

# STATUS QUO D'UNA BARCELONA DESENVOLUPADA SOSTENIBLEMENT

## INTRODUCCIÓ

A través d'aquesta recerca el que volem saber és si Barcelona i els seus metropolitans estan tenint **facilitat en acostumar-se a la nova implantació de les zones de baixes emissions**. També que la gent que **no pugui utilitzar el seu vehicle privat** i hagi de fer ús del metro o tramvia (ja que són els més **ecològics**) **tinguin a l'abast una manera pràctica i senzilla de moure's**. Tot això ho analitzarem amb diferents variables per, finalment presentar una **proposta aplicable** a la ciutat per a la millora de la metròpolis.

## HIPÒTESI

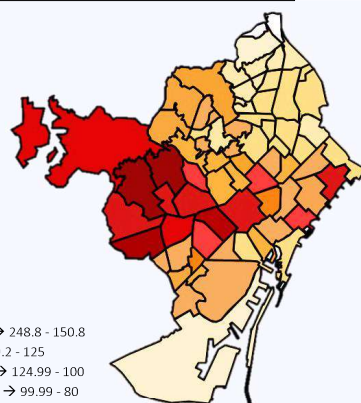
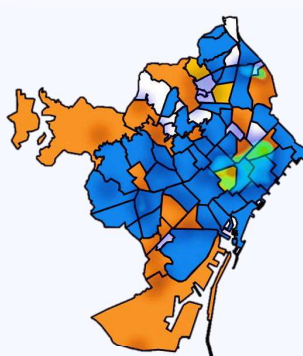
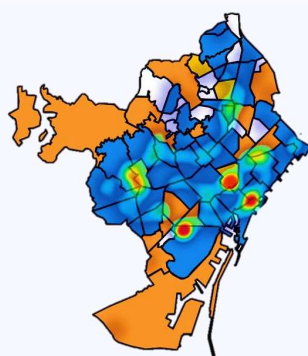
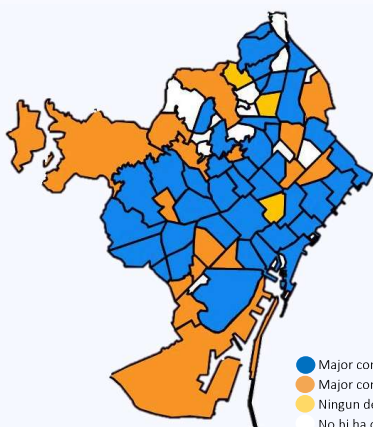
L'èxit del projecte de les zones de baixes emissions depèn de la riquesa i de la base sòlida sostenible dels barris. Si aquests disposen de les infraestructures necessàries, com punts de recàrrega elèctrics, i la renda és prou alta, l'impacte del canvi serà menys notable. Si no és així, els ciutadans poden utilitzar els serveis de transports públics o invertir en un cotxe privat. Però si no hi ha aquest servei la riquesa dels barris i el cens de cotxes influirán molt en la resposta que emetin les persones. **És factible? Tenen tots els barris la capacitat econòmica per formar part del canvi?**

### CONCENTRACIONS:

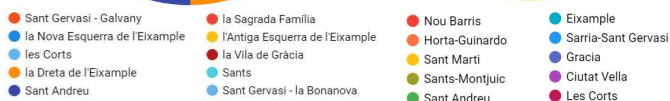
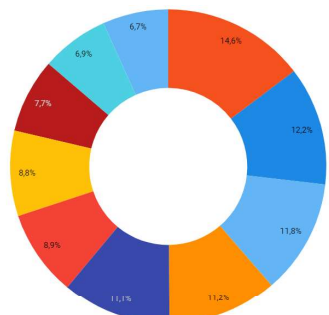
### PUNTS DE RECÀRREGA

### GASOLINERES

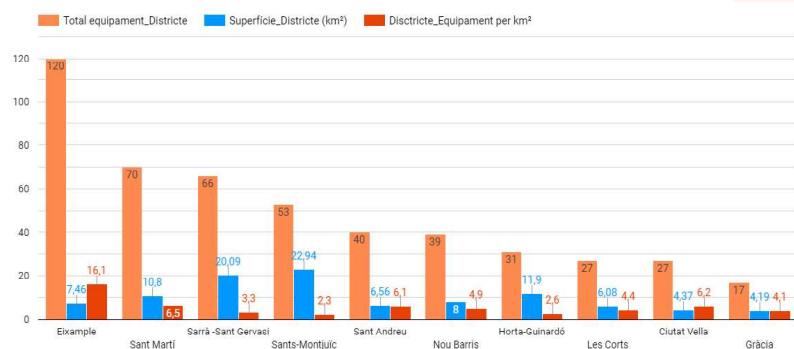
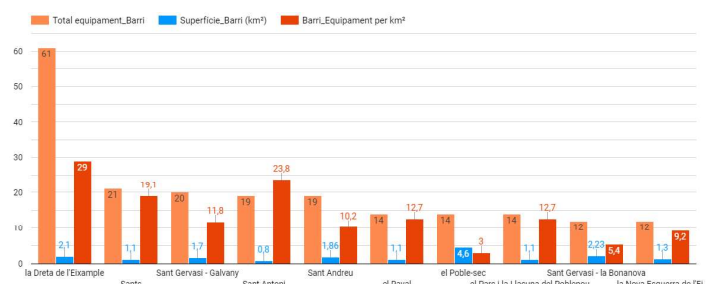
### RENDA FAMILIAR



## CENS DE TURISMES EN: BARRIS I DISTRICTES



## EQUIPAMENTS: BARRIS I DISTRICTES



Dades de cens de turismes: Any 2017  
Dades de concentracions i renda: Any 2019  
Dades de estacions de TMB: 2020

## CONCLUSIONS + PROPOSTA:

Entre altres gasos i partícules contaminants, **entorn a un 20% de partícules PM10** és generat pels motors, els pneumàtics i els frens dels vehicles. Per fer-hi front Barcelona està aplicant **diferents mesures estructurals per reduir els contaminants de manera permanent**. L'ajuntament és conscient, i algunes d'aquestes mesures inclouen accions amb relació a les infraestructures, entre altres. Mirant els resultats que hem extret, **les gasolineres cedeixen lloc, poc a poc a infraestructures per vehicles elèctrics**, i estan en zones urbanes. Malgrat això, podem veure que els barris amb major renda tenen nombrosos serveis, i els que **no tenen aquestes característiques disposen d'uns serveis molt ostentosos i marginants sosteniblement, els hi ofereix poca mobilitat i, més important, se'ls manca de desenvolupament ecològic i social.**



## ANÀLISI DE DADES:

Podem veure com estan distribuïts i concentrats els serveis d'automòbils. Encara que sembli que hi manquen serveis a Barcelona, hi ha pocs barris, un **19%, que no presenten cap dels dos serveis**. La renda és l'indicador que classifica el patrimoni i la riquesa de la gent. L'hem calculada tenint com a referents la més alta i la més baixa, el barri de Pedralbes compta amb la mitjana de renda familiar més elevada i, Ciutat Meridiana registra la més baixa. També s'observa que **els barris amb major cens no tenen molta relació amb els districtes amb major cens**. Els equipaments per transports sostenibles està molt present en el districte de l'Eixample, on un dels seus barris també és el pioner en la modalitat independent.