada per una pressió excessiva sobre l'espai públic.** Entre els residents dels carrers pacificats, existeix una preocupació legítima que els nous carrers pacificats puguin "morir d'èxit" i esdevenir focus excessius de xivarri, oci nocturn, i turistificació.
5. **Els nous carrers pacificats poden amplificar dinàmiques de gentrificació residencial i comercial, però no en són la causa arrel.** En absència de legislació efectiva, els carrers pacificats poden veure's sotmesos a una pressió immobiliària especulativa addicional en comparació amb els carrers de l'entorn, però l'especulació immobiliària tracta d'un problema estructural a nivell de ciutat que no es pot atribuir principalment a les actuacions de millora de l'espai públic.

A partir de les dades del portal Open Data, s'ha calculat un valor mitjà pel que fa als nivells d'externalitats de trànsit per a cada carrer, així com per a cada categoria de carrer. Malauradament, la falta d'algunes dades per a anys recents limita la possibilitat d'avaluar els impactes de les mesures de pacificació sobre aquestes externalitats, però tot i així l'anàlisi realitzada permet identificar tendències generals rellevants.

Els quatre gràfics següents resumeixen l'evolució de les externalitats del trànsit estudiades per a diferents categories de carrer. Aquests gràfics mostren que el nivell d'exposició a externalitats de trànsit varia considerablement entre diferents carrers. Tot i que no sempre existeix una connexió directa entre volum de trànsit i exposició a externalitats del trànsit, en el cas del soroll i accidents de trànsit aquesta relació és força evident, amb alguns pocs carrers principals concentrant valors molt elevats en comparació amb la resta de carrers. Les dades de contaminació es troben molt afectades pels efectes de la pandèmia de COVID-19 durant el 2020-21, dificultant l'anàlisi de la seva evolució a llarg termini a l'espera de la publicació de dades per a 2023. Tal i com cabria esperar, les dades d'accidentalitat mostren clarament un descens acusat de l'accidentalitat per als carrers de pacificació recent durant l'any 2023 en comparació amb la resta de categories.

Els resultats més detallats d'aquesta anàlisi es troben disponibles en una visualització interactiva a [ArcGIS StoryMaps](#), a on es destaquen dades per a carrers concrets i es presenten en combinació amb diversos mapes i taules.



Figura 3: Soroll mitjà (Lden) per carrer

Figura 4: Mitjana NO₂ per carrer

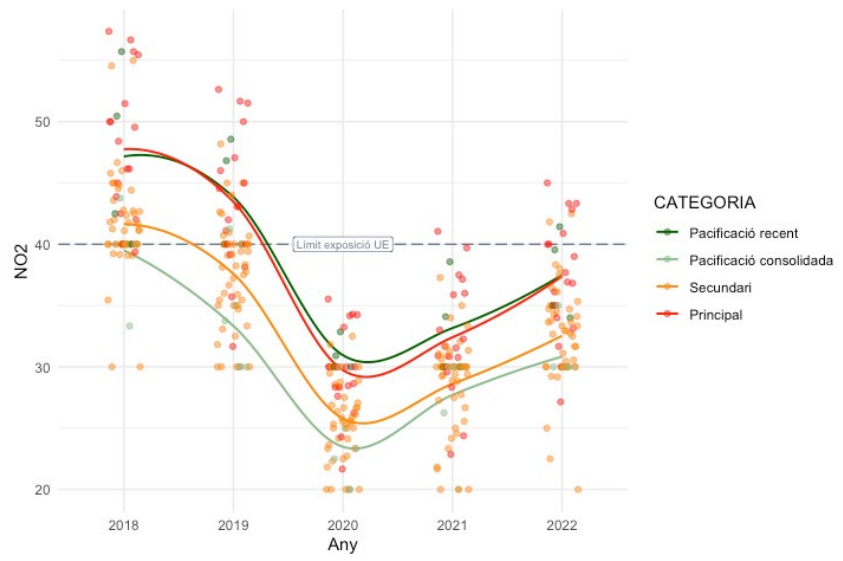


Figura 5: Mitjana PM2.5 per carrer

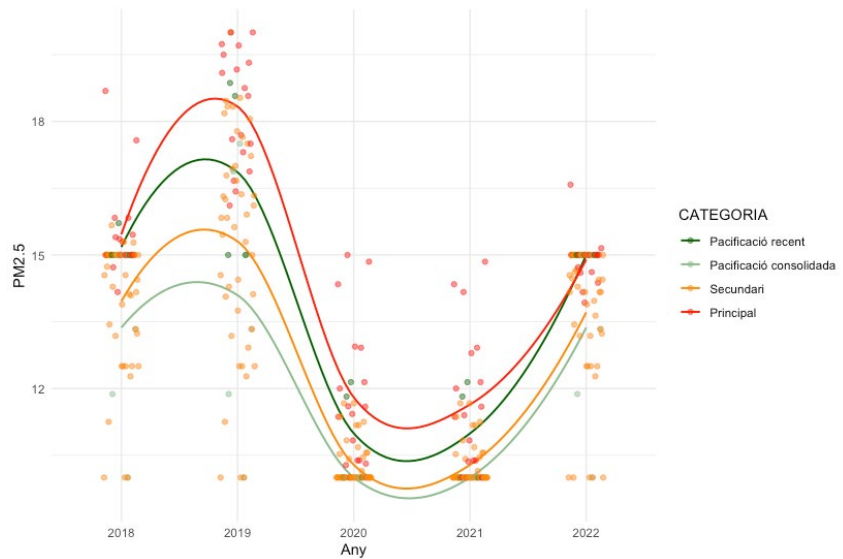
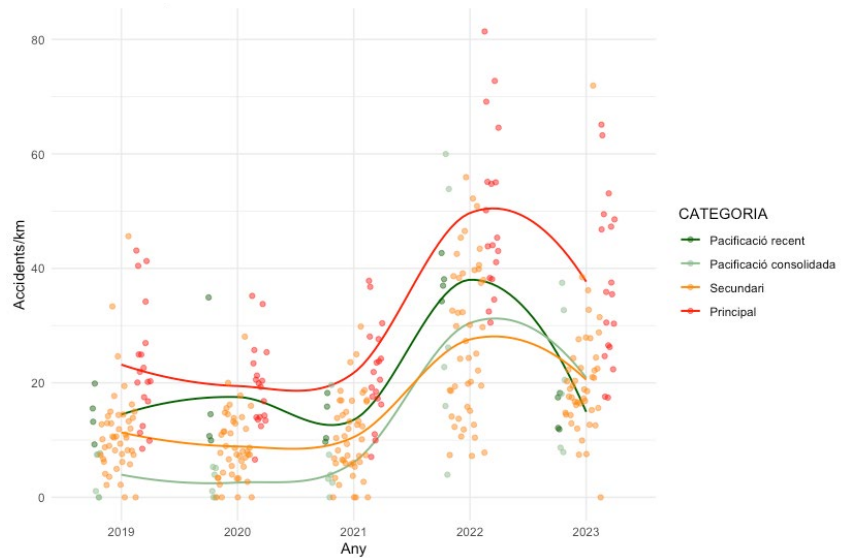


Figura 6: Accidents/km per carrer



3.2 ENTREVISTES A ACTORS CLAU

Amb l'objectiu d'explorar les principals implicacions dels nous eixos verds pel que fa a l'equitat entre carrers, s'han realitzat 11 entrevistes amb actors clau involucrats amb el disseny i implementació del programa Superilles, incloent 1) Tècnics municipals i d'altres organismes relacionats; 2) Associacions de veïns; i 3) Associacions de comerciants. Així mateix, s'ha realitzat un grup focal amb els tècnics municipals de l'equip que treballen en el programa Superilles.

- 1 La pacificació d'alguns carrers pot abocar a la percepció que els altres carrers són pitjors que abans.** Tot i que les condicions ambientals (p. ex. trànsit, soroll) dels carrers no pacificats no hagin empitjorat, el contrast amb els nous carrers pacificats pot fer que la gent els percebi més negativament que abans.
- 2 Els nous eixos verds eviten l'efecte perímetre causat pel model original de superilla.** Tot i que els nous eixos verds també creen noves desigualtats entre carrers, minimitzen la percepció de crear un recinte pacificat amb una clara diferència entre "dins" i "fora", que havia sigut motiu de conflicte veïnal en algunes de les anteriors superilles implementades.
- 3 Els carrers pacificats poden esdevenir víctimes del seu èxit.** Els nous carrers pacificats es poden veure abocat a noves pressions precisament pel fet de ser tant atractius, tant pel que fa a un sobreús de l'espai públic om pel que fa a especulació immobiliària.
- 4 Pels residents, les noves inequitats entre carrers es veuen compensades pels guanys d'espai públic per al conjunt del barri.** Tot i no residir en un carrer pacificat, per a la majoria de residents del barri suposa un guany enorme disposar d'un nou espai de sociabilitat veïnal en un entorn urbà amb tant poc espai públic com l'Eixample.
- 5 Les noves inequitats entre carrers són més problemàtiques per als comerços locals que per als residents.** Per als comerços a peu de carrer, la pacificació del carrer incrementa enormement l'atractivitat dels locals comercials, potencialment contribuint a alimentar processos de gentrificació i expulsió comercial.

