

# Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2016–2021

## Document I. Memòria (Diagnosi)

juny de 2016



# CRÈDITS

## Direcció facultativa

### Diputació de Barcelona

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat - Oficina Tèc. de Mobilitat i Seguretat Viària Local

#### **Paloma Sánchez-Contador Escudero**

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

#### **Hugo Moreno Moreno**

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

#### **Susana Aladro Domínguez**

Enginyera Tècnica d'Obres Públiques

Tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

### Ajuntament de Terrassa

Àrea de Planificació Urbanística i Territori - Servei de Mobilitat

#### **Susi López López**

Enginyera Industrial

Directora del Servei de Mobilitat

#### **Betina Verger Igorra**

Enginyera Tècnica d'Obres Públiques

Cap de Planificació del Servei de Mobilitat

#### **Pau Vilaplana Vilar**

Geògraf

Gestor de Projectes del Servei de Mobilitat

## Equip redactor

### Intelligent Mobility

#### **Xavier Abadia**

Enginyer de Camins Canals i Ports

### Lavola

#### **Xavier Codina**

Enginyer Tècnic Agrícola

#### **Laura Llavina Jurado**

Geògrafa

#### **Roger Camprubí**

Ambientòleg expert en SIG

#### **Nacho Guilera**

Geògraf

### MCRIT

#### **Andreu Esquiús**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

#### **Judith Requena**

Ambientòloga

# ÍNDEX

<b>CRÈDITS</b> .....	<b>1</b>
<b>CRÈDITS</b> .....	<b>2</b>
<b>1. INTRODUCCIÓ</b> .....	<b>7</b>
1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ.....	7
1.2. ANTECEDENTS.....	7
1.3. OBJECTE.....	10
1.4. ESTRUCTURA METODOLÒGICA.....	12
<b>2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA</b> .....	<b>13</b>
2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA.....	13
2.1.1. Sistema urbà.....	14
2.1.2. Zonificació per barris.....	17
2.2. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ.....	24
2.2.1. Evolució de la població.....	24
2.2.2. Distribució de la població per barris.....	26
2.3. ANÀLISI ECONÒMICA.....	30
2.3.1. Evolució de l'activitat econòmica per sectors.....	30
2.3.2. Evolució del volum d'ocupació assalariada per sectors.....	31
2.3.3. Iniciativa autònoma.....	34
2.3.4. Atur registrat.....	34
2.4. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES.....	36
2.4.1. Centres educatius.....	37
2.4.2. Polígons d'activitat econòmica (PAEs).....	45
2.5. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ.....	50
2.5.1. Flota de vehicles municipals.....	55
2.6. PRINCIPALS CONCLUSIONS DE L'ANÀLISI TERRITORIAL.....	57
<b>3. ANÀLISI DE L'OFERTA</b> .....	<b>59</b>
3.1.1. Itineraris principals per a vianants.....	61
3.1.2. Tipologia d'espai per a vianants.....	64
3.1.3. Carrers d'ús exclusiu per a vianants.....	65
3.1.4. Estat de les voreres.....	68
3.1.5. Pendent dels carrers.....	74
3.1.6. Passos per a vianants.....	78
3.1.7. Barreres per a vianants.....	82
3.1.8. Comparativa amb els diferents Plans previstos.....	86
3.1.9. Conclusions sobre la xarxa de vianants.....	89
3.2. XARXA DE CICLISTES.....	90
3.2.1. Carrils bici existents.....	92
3.2.2. En cohabitació.....	95
3.2.3. Aparcaments per a bicicletes.....	97
3.2.4. Sistema de bicicