



MANIFEST

Pacificació carrer Francesc Layret



Pacificació urbanística carrer Francesc Layret



Ben cert és que la pacificació de carrers no resulta una innovació en els nostres temps. I, és que al contrari del que moltes persones poden pensar, les primeres pacificacions van donar-se fa ja més de cinquanta anys, sobretot al continent europeu, essent aquest el més urbanitzat de tot el món (al voltant del 80% de les persones viuen a la ciutat).

L'augment del nombre de cotxes ha estat progressiu des de la dècada dels seixanta i això ha comportat unes conseqüències, en gran majoria negatives per a les persones. Però realment, com ens afecta el volum de cotxes a la ciutadania? És bo tenir ciutats tan enfocades al vehicle privat? La realitat és que l'augment del volum dels cotxes ha significat una menor qualitat de vida per a les persones d'acord amb tres principals motius: el soroll, la contaminació i la disminució del sentit comunitari dels barris, ja que les ciutats no deixen de ser les persones que hi viuen.



A més a més, estudis de la Unió Europea demostren que la pacificació dels carrers estimula l'activitat comercial, ja que es genera un ambient molt més relaxat i més propens perquè les diverses botigues i comerços captin clients, alhora que la contaminació de les grans ciutats mata anualment unes 400.000 persones, a causa d'això; la UE des de l'any 2012 obliga les grans ciutats a tenir cura dels seus nivells de contaminació i reduir-la.



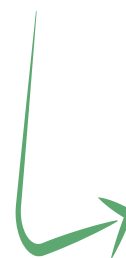
Així doncs, la pacificació de Francesc Layret generaria 5 grans beneficis per a la ciutat:



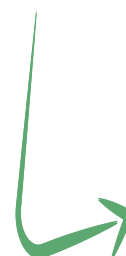
- Millora de la mobilitat sostenible. L'espai de la calçada (ara ocupat per vehicles) passaria a ser pels vianants. El transport públic es desviaria per Via Augusta, cobrint el mateix àmbit, i amb guanys en la velocitat comercial i la qualitat (priorització en semàfors, millors parades).



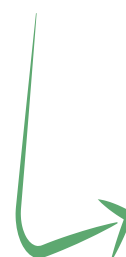
- Millora de la seguretat viària: la restricció en el trànsit motoritzat passant comportaria més seguretat al vianant (que podria circular sense haver de preocupar-se dels vehicles). Els vianants representen un 80% del trànsit del carrer i només disposen d'un 10% de l'espai en alguns trams.



- Millora de la qualitat de vida: parlarem d'una millora en la qualitat de vida de les persones d'acord amb la reducció del soroll dels cotxes, de la contaminació emesa per aquests, així com la reducció de la despesa en salut a causa de la contaminació.



- Millor qualitat urbana: la reducció de la contaminació suposaria també a llarg termini una millor conservació del centre de la ciutat, important com a reclam turístic i la principal zona de passeig dels ciutadans i ciutadanes.



- Estímul econòmic: diversos estudis i casos de pacificació (, com el cas danès d'Strøget); demostren que l'augment del volum de persones a la zona genera una major activitat econòmica. Al cap i a la fi els cotxes circulen pel carrer, però no s'aturen a les botigues ni als restaurants, els vianants per contra sí.



El cas d'Strøget (Copenhaguen)

A continuació, us presentarem el cas de Strøget. Aquest carrer situat al centre de Copenhaguen, Dinamarca, fou un dels primers projectes de pacificació moderna coneguts a Europa. Aquest carrer d'1,15 km era d'ús mixt, és a dir, ús comercial i residencial. Fins a l'any 1962 els carrers danesos posaven primer la circulació dels cotxes i després els vianants i altres formes de transport sostenible.

Els residents i comercials d'aquest carrer principal es negaven a pacificar-lo, ja que "menys cotxes volia dir menys clients" i que aquest sistema que prioritzava la vida i els vianants sobre els cotxes no serviria a Escandinàvia. Després de lluita interna entre els partits polítics de l'Ajuntament de Copenhaguen, es decideix provar de dur a terme l'experiment de conversió en zona de vianants. Es va produir l'eliminació de tot el trànsit del carrer, l'eliminació de vorades i voreres, incorporació de nous paviments i al final la consolidació de mobiliari urbà per facilitar la circulació de vianants.

Els objectius d'aquests eren millorar la connectivitat al centre de la ciutat, proporcionar un entorn atractiu i de gran qualitat, crear un espai que doni suport a les empreses, animar a una àmplia gamma de persones a viure i passar temps al centre de la ciutat i, per acabar, revitalitzar els carrerons oblidats de la ciutat convertint-los en vies vibrants.

El resultat de la pacificació del carrer fou els següents:

- Un increment del **35% del volum de vianants al carrer**.
- Un increment del **600% en espai** per a vianants en el carrer.
- Un increment del **81% de seients de cafès i restaurants a l'exterior** (terrasses). De 3.000 a 7.000 nous seients en vint anys.
- De l'any 1968 a l'any 1996 un increment del **400% en el consum en els negocis**.