Així mateix, s'han identificat tres compromisos (“trade-offs”) entre l'equitat intra-veïnal de les actuacions de pacificació, i la seva viabilitat social i política:

1. Pacificar carrers principals vs. secundaris

Tot i que reduir el trànsit a carrers principals seria preferible des del punt de vista de l'equitat intraveïnal, pacificar carrers secundaris és una estratègia més viable.

2. Cobertura geogràfica àmplia vs. reduïda

Tot i que estendre les mesures de pacificació a més carrers permetria distribuir-ne els impactes més equitativament, és menys políticament i socialment viable que concentrar les mesures de pacificació en pocs carrers.

3. Actuacions tàctiques vs. permanents

Tot i que l'ús d'elements tàctics de baix cost permetria estendre l'abast de les mesures de pacificació a més carrers (veure punt anterior), a nivell social i polític genera menys resistències que reurbanitzar uns pocs carrers de manera estructural.

Finalment, s'han identificat tres punts clau pel que fa a polítiques públiques per a minimitzar inequitats entre carrers, que poden servir com a base per a proposar recomanacions més concretes per a polítiques públiques en aquest àmbit:

1. Adreçar el risc de gentrificació requereix la col·laboració d'administracions supramunicipals.
2. El pla d'usos de l'Eixample ofereix una eina significativa però insuficient per a prevenir la substitució del comerç local.
3. El municipi hauria d'explorar mecanismes de captura de plusvàlues del sòl (p. ex. contribucions especials, impost plusvàlua) que puguin generar les actuacions de pacificació.

Les conclusions de les entrevistes amb actors clau es troben recollides en més detall en el següent article acadèmic (en anglès):

- Nello-Deakin, S. (2024). “Winner” versus “loser” streets? Pedestrianisation and intra-neighbourhood equity. *Journal of Urban Mobility*, 5, 100074. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2024.100074>

3.3 ENQUESTA A RESIDENTS

S'ha realitzat una enquesta representativa a 1.211 residents de l'Eixample per a obtenir una visió de com la ciutadania valora la recent pacificació de diversos carrers de l'Eixample (nous eixos verds i programa Superilla Barcelona). L'enquesta és representativa de la població del conjunt de l'Eixample a nivell sociodemogràfic, amb quotes específiques per gènere i edat. Així mateix, la mostra també inclou quotes preestableertes segons el tipus de carrer i barri de residència. El marge d'error global estimat és de $\pm 5\%$ (CI 95%).

Per a examinar si l'opinió dels residents varia segons el grau de pacificació del seu carrer, s'ha dividit la mostra en les quatre categories de carrer presentades anteriorment (pacificació recent, pacificació consolidada, secundaris i principals). A continuació es presenten alguns dels principals resultats preliminars de l'enquesta classificats per tema, en la forma de diverses taules i gràfics.

RESULTATS DESTACATS

En conjunt, **66% dels enquestats consideren que la pacificació de diversos carrers de l'Eixample els ha afectat positivament**, mentre que 20% consideren que els ha afectat negativament.

72% dels residents de carrers pacificats consideren que la pacificació del seu carrer l'ha afectat positivament. Així mateix, **61% dels residents de carrers no pacificats consideren que la pacificació futura del seu carrer els afectaria positivament**.

El guany d'espai públic es valora com el principal impacte positiu dels carrers pacificats. Els residents de carrers pacificats valoren l'excés de xivarri i vida al carrer com a principal impacte negatiu. Els residents de carrers no pacificats, mentrestant, valoren les dificultats l'increment de les dificultats per a circular en vehicle motoritzat com a principal impacte negatiu.

