

IMPACTE DE LES SUPERILLES EN ELS ACCIDENTS DE TRÀNSIT

INS Vila de Gràcia

1. Introducció

L'objectiu del nostre estudi és veure si la implantació de les superilles ha incidit en la distribució i el nombre d'accidents registrats en aquelles zones.

Amb el nom de superilla s'ha batejat l'agrupació d'illes urbanes habilitades de tal manera que es transfereixi espai abans dedicat als automòbils als vianants. A Barcelona es van començar a experimentar al setembre del 2016 al barri del Poblenou.

La superilla del Poblenou va ser la primera d'una sèrie de 20 "pacificacions" previstes, com les anomena l'Ajuntament, i que, en essència, consisteixen en el tancament al trànsit rodat de grups d'un mínim de quatre illes adjacents. És a dir, àrees de no menys de 16.000 metres quadrats: 400 metres x 400 metres, que mesuren quatre illes del traçat de quadrícula octogonal de l'Eixample barceloní, dissenyat per l'urbanista Ildefons Cerdà el 1860.

Criticada al principi per dur-se a terme amb nocturnitat i traïdoria, la superilla del Poblenou ha aconseguit duplicar les zones verdes i reduir més de la meitat la quantitat de cotxes a l'àrea. No només això: ha transformat la zona en un lloc de veïnatge, amb art i jocs al carrer.

2. Metodologia

Per fer aquest treball vam seguir el següent procés:

1. Primer a classe de matemàtiques vam dedicar dues sessions a cadascun dels grups de 4rt d'ESO per mirar els datasets i fer una pluja d'idees de temes que vam trobar interessants per estudiar. Finalment vam votar per escollir el tema, a 4rt ESO A va sortir els accidents de trànsit i a 4rt ESO B l'atur.

Una vegada triat el tema d'estudi, vam fer 3 sessions a l'aula d'informàtica on en grups de dues persones vam aprendre a filtrar i organitzar les dades en un full de càlcul i vam fer uns gràfics amb el flourish. Una vegada vam tenir això fet vam valorar quin era el tema que havia donat més de si i que pensavem que podia quedar millor en una infografia. En el tema de l'atur ens van sortir una mapes bastant semblants a

alguns del treball de l'any anterior (Gentrificació) i a més els accidents semblava que donava més joc a l'hora de fer gràfics amb icones.

2. Vam intentar definir les variables que faríem servir per la infografia, doncs teníem taules i gràfics dels accidents per barris, per tipus de vehicle involucrat, per tipologia de l'accident, per casualitat, ja que cada parella n'havia fet un de diferent. Una parella havia tingut la idea de col·locar en un mapa de Barcelona un punt per a cada accident registrat al llarg d'un any i esteticament aquest mapa ens va agradar molt, doncs només amb els punts dels accidents es poden reconèixer molts dels carrers de Barcelona: la Gran Via, la Diagonal, la Meridiana, el Paral·lel.. Aleshores ja un petit grup d'alumnes vam fer els mapes del 2016, 2017 i 2018 per veure si eren iguals o observavem algun canvi. El que vam veure és que en certes zones els accidents sembla que es van redistribuint en certs carrers deixant zones més buides. I vam pensar que això era degut a la implantació de les superilles, que coincidia amb aquestes dates, finals del 2016 i l'any 2017.
3. Els alumnes que estavem fent l'assignatura optativa d'EVP vam aleshores fer per parelles uns altres gràfics i unes infografies. Tot just les havíem acabat quan va arribar el tancament del centre com a mesura per la prevenció del covid-19. Només ens faltava acabar d'escollir una infografia i l'equip que finalment ens dedicariem a millorar-la, revisar els gràfics, fer la memòria i preparar la presentació.

Quan va començar el confinament es va quedar el tema aturat, després la nostra professora de matemàtiques ens va demanar a uns quants de tirar endavant el repte. Vam escollir les que ens van semblar les 4 millors infografies i les vam enviar a l'equip del repte Barcelona dades obertes i ells ens van aconsellar quina seria la millor infografia per esmenar i ens van fer unes propostes de millora.

3. Ens ha costat bastant posar-nos desde casa i tornar a fer els gràfics, doncs no ens recordàvem gaire i no és el mateix que treballar a l'institut. Però finalment i amb retard ho hem fet.

