

Resum executiu del Treball de final de Grau:

¿Quins són els impactes dels vehicles privats motoritzats per a la societat i com es pot reduir aquests impactes?

Un estudi de Sant Cugat del Vallès

Els vehicles privats motoritzats (**VPM**) són la peça clau del model individualista de transport actual basat en l'externalització de costos. Tant com si fem ús dels VPM o com si no, acabem tots pagant els costos (Etherington, 2019). Els VPM són populars pel seu senzill funcionament i comoditat, com també, per la seva comercialització, accessibilitat i regularització que fan que la majoria d'espais siguin accessibles per aquests. No obstant això, la seva proliferació ha fet que no es tingui en compte i s'ignori diversos aspectes negatius del seu ús.

El present treball de fi de grau té com a objectiu trencar amb el mite de l'ús dels VPM sense impacte ni cost. La **pregunta de recerca** és: "Quins són els impactes dels vehicles privats motoritzats per a la societat i com es poden reduir aquests impactes?", un estudi de cas de Sant Cugat del Vallès. La **metodologia** és basada en 3 fases, que són: la recopilació d'informació i dades empíriques, la seva anàlisi i propostes d'estratègies públiques.

Per abordar l'impacte dels VPM a la ciutat de Sant Cugat del Vallès, primer analitzem els impactes generals dels VPM, els quals són classificats al treball com a impactes mediambientals, urbanístics, socials i de la salut pública.

Respecte als **impactes mediambientals**, el transport terrestre és el que més pes té amb un 93,8% del consum d'energia del sector de transport nacional (OTLE, 2020). Les emissions de gasos hivernacle pel transport a Espanya són majors que la mitjana Europea, un 27,0% enfront d'un 21,7% (OTLE, 2022) i generalment, més del 75% dels contaminants com l'òxid de nitrogen, són aportats pels VPM (Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, 2024). Pel que fa la contaminació acústica, la principal font és el trànsit (Generalitat de Catalunya: Medi Ambient i Sostenibilitat, 2024). Respecte als impactes mediambientals a la ciutat del cas: El consum d'energia del municipi genera unes emissions de 407.434 tones de CO₂/any, i el 31,1% són causades pel transport (Pla d'emergència d'acció climàtica, 2022). S'analitzen diversos estudis de diòxid de nitrogen i generalment la qualitat de l'aire és bona, però al centre del municipi es concentren resultats més dolents. Les dades sobre la qualitat acústica són privades i l'Ajuntament les mesura.

Pel que fa als **impactes urbanístics**, aproximadament el 75% de l'espai públic està destinat als VPM (Generalitat de Catalunya: Departament de Territori, 2023). Segons el Pla de Mobilitat Urbana (**PMU**) de Sant Cugat del Vallès del 2013, el 62% de l'espai públic està destinat als VPM. La ciutat ha utilitzat l'espai públic per a la instal·lació de sensors

d'emissions de GEH i panells de sensibilització ambiental o de recompte de bicicletes a la xarxa pedalable. La xarxa pedalable també és una forma alternativa de mobilitat, però en els darrers 10 anys l'Ajuntament només ha afegit uns 10 km.

Respecte als **impactes socials** dels VPM, hi ha diferents eixos abordats al treball com: l'accessibilitat i l'equitat a la mobilitat (la insuficiència de cobertura, el nivell socioeconòmic particular, les mesures implantades per la regulació de VPM insatisfactòries), la dependència dels VPM i per últim la poca consciència i sensibilització del seu ús. L'impacte social més important a Sant Cugat del Vallès és la preocupació dels ciutadans envers la mobilitat, la senyalització i el trànsit que és el problema principal del municipi amb un 28,6% (Observatori Sociològic, 2023). Un altre impacte és la dependència dels habitants amb els VPM, segons el PMU, el 61% dels desplaçaments del municipi són amb transport privat (Pla de Mobilitat Urbana, 2013).

Respecte als **impactes en la salut pública**, hi ha els que provenen de la contaminació atmosfèrica (problemes respiratoris, de cor, de sang, entre d'altres) i contaminació acústica (malalties de cerebrovasculars, estrès, hipertensió, etc.), com també impactes d'accidentalitat, que majoritàriament es produeix a les ciutats (Idescat, 2024), o d'estil de vida sedentari a causa de la dependència dels VPM (Obesitat, malalties cardiovasculars, respiratòries, diabetis, etc.) (Institut de Salut Global-Barcelona, 2018). Sant Cugat del Vallès té una qualitat de vida de les més altes de Catalunya i sobre la qualitat de l'aire està en el top 10 de ciutats catalanes amb millor qualitat (Idescat, 2024). Pel que fa a la qualitat acústica, no hi ha dades públiques, però sí que hi ha diferents sensors per la ciutat i una ordenança pública que estableix els diferents nivells de sonoritat depenent de la zona. L'accidentalitat a Sant Cugat del Vallès està per sota de la mitja catalana (Pla de Mobilitat Urbana, 2013).

La **proposta personal** principal proposada al treball és la creació d'un nou pla de mobilitat urbana adequat per a la ciutat. També recomano diferents propostes d'estratègia i acció públiques que es podrien incloure en aquest nou pla. Per exemple: Informes de dades anuals públics, de la contaminació atmosfèrica i acústica; Ampliació de la xarxa pedalable i del transport públic; Redirecció del tràfic; Fomentar el transport públic pel centre; Transport públic escolar, llançadores des de diferents punts de la ciutat; Llançadores gratuïtes des de les estacions de FGC, fins a les zones d'oci nocturn, per a reduir la contaminació acústica i l'accidentalitat a través de la fomentació del transport públic; Campanyes de sensibilització per als joves sancugatencs als instituts.

En **conclusió**, la mobilitat de Sant Cugat del Vallès necessita una despolitització i els dirigents del municipi necessiten responsabilitzar-se dels impactes dels VPM, per a fer del municipi una ciutat sostenible, equitativa, responsable i sana.