Existeix una clara relació negativa entre edat i l'acceptació de les mesures de pacificació: a més edat, menor grau d'acceptació. L'acceptació de les mesures de pacificació també està relacionada amb el nivell d'estudis: a major nivell d'estudis, major grau d'acceptació. No s'observa cap relació significativa entre nivell d'acceptació i gènere.

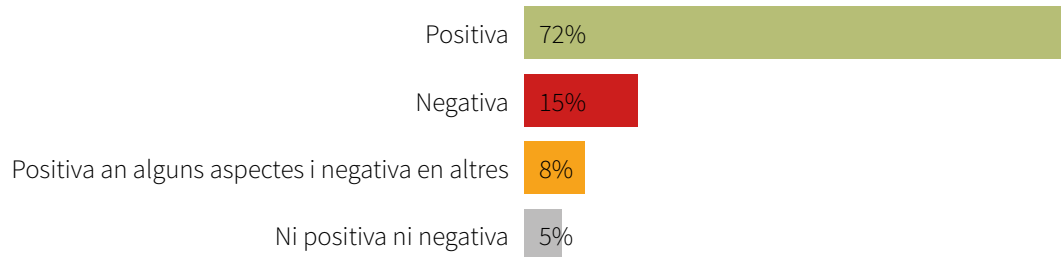
Els residents dels barris més propers als nous carrers pacificats (Dreta de l'Eixample, Antiga Esquerra de l'Eixample) són els que millor valoren les actuacions de pacificació, mentre que els de barris més allunyats (Sagrada Família, Fort Pienc) són els que pitjor les valoren.

Entre els residents de carrers pacificats, els que viuen en un habitatge de lloguer valoren les mesures de pacificació més positivament que els que viuen en un habitatge de propietat. És probable que aquesta tendència sigui principalment atribuïble a l'efecte indirecte de l'edat (més jove = major probabilitat de viure de lloguer).

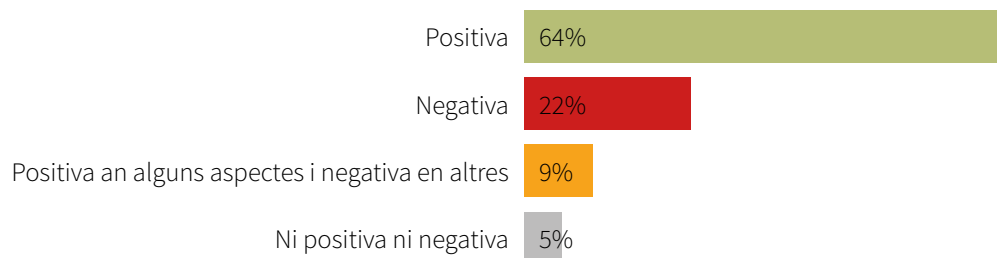


VALORACIÓ GLOBAL CARRERS PACIFICATS

RESIDENTS CARRERS PACIFICATS



RESIDENTS CARRERS NO PACIFICATS



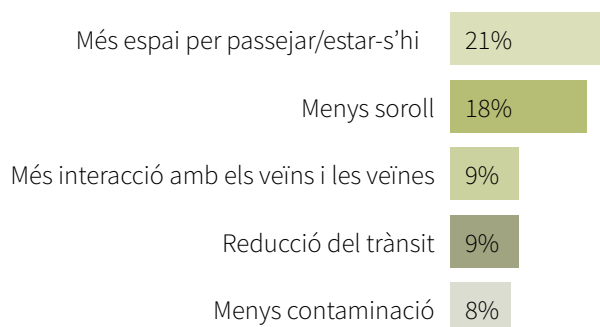
PRINCIPALS IMPACTES POSITIVS I NEGATIVS

Nota: només es mostren els 5 impactes més freqüentment esmentats per a cada categoria.

IMPACTES POSITIVS

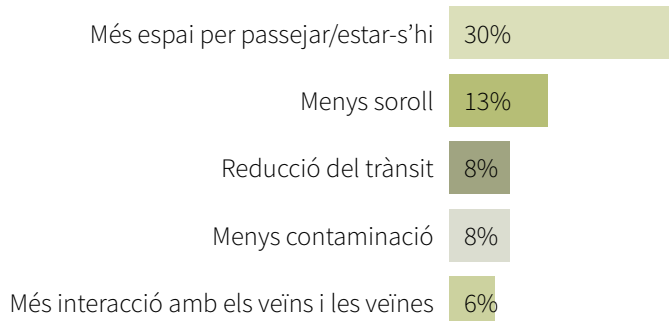
COM L'HA AFECTAT DE MANERA POSITIVA LA PACIFICACIÓ DEL SEU CARRER?