3. Anàlisi dels mapes

Als mapes de Barcelona hem dibuixat un punt per a cada accident registrat al llarg dels anys 2016, 2017 i 2018. Els carrers principals de Barcelona són igualment visibles als 3 mapes, sense cap tipus de plantilla, es veuen perfectament marcades les artèries principals de la ciutat, la diagonal, la gran via, les rondes .. i també es veu perfectament la quadrícula de l'eixample. La part que hem recuadrat, que és on es troba el barri del Poblenou, és on es veu més clarament com al llarg d'aquests 3 anys s'ha anat buidant d'accidents. Una zona a on el 2016 no s'acaben de reconèixer carrers i que es veu plena de punts a mida que passen els anys aquests s'han mogut cap uns determinats carrers, que el 2017 ja es poden observar més amb claredat.

Hem fet un primer gràfic que mostra el nombre d'accidents registrats per any al Poble Nou, tot i que malhauradament cada any hi ha més vehicles a la ciutat, es pot veure que del 2015 al 2017 decreix el nombre d'accidents que hi ha al barri del Poblenou, o sigui, que no només es distribueixen els accidents als carrers importants com es veu als plànols de punts sinó que també disminueix el nombre d'accidents. Hagués estat bé poder estudiar també si el nombre d'accidents que involucren atropellaments de vianants també ha disminuït. Respecte de l'augment que hi ha del 2017 al 2018 l'atribuim a l'increment de vehicles i la gran pujada del 2019 potser a més a més és deguda a que s'han registrat per la guàrdia Urbana més accidents que abans no es registraven.

Al darrer gràfic hem comparat el barri del Poblenou amb altres barris de Barcelona per 10000 vehicles, per poder comparar el nombre d'accidents sense tenir en compte el nombre de vehicles per barri ni l'increment de vehicles anual. Com podem veure al barri del Poblenou, que va ser el primer en la implantació de les superilles a finals del 2016, el 2017 és l'únic barri en el que no es produeix un creixement. Al llarg del 2017 es va anar implantant la pacificació de carrers als altres barris que hem escollit, i ja veiem que el 2018 hi ha un decreixement del nombre d'accidents registrats per 10000 vehicles a tots aquests barris.

4. Conclusions

El programa propulsat per l'ajuntament de Barcelona 'Omplim de vida els carrers. La implantació del model Superilles a Barcelona', tal i com escriu, vol aconseguir:

Una ciutat en què els carrers i les places siguin llocs de trobada i de joc, d'intercanvi cultural, econòmic i social. Una ciutat amb l'aire més net, espais verds i trànsit pacificat. Una ciutat que es mogui de manera més ordenada i més sostenible. Una ciutat en què les persones recuperin el seu lloc en l'espai públic.

Les nostres conclusions són que, a més a més, el nombre d'accidents s'ha redistribuït i ha disminuït amb la implantació d'aquestes. També pensem, encara que no ho hem pogut acabar d'estudiar, que els accidents deuen involucrar menys vianants al haber-se reduït sobretot els accidents a carrers petits, dins dels barris on més caminen i es mouen les persones.

Ens agradaria molt poder viure en una ciutat on hi circuïssin menys cotxes i motos, on hi haguessin menys accidents de trànsit i les persones ens poguessim moure amb molta més comoditat a peu, en patins o en bicicleta, tranquil·lament i sense la por a poder patir un accident.

Al llarg d'aquest confinament, una de les coses bones que hem trobat ha sigut l'aturada de trànsit a Barcelona, la qualitat de l'aire i la baixada de la contaminació acústica que això ha comportat. Pensem que ens ha de fer reflexionar a tots de quina ciutat volem i que potser és el moment de, no només pacificar uns quants carrers i zones, sinó de pacificar tota la ciutat. Fer realment una ciutat per a les persones.

Ens han ajudat a fer aquest treball les professores Reyes Peiró (Dibuix/ Audiovisual) i Laura Conti (Matemàtiques)

Joel Rocasalbas, Valentina Ávalos, Robin Gill i Marcel Estrella

Alumnes de 4rt d'ESO de l'institut Vila de Gràcia de Barcelona.