

Barcelona, Espanya

Informe d'indicadors sobre ciutats saludables i sostenibles: Comparacions entre 25 ciutats a nivell internacional

Col·laboració global sobre indicadors de ciutats saludables i sostenibles



© 2022 Xavier Delclòs-Alió



Global Observatory of
**Healthy and
Sustainable Cities**

L'informe complet que inclou dades, mètodes i limitacions, s'ha publicat a:

The Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health. 2022. <https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022>

Global Observatory of Healthy & Sustainable Cities. 2022. <https://www.healthysustainablecities.org>

Dades de població: Schiavina, M. et al. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://doi.org/10.2905/42E8BE89-54FF-464E-BE7B-BF9E64DA5218>

Límits urbans: Florczyk, A. et al. (2019): GHS Urban Centre Database 2015, multitemporal and multidimensional attributes, R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://data.jrc.ec.europa.eu/dataset/53473144-b88c-44bc-b4a3-4583ed1f547e>

Característiques urbanes: OpenStreetMap contributors. Openstreetmap (2020).

<https://planet.osm.org/pbf/planet-200803.osm.pbf.torrent>

Escala de color: Crameri, F. (2018). Scientific colour-maps (3.0.4). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1287763>

Direcció de l'estudi

Deepti Adlakha, Jonathan Arundel, Geoff Boeing, Ester Cerin, Billie Giles-Corti, Carl Higgs, Erica Hinckson, Shiqin Liu, Melanie Lowe, Anne Vernez Moudon, Jim Sallis & Deborah Salvo

Editors

Carl Higgs, Melanie Lowe & Billie Giles-Corti

Col·laboradors locals (Barcelona)

Xavier Delclòs Alió, Susana Aznar-Lain, Guillem Vich, Joan Carles Martori, Carme Miralles, Anna Puig-Ribera & Marta Rofin

Traducció

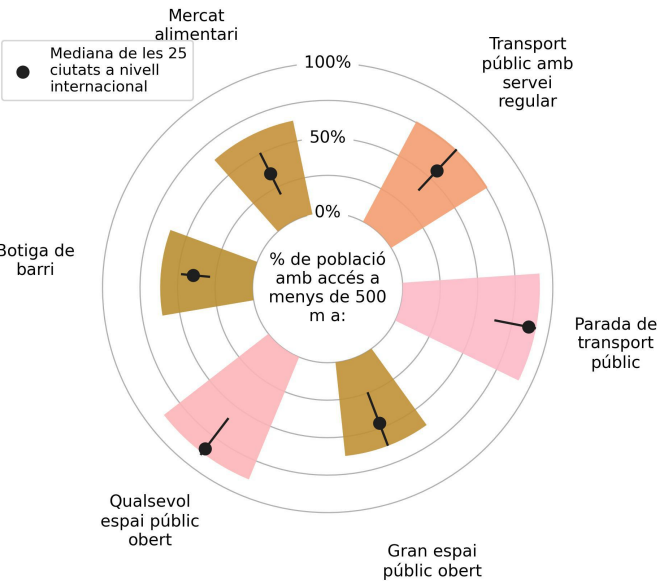
Xavier Delclòs Alió, Joan Carles Martori, Javier Molina-García, Anna Puig-Ribera, Ana Queralt & Guillem Vich

Informe d'indicadors de ciutats saludables i sostenibles

Aquest breu informe descriu com Barcelona puntua en una selecció d'indicadors espacials i polítics sobre ciutats saludables i sostenibles. El nostre estudi col·laboratiu ha examinat la distribució espacial d'una sèrie de característiques de disseny urbà i relatives al transport, i la presència i qualitat de polítiques de planificació urbana que promouen la salut i la sostenibilitat per a 25 ciutats de 19 països.

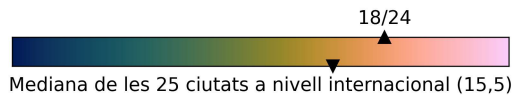
Les comparacions amb els valors medians per a totes les ciutats incloses en aquest estudi internacional podrien identificar canvis necessaris en polítiques urbanes locals. Els mapes mostren la distribució de determinades característiques del disseny urbà i transport per a Barcelona, i identifiquen les àrees que més podrien beneficiar-se d'intervencions per a crear entorns saludables i sostenibles.