*Només residents carrers pacificats



COM L'HA AFECTAT DE MANERA POSITIVA LA PACIFICACIÓ D'ALTRES CARRERS DEL BARRI?

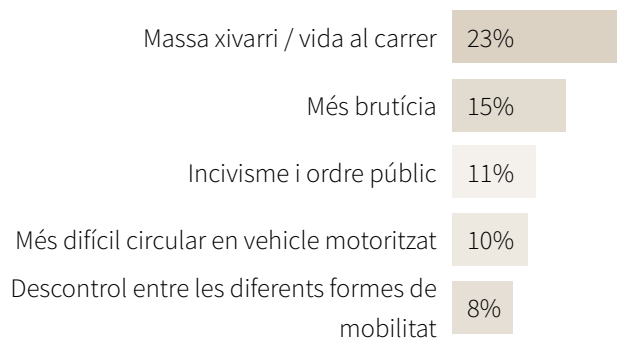
*Només residents carrers no pacificats



IMPACTES NEGATIUS

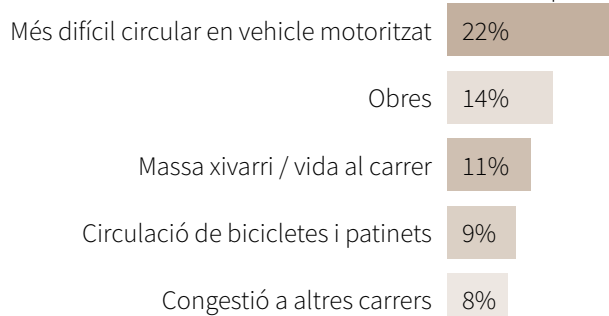
COM L'HA AFECTAT DE MANERA NEGATIVA LA PACIFICACIÓ DEL SEU CARRER?

*Només residents carrers no pacificats

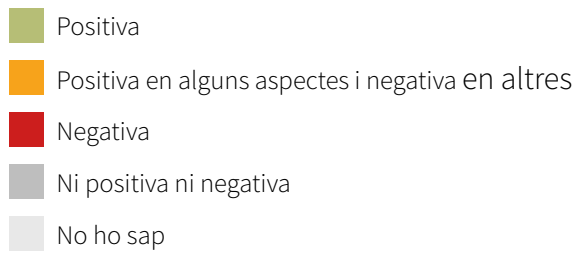


COM L'HA AFECTAT DE MANERA NEGATIVA LA PACIFICACIÓ D'ALTRES CARRERS DE L'EIXAMPLE?

