

Setembre crític | | Actualitzat el 24/05/2023 a les 15:39

Vic en dades: model urbanístic

El 81% dels desplaçaments als polígons de Vic i Gurb es fan amb vehicle privat, un 72% amb una sola persona al cotxe | Un dels grans beneficiats del nou model urbanístic de Vic han estat les grans franquícies que han obert establiments als polígons en detriment del petit comerç i de proximitat





Imatges aèries dels polígons industrials de Vic i Gurb a l'actualitat (a dalt) i el 1993 (a baix), on s'aprecia el creixement urbà dispers que ha tingut lloc els últims anys. Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

Aquesta és una nova entrega de les set anàlisis incloses en l'article d'autoria col·lectiva «Radiografia: Dades de set àmbits de Vic que et sorprendran», publicat íntegrament a Setembre el dia 11 de maig. L'article és fruit del treball conjunt de diverses persones i entitats que ha donat com a resultat una anàlisi aprofundida sobre com està Vic en els àmbits de la pobresa i la desigualtat, l'habitatge, la segregació en l'educació i la salut del català, la sanitat, la contaminació, la discriminació i el model urbanístic.

Podeu llegir l'article complet, «Radiografia: Dades de set àmbits de Vic que et sorprendran», en aquest enllaç.

Segons dades de l'IDESCAT, en 30 anys Vic ha passat dels 29.816 habitants el 1993 als 47.545 del 2022, cosa que significa un creixement demogràfic molt destacable. Aquest creixement ha tingut les seves repercussions espacials, augmentant considerablement l'extensió de la trama urbana i, no menys important, també el creixement dels polígons industrials i la formació d'una conurbació amb nuclis d'alguns municipis propers, com és el cas de Gurb i Calldetenes.

Això s'ha vist acompanyat d'una transformació del model de ciutat: el que era una ciutat compacta, amb una trama urbana plena de vida comercial, i amb uns límits ben definits en sintonia amb l'entorn proper ara tendeix a convertir-se en una ciutat difusa, que deslocalitza molts serveis, infraestructures i, fins i tot, alguns estrats socials cap a la seva perifèria: als afores, on abans hi

predominava el mosaic agroforestal propi de la Plana. Alguns exemples d'això son l'aparició d'urbanitzacions residencials de baixa densitat a Gurb o a Sant Llàtzer; o el creixement dels polígons industrials i l'aparició en aquests de moltes activitats comercials que tradicionalment se situaven dins el nucli de la ciutat.

Tot això té impactes directes sobre molts àmbits de la vida, alguns d'ells ja analitzats en aquesta radiografia. A continuació s'enumeren els que podríem considerar més destacables:

1) Model basat en la dependència del cotxe privat.

L'aparició d'activitats comercials als polígons incentiva l'ús del vehicle privat per tot tipus de desplaçaments. Segons dades de l'enquesta de mobilitat d'Osona (Creació i Consell Comarcal d'Osona, 2021), el 81% dels desplaçaments als polígons industrials de Vic i Gurb es fan en vehicle privat i, d'aquests, un 72% del total els fa una sola persona, el conductor. Passa el mateix amb bona part de les zones residencials de baixa densitat situades a la perifèria, totalment dependents d'aquest tipus de mobilitat.

2) Augment de les desigualtats.

Qui no pot permetre's disposar de vehicle privat té més dificultats per accedir a les activitats comercials i d'oci situades als polígons i, per tant, s'accentuen les desigualtats socioeconòmiques ja existents. A més, segons estudis fets a Anglaterra, els aparcaments (fins i tot els que es troben a l'aire lliure), les zones esportives i les grans superfícies són els llocs de les ciutats on més agressions contra les dones es produeixen (en parla en aquest vídeo, a partir del minut 7:40). És més, a Umea (Suècia) hi ha una comissió d'urbanisme dedicada a fer la ciutat més segura per les dones, aquesta comissió explica com els polígons són dels llocs on hi ha més criminalitat i violència contra les dones treballadores (en parla aquest vídeo mateix, a partir del minut 9:00). També cal recordar que aquest model presenta tota una problemàtica a nivell lingüístic: les grans franquícies són les que menys retolen en català a Vic i el cinema és l'àmbit de l'oci que menys usa el català. Per tant, tot això determinarà el tipus d'oci que consumeixi el jovent de la ciutat.

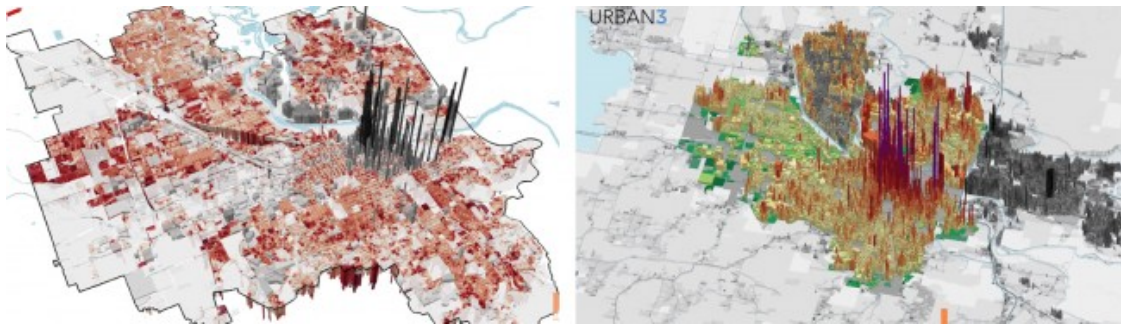
3) Impacte ambiental i paisatgístic.