(a sota) Percentatge de població amb accés a serveis a menys de 500 metres (m) a Barcelona, Espanya.



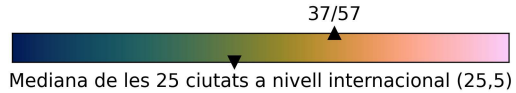
Presència de polítiques a Barcelona

Polítiques de disseny urbà i transport que promouen la salut i la sostenibilitat



Qualitat de la política a Barcelona

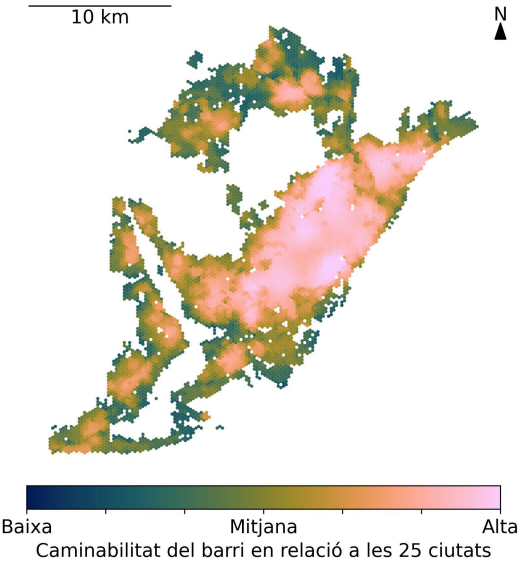
Qualificació de la qualitat de les polítiques específiques i mesurables alineades amb l'evidència sobre ciutats saludables



Requisits per a la planificació urbana		% de les ciutats amb requisit complet, per nivell de renda del país	
	Barcelona	Mitjà /6	Alt /19
Accions específiques sobre salut en les polítiques urbanes metropolitanes	X	0 %	84 %
Accions específiques sobre salut en les polítiques de transport metropolità	X	50 %	63 %
Requisits d'avaluació de l'impacte en la salut presents en la política / legislació urbana / transport	X	33 %	11 %
Informació sobre la despesa pública en infraestructures per a diferents modes de transport	X	33 %	47 %
Polítiques de contaminació atmosfèrica relacionades amb la planificació del transport	✓	50 %	89 %
Polítiques de contaminació atmosfèrica relacionades amb la planificació dels usos del sòl	✓	67 %	84 %

Caminabilitat a Barcelona

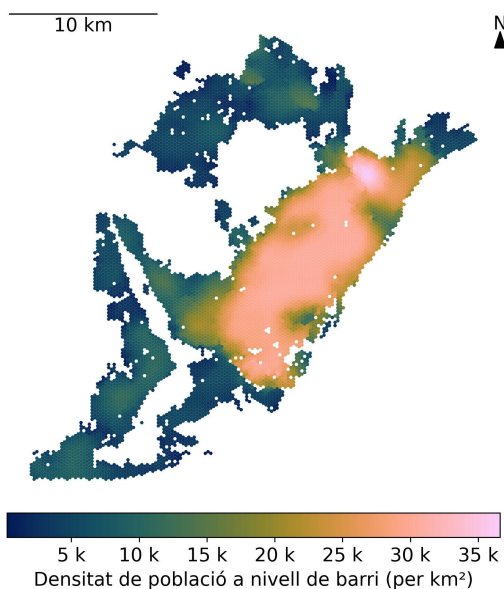
Els barris caminables ofereixen la possibilitat de gaudir d'estils de vida actius, saludables i sostenibles, al tenir una densitat de població suficient però no excessiva, que fan possible una prestació adequada de serveis locals, incloent els serveis de transport públic. Els barris caminables també presenten diversitat en els usos del sòl, així com carrers ben connectats, per tal de garantir un accés proper i adequat a les destinacions. Una infraestructura per a vianants d'alta qualitat i la reducció del trànsit mitjançant la gestió de la demanda d'ús del cotxe també poden fomentar el desplaçament a peu com a mitjà de transport.