*Només residents carrers no pacificats



RESULTATS PER GEOGRAFIA

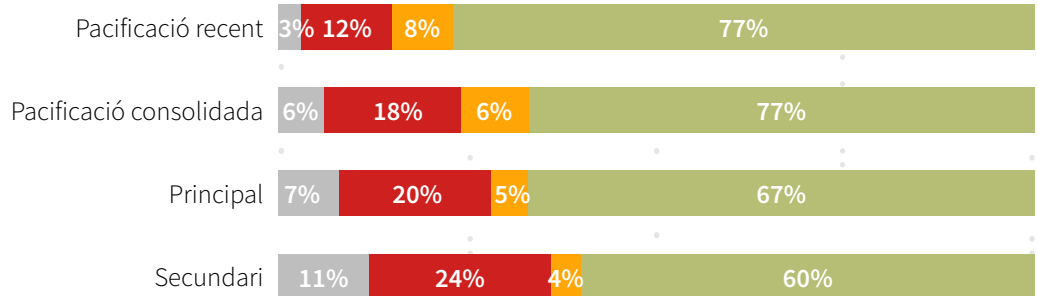


% enquestats

0% 25% 50% 75% 100%

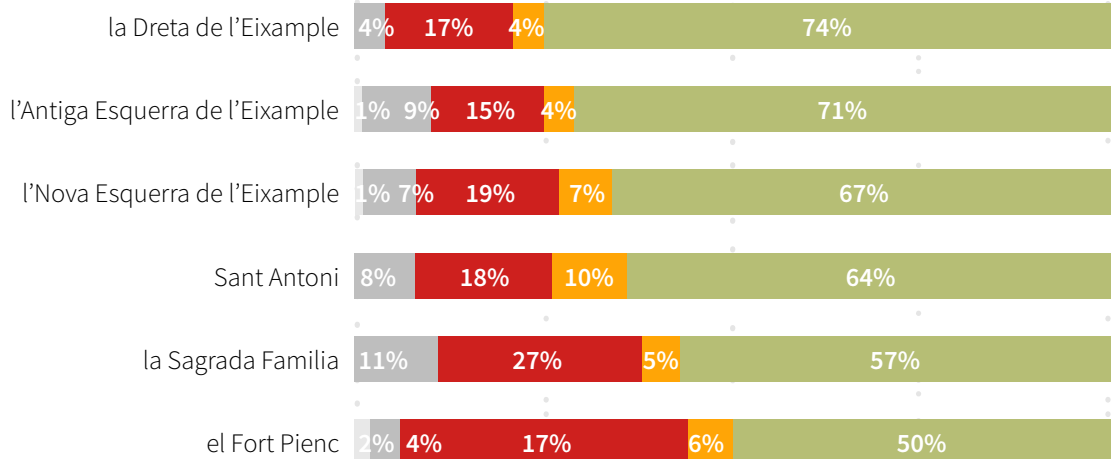
SEGONS TIPUS DE CARRER

Valoració mesures de pacificació segons **carrer de residència**



SEGONS BARRI DE RESIDÈNCIA

Valoració mesures de pacificació segons **barri de residència**



RESULTATS PER SOCIODEMOGRAFIA

Valoració mesures de pacificació segons **gènere**

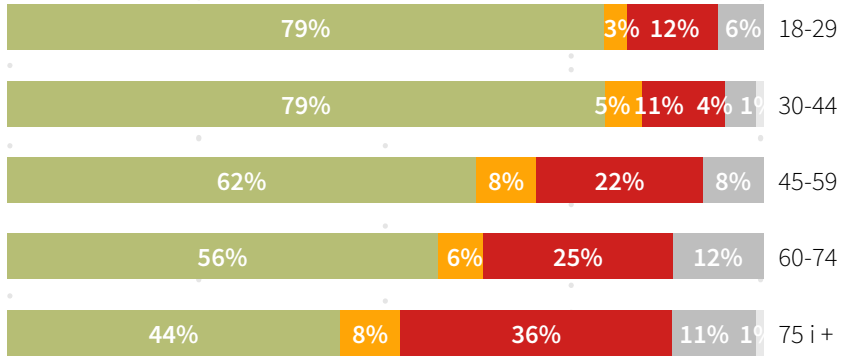


% enquestats

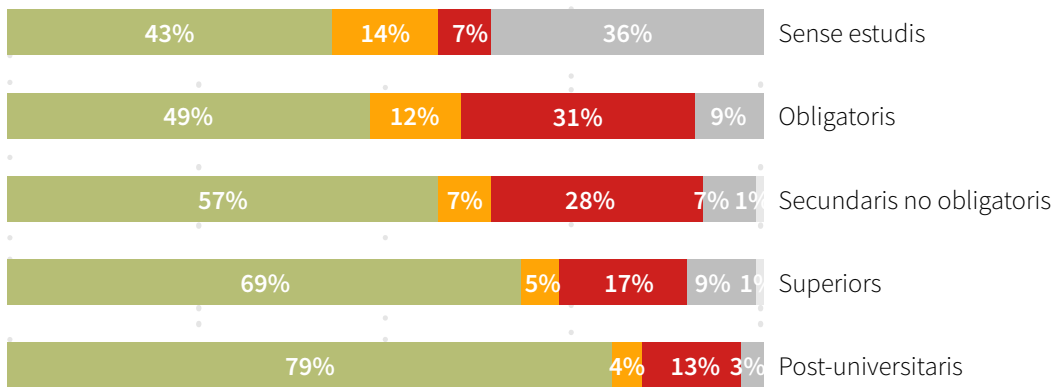
0% 25% 50% 75% 100%

RESULTATS PER SOCIODEMOGRAFIA

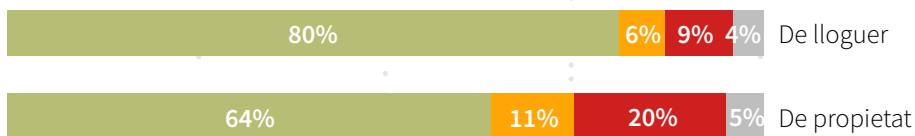
Valoració mesures de pacificació segons **edat**



