



Universitat Autònoma
de Barcelona

Facultat de Ciències Polítiques i Sociologia

Treball de Fi de Grau
Resum executiu

**Quins són els impactes dels vehicles privats
motoritzats per a la societat i com es poden reduir?**

Un estudi de Sabadell.

Autor: Marc Barradas i Pobla

Tutor: John Robert Etherington

3 de juny de 2020.

Grau en Ciència Política i Gestió Pública.

Aquest treball de final d'estudis té la finalitat de culminar un projecte interdisciplinar per donar sentit a la finalització d'una etapa de doble grau. Així, el projecte va ser iniciat amb el meu treball de final de grau de Dret, titulat *El règim jurídic de la qualitat de l'aire a Espanya: atenció especial a Catalunya i al trànsit rodat*. Aquest acabava conclouent que "havent realitzat aquest treball, hom pot copsar que una part molt important de l'èxit en la millora de la qualitat de l'aire a les ciutats depèn de la voluntat de dissenyar polítiques públiques que suposin un canvi de paradigma en la mobilitat urbana. [...] una anàlisi que correspondrà a altres disciplines com la ciència política i la gestió pública." L'objectiu, per tant, ara, és estudiar no només la millora de la qualitat de l'aire urbà, sinó analitzar el conjunt d'impactes causats pels vehicles privats motoritzats en la societat i proposar alternatives de millora. Per tal d'assolir-ho, la metodologia seguida és un estudi de cas, les conclusions del qual es limiten a la ciutat de Sabadell.

L'estructura plantejada és molt clara: un primer capítol amb una aproximació genèrica als impactes del vehicle privat, un segon capítol que realitza una diagnosi de l'estat de la qüestió a la ciutat de Sabadell (cas d'estudi) i, finalment, un plantejament de polítiques per a implementar en aquesta ciutat.

D'aquesta manera, l'origen dels impactes del transport privat motoritzat (TPM) en la societat venen ocasionats per un model de ciutat definida per l'entrada massiva dels automòbils, i pensada per a aquest mode de transport, portant-los a ocupar entorn del 60-70% de l'espai públic total dels municipis. Aquest paradigma, conegut com la *carcity*, és un model injust, antidemocràtic i insalubre. Fent una breu revisió dels problemes per a la salut (causats per la contaminació atmosfèrica i acústica), la bibliografia estudiada apunta a afeccions pulmonars i cardíaques de diversa consideració, alteració del son, trastorns cognitius en nens en edat escolar, entre d'altres.

Pel que fa al segon capítol, dedicat a realitzar una diagnosi de l'estat de la qüestió a Sabadell, s'ha fet una anàlisi transversal: s'han pres en consideració les dades aportades per l'estació de la XVPCA¹ de Sabadell i de la fase inicial d'un projecte de l'ADENC², permetent detallar els nivells d'immissió a la ciutat i veure'n la seva evolució. Així mateix, s'ha analitzat la xarxa de transport públic del municipi i s'ha comparat amb altres ciutats; s'ha tractat l'especial singularitat de la Gran Via i, també, diagnosticat

¹ Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica.

² Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura.

l'estat de la xarxa ciclable actual, així com definit algunes polítiques implantades en bona direcció per la corporació local. Tot plegat ha permès detallar altres afectacions del vehicle privat en la vida de la ciutadania de Sabadell: manca d'espais per al lleure i l'estada, costos elevats d'emmagatzematge del TPM, manca de protecció per a la circulació en bicicleta, accidentalitat i lesions, etc.

La realització, doncs, d'aquesta diagnosi general de la ciutat de Sabadell ha permès arribar a la generació d'algunes propostes per a implementar al municipi i que vagin encaminades a reduir els impactes dels vehicles privats motoritzats, tot guanyant espai per al vianant i per a la circulació en bicicleta. Sintèticament, les propostes han anat encaminades a descongestionar la trama urbana amb la construcció de la Ronda Nord, la pacificació de nombroses vies convertint-les en zones de vianants o guanyar espai per a la bicicleta i poder-ne promoure el seu ús. Les propostes no s'han presentat en un format abstracte, sinó que s'han detallat espais concrets on realitzar les actuacions i definit canvis en el disseny urbà.

Arran d'aquest estudi de cas, s'han detectat nombrosos camps d'estudi futurs per a la reducció del TPM en la societat: la distribució d'última milla urbana, l'anàlisi dels actors determinants en la implementació d'aquest tipus de polítiques públiques, el redisseny de la xarxa de transport públic urbà, la protecció dels entorns escolars, les possibilitats del *park and ride* i la connexió dels barris entre ells i amb el Parc Agrari i el Parc Fluvial del Ripoll.

En definitiva, l'espai públic urbà, amb els seus carrers, places i parcs constitueix un servei públic fonamental. Encara que, aparentment, tingui menys urgència, té una transcendència de la categoria de la sanitat o de l'educació.

L'espai públic és l'espai més igualitari, on qualsevol persona, independentment de la seva condició social, econòmica o física es pot relacionar amb plena igualtat de condicions amb altres persones. Són espais de gran importància pel bon desenvolupament de la vida col·lectiva, de la socialització i de la cohesió social.

Aquest treball ha evidenciat que les possibilitats de millorar la qualitat de vida de la ciutadania a través de la reducció dels impactes dels vehicles privats motoritzats són nombroses i moltes d'elles ja han estat explorades i dissenyades, però cal implementar-les. Com es veurà Sabadell quan es posi davant del mirall d'aquí uns anys?