(a dalt) 90,6 % de població que viu en barris amb puntuacions de caminabilitat superiors a la mediana de les 25 ciutats internacionals

Polítiques de caminabilitat a Barcelona				
	Política identificada	Criteri o objectiu específic	Objectiu mesurable	Coherent amb l'evidència en matèria de salut
Requisits de densitat d'habitatge	✓	✓	✓	✓
Requisits de connectivitat dels carrers	✓	✓	X	?
Restriccions d'aparcament per desincentivar l'ús del cotxe	✓	✓	✓	✓
Dotació d'infraestructures per a vianants	✓	✓	✓	✓
Provisió d'infraestructures per a la bicicleta	✓	✓	✓	✓
Objectius de participació en el desplaçament a peu	✓	✓	✓	✓
Objectius de participació en el desplaçament amb bicicleta	✓	✓	✓	X

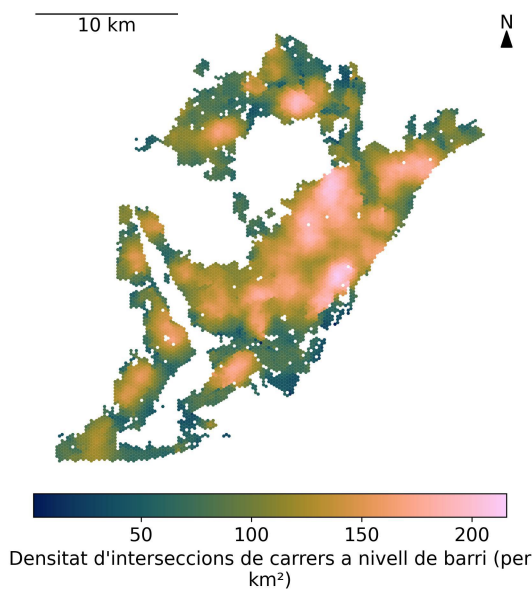
Densitat de població



(a dalt) 92,3 % de població que compleix el llindar mínim* de densitat de població a nivell de barri (5.677 per km²)

* Els l·lindars es basen en el nostre modelatge de les característiques de l'entorn construït necessàries per a l'assoliment de l'objectiu del Pla d'Acció Global per a l'Activitat Física de l'Organització Mundial de la Salut (OMS), que es refereix a una reducció del 15% en la manca d'activitat física a través del desplaçament a peu. Hem trobat evidències preliminars de que una densitat d'interseccions superior a 250 interseccions per km² i els barris ultradensos (> 15.000 persones per km²) poden tenir beneficis decreixents per a l'activitat física. Aquest és un tema important per a futures investigacions.

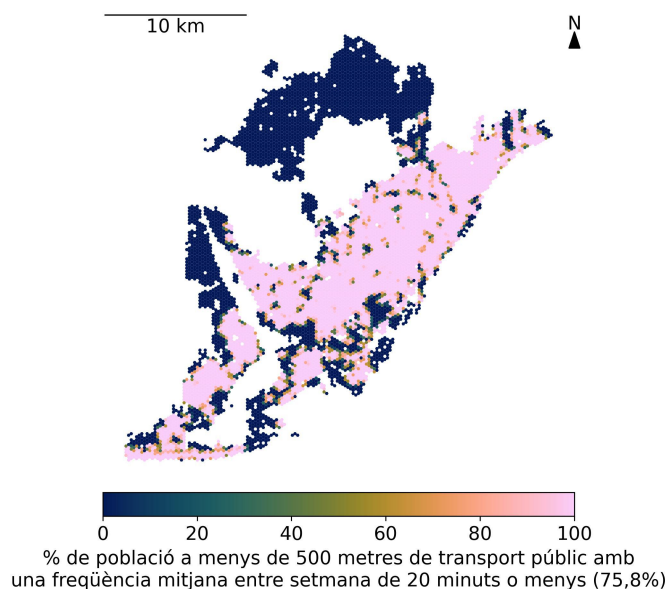
Connectivitat dels carrers



(a dalt) 74,9 % de població que compleix el llindar mínim* de densitat d'interseccions de carrers a nivell de barri (106 per km²)