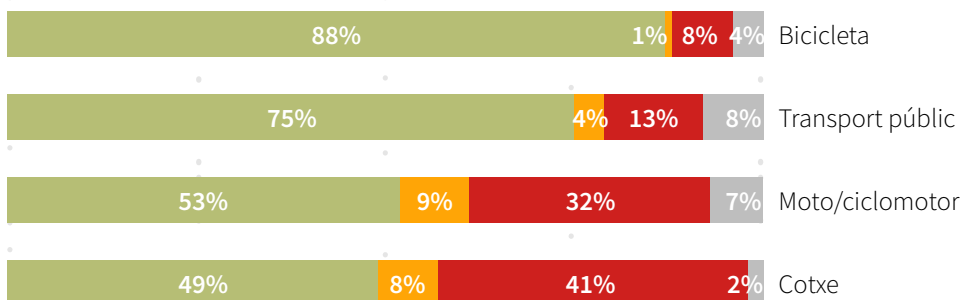
Valoració mesures de pacificació segons **nivell d'estudis**



Valoració mesures de pacificació segons **tipus d'habitatge**



Valoració mesures de pacificació segons **ús diari modes transport**

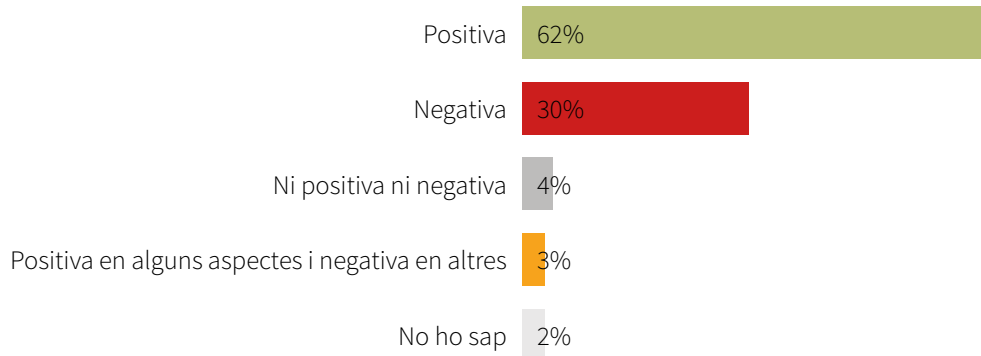




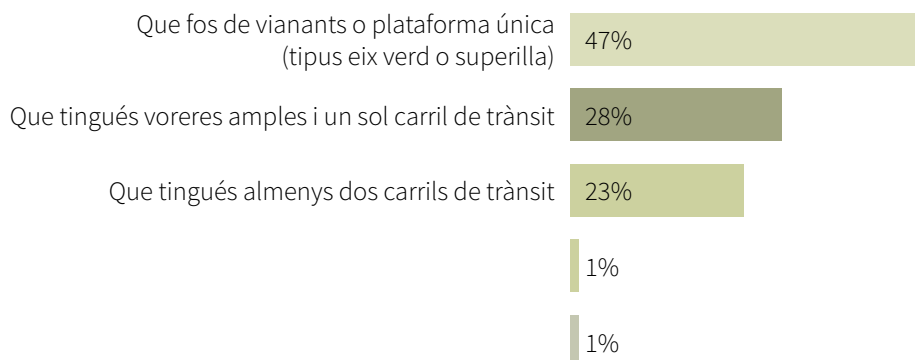
PREFERÈNCIES RESIDENCIALS I PACIFICACIONS FUTURES

DE QUINA MANERA CREU QUE L'AFECTARIA LA PACIFICACIÓ DEL CARRER ON VIU?