El model urbanístic de ciutat difusa ocupa molt espai desenvolupant nous usos del sòl urbans fora del nucli consolidat de la ciutat, en espais anteriorment agraris o forestals. A part de l'impacte ambiental evident que això provoca també té una afectació directa sobre el paisatge de la Plana. El Catàleg de Paisatge de les Comarques Centrals ho identifica com una de les principals debilitats a tenir en compte a la fitxa de la unitat de paisatge de la Plana de Vic: «Les superfícies edificades constitueixen un percentatge relativament important de la unitat; sumant els espais edificats i aquells altres ocupats per infraestructures de xarxa viària, la superfície afectada depassa lleugerament el 10%. Per tal que la percepció d'aquests espais sigui homogènia i no aparegui fragmentada, és important filar prim a l'hora de programar creixements urbanístics, tot evitant la creació d'espais intersticials i minvant el creixement de teixits urbans dispersos».

4) Més grans superfícies en detriment del petit comerç.

Un dels beneficiats d'aquest model de ciutat han estat moltes grans franquícies que han obert nous establiments als afores. Això va en detriment dels comerços petits i de proximitat, majoritàriament situats dins del nucli urbà compacte, els quals han dotat de personalitat i teixit social els barris de Vic durant anys. L'obertura d'establiments de cadenes com Burger King, KFC, Taco Bell, Decathlon, Leroy Merlin o La Tagliatella, tots en un mateix carrer del polígon industrial Mas d'en Prat -un dels polígons més nous de Vic, fet fa menys de 20 anys-, és un clar símptoma d'això, que contrasta amb la decadència que pateix el Mercat Municipal des de fa anys.

És més, estudis fets als Estats Units demostren que és pels polígons i per l'urbanisme cotxe-cèntric per on sagnen les arquitectures de la ciutat: els serveis i les infraestructures (carreteres, electricitat, aigua, etc.) són més cars de construir i mantenir com més difusa és la ciutat. Per tant, és probable que no es recuperi mai la inversió. Per exemple, si agafem un dels molts casos estudiats, Eugene (Oregon), veiem com el motor econòmic de la ciutat és el centre on hi ha la zona de petit comerç i de vianants i prospera al riu:

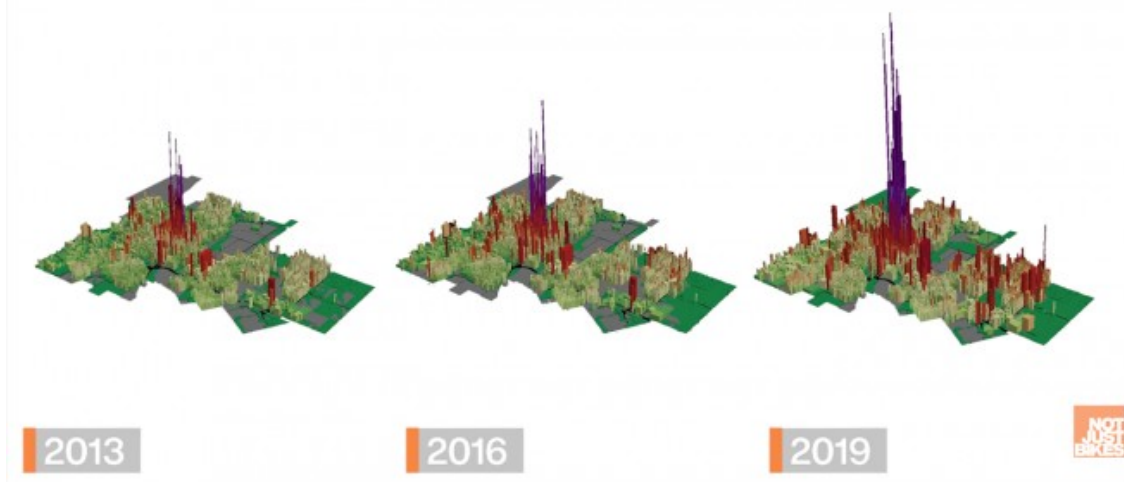


En un altre gràfic es pot veure els ingressos mitjans que obté la ciutat segons la planificació urbanística que s'ha fet de cada zona:

	LOW DENSITY	MEDIUM DENSITY	HIGH DENSITY
RESIDENTIAL	 -\$1,381	 \$1,498	 \$3,061
MIXED-USE	 \$2,540	 \$3,515	 \$10,472
COMMERCIAL	 \$551	 \$9,614	 \$12,051

I, finalment, a Canadà des de fa anys s'ha decidit en algunes ciutats apostar per un urbanisme no difús que reforci el transport públic, a peu i en bicicleta i pel petit comerç. El resultat ha set una ciutat econòmicament solvent al llarg dels anys:

URBAN3



Font: Not Just Bikes