El cas danès fou pioner d'una onada de pacificacions a les grans ciutats d'Europa. Entre elles trobem **Amsterdam, Rotterdam, Viena, Praga, Berlín, Odense, Estocolm, Oslo, Hèlsinki**, entre d'altres. Aquestes ciutats tenen en comú que van ser reorganitzades per al cotxe. Però avui en dia s'han adonat que el cotxe no ha de ser el protagonista de la ciutat, sinó el vianant.

Xifres de la pacificació, exemple de Barcelona

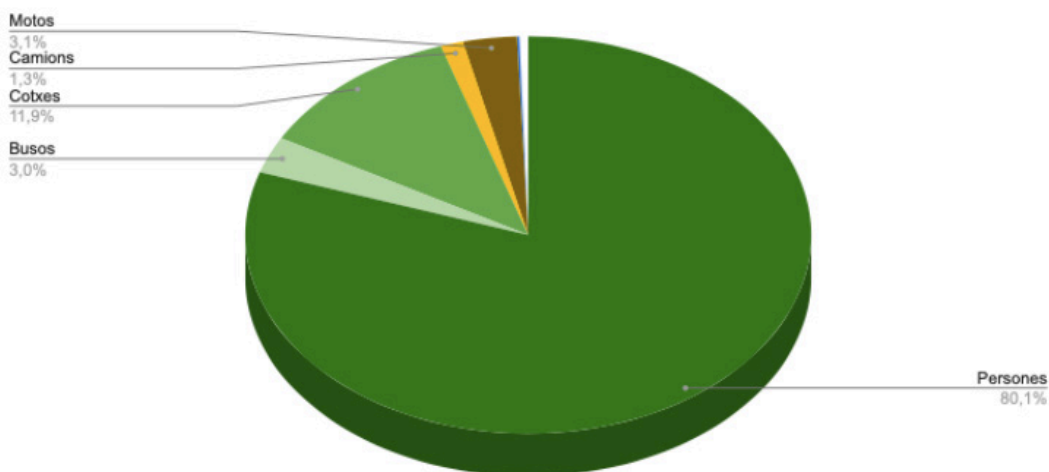
Sense anar gaire lluny: Barcelona; es planteja la pacificació de carrers a curt i mitjà termini per tal de millorar la ciutat en qüestió als beneficis esmentats anteriorment. L'Ajuntament de Barcelona ha presentat un projecte per crear diverses illes de mobilitat sostenible reduint l'espai ocupat pels cotxes i entregant-lo als ciutadans i ciutadanes de la ciutat. Nova York, Milà, València o fins i tot ciutats veïnes com Santa Coloma de Gramenet, Rubí o Granollers han pres mesures d'aquest tipus durant els darrers anys.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona disposa d'un fons d'inversió públic per a

crear mobilitat sostenible a les ciutats de l'AMB. Creiem que l'Ajuntament de Badalona té la responsabilitat d'aplicar aquest fons en la pacificació de carrers i la creació de zones urbanes d'atmosfera protegida. El context d'emergència climàtica i la necessitat de metres quadrats per a la persona ho recomana.

Dijous 28 de gener voluntaris de Fridays For Future Badalona van fer una anàlisi de comptatges de fluxos al carrer. Concretament a la plaça de la Vila, on hi ha un sol carril de circulació i es concentra més flux de mobilitat.

En una hora



Com es pot observar a la gràfica anterior, el 80,1% de la mobilitat generada són vianants (1616 vianants) i el 3 % són autobusos (60 autobusos). Un 12% són cotxes.



Això no obstant, amb la filosofia que s'han de comptar persones, i no elements de transport tenim en compte que els autobusos transporten a l'àmbit una mitjana de 18 persones per expedició i els turismes transporten 1,2 ocupants, segons la mostra realitzada.

En aquest sentit les dades son clares: el 88% del trànsit que circula per Francesc Layret ho fan en mode sostenible (ja sigui a peu, en transport públic, en bicicleta o en vehicle de mobilitat personal). Tot i això, volem remarcar que els vianants no disposen de més d'un 10% de l'espai del carrer (les voreres en algun

cas son inferiors als 0,8 metres i, per tant, inaccessibles). Cal afegir que el transport públic circula a una velocitat mitjana de 5 km per hora. Només un 11,35% de les persones que passen per Francesc Layret ho fan en cotxe i motocicleta, tot i que disposen d'un 90% de l'espai del carrer. Per últim un 1% del trànsit és el que correspon a la distribució urbana de mercaderies.

Les dades mostren que la pacificació seria beneficiosa per als vianants i la mobilitat sostenible, que son els modes majoritaris de mobilitat al carrer i que, actualment, disposen d'un espai molt limitat.



Des de Fridays For Future Badalona, i també totes les organitzacions adherides al manifest, creiem que Badalona necessita abordar la pacificació del carrer Francesc Layret com a porta d'entrada a l'àmbit de vianants del Centre de forma immediata (i com a símbol d'un canvi de prioritats en la mobilitat a la ciutat).

Aquest ha de ser el punt de partida que s'hauria d'estendre per molts altres carrers de la ciutat aconseguint una Badalona verda i sostenible. Una ciutat moderna i corresponsable amb l'emergència climàtica.

CONTACTE:

Instagram: @fridaysforfuture.bdn

Twitter: @f4f_badalona

www.pacifiquembadalona.cat