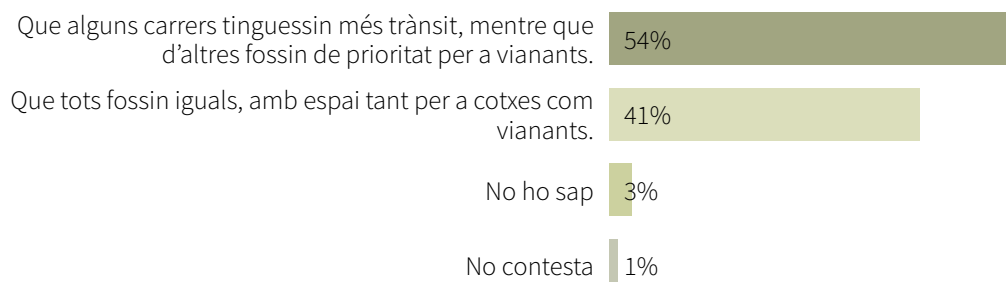
**Només residents carrers no pacificats*



COM PREFERIRIA QUE FOS EL SEU CARRER?



COM PREFERIRIA QUE FOSSIN ELS CARRERS DEL SEU BARRI EN CONJUNT?



4 RECOMANACIONS PER A POLÍTIQUES PÚBLIQUES

Per acabar, presentem breu llistat de recomanacions per a polítiques públiques a partir dels principals resultats del projecte.

1 Impulsar una estratègia conjunta a tots els carrers

Per a evitar la percepció que la pacificació de determinats carrers afavoreix els residents d'aquests carrers sobre la resta de residents del barri, és essencial que les estratègies de pacificació tinguin una visió clara per a tots els carrers del barri, impulsant mesures de millora no tant sols als carrers pacificats.

2 Prioritzar les intervencions tàctiques en mesura del possible, entenent les mesures permanents i tàctiques com a complementàries.

Per a poder estendre les mesures de pacificació a tants carrers com sigui possible a un cost raonable, a priori és preferible utilitzar intervencions tàctiques sempre que sigui una solució viable a nivell polític i social. Des del punt de vista de l'equitat entra carrers, l'ús d'elements tàctics afavoreix un repartiment més equilibrat de la inversió pública, evitant concentrar la despesa en unes poques actuacions estrella en carrers determinats. D'altra banda, és desitjable superar la falsa dicotomia entre mesures tàctiques i permanents, entenent-les com a estratègies complementàries que es poden alternar, combinar o hibriditzar segons convingui en diferents situacions.

3 Anticipar possibles problemes de convivència als nous espais de vianants.

En un entorn urbà tan dens com Barcelona (i l'Eixample en particular), és gairebé inevitable que la creació de nous espais de vianants de qualitat generi noves tensions associades als múltiples usos intensius de l'espai públic (p. ex. oci nocturn, vehicles de càrrega i descàrrega, sensellarisme, turisme). En mesura del possible, el disseny dels nous espais hauria d'anticipar aquests usos i pensar en com minimitzar els possibles conflictes entre diferents usos. De la mateixa manera, una vegada estrenats els nous espais és important preveure la necessitat d'introduir petites modificacions adaptacions, o regulacions de l'espai públic per a corregir els possibles conflictes que es detectin.

4 Establir una estratègia de monitorització a llarg termini.

Per a avaluar sòlidament els impactes de les mesures de pacificació, és essencial establir una estratègia de monitorització a llarg termini que inclogui indicadors clau en diversos àmbits (mobilitat, mercat immobiliari, espai públic). Més enllà d'oferir un bon exercici de transparència, la publicació periòdica d'aquestes dades en un portal de dades obertes també en pot multiplicar la seva utilitat, permetent-ne el seu ús per altres entitats que hi puguin estar interessades (centres de recerca, periodistes, associacions de veïns, etc.).

5 Explorar mecanismes de captura de plusvàlues del sòl.

Tot i que la seva aplicació és controvertida, la captura de les plusvàlues del sòl generades per les mesures de pacificació a través de diversos mecanismes (p. ex. contribucions especials, impost plusvàlua) ofereix una eina potencial que els municipis podrien fer servir per a minimitzar les possibles inequitats generades per les mesures de pacificació.

6 Pressionar a les administracions supramunicipals per a una millor regulació del mercat immobiliari.

Malgrat que no en siguin la causa arrel, les actuacions de pacificació poden agreujar processos de gentrificació i especulació immobiliària a nivell local mentre no existeixi una legislació efectiva a nivell supramunicipal. Tot i que els municipis poden implementar algunes mesures per a pal·liar l'abast dels processos de gentrificació (p. ex. pla d'usos comercials, limitació d'allotjaments turístics), l'única solució real a aquest problema passa per un esforç coordinat entre administracions.