Accés al transport públic

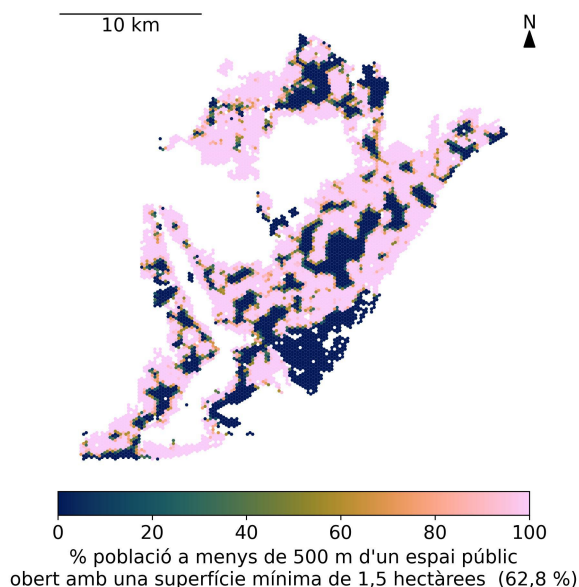


Un accés fàcil a un servei de transport públic freqüent és un determinant clau d'un sistema de mobilitat saludable i sostenible. L'oferta de transport públic a prop de residències i llocs de feina augmenta la quota modal dels desplaçaments en transport públic, fomentant així del desplaçament a peu, l'accés a llocs de treball i serveis regionals, millorant la salut, fomentant el desenvolupament econòmic i la inclusió social, així com reduint la contaminació i les emissions de carboni. La freqüència dels serveis també fomenta l'ús del transport públic, a més de la proximitat a les estacions o parades.

Polítiques de transport públic a Barcelona

Política identificada	Criteri o objectiu específic	Objectiu mesurable	Coherent amb l'evidència en matèria de salut
Requisits per a l'accés en transport públic a llocs de treball i a serveis.	✓	✓	✓
Requisits de distribució dels llocs de treball.	✗	-	-
Requisits mínims per a l'accés al transport públic.	✓	✓	✓
Objectius per a l'ús del transport públic	✓	✓	✓

Accés a espais públics oberts



L'accés local a espais públics oberts d'alta qualitat promou l'activitat física recreativa i la salut mental. La proximitat a aquests espais crea entorns atractius per a la convivència, ajuda a refredar la ciutat i protegeix la biodiversitat. A mesura que les ciutats es densifiquen i els espais oberts privats disminueixen, la provisió d'espais públics oberts és fonamental per a la salut de la població. Disposar d'espai públic obert a menys de 400 m de l'habitatge pot afavorir el desplaçament a peu. L'accés a parcs més grans també pot ser important.

Polítiques d'espais públics oberts a Barcelona

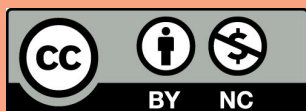
Política identificada	Criteri o objectiu específic	Objectiu mesurable	Coherent amb l'evidència en matèria de salut
Requisits mínims per a l'accés a espais públics oberts.	✓	✓	✓

Resum

En general, la disponibilitat i la qualitat de les polítiques urbanes i de transport que promouen la salut i la sostenibilitat a Barcelona estan molt per sobre la mitjana en comparació a moltes altres ciutats de l'estudi. No obstant això, Barcelona no compta encara amb accions específicament enfocades a la salut en polítiques urbanes i de transport metropolitanes, ni tampoc amb els requisits per a l'avaluació de l'impacte en la salut. En relació amb les 25 ciutats d'aquest estudi internacional, la majoria de barris de Barcelona són molt caminables. Per tant, la majoria dels barris compleixen els límits de densitat de població i connectivitat dels carrers necessaris per l'assoliment dels objectius de l'OMS per incrementar l'activitat física. Tres quartes parts dels residents tenen accés a parades de transport públic amb serveis regulars i la majoria dels residents tenen algun espai públic obert a menys de 500m; no obstant això, menys de dos terços tenen accés a un espai públic de grans dimensions. En comparació amb la resta de ciutats estudiades, la proporció de població de Barcelona amb accés a menys de 500m a un mercat d'alimentació, a una botiga de barri i a un servei de transport públic amb servei regular està molt per sobre de la mitjana. La proporció de població amb accés a un espai públic obert de grans dimensions està per sota de la mitjana.

Cita

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration. 2022. Barcelona, Espanya — Informe d'indicadors sobre ciutats saludables i sostenibles: Comparacions entre 25 ciutats a nivell internacional (Barcelona, Spain — Healthy and Sustainable City Indicators Report: Comparisons with 25 cities internationally. Traducció catalana: Xavier Delclòs Alió, Joan Carles Martori, Javier Molina-García, Anna Puig-Ribera, Ana Queralt & Guillem Vich). <https://doi.org/10.25439/rmt.19614021>



Aquesta obra està sota a una llicència internacional Creative Commons-No Comercial 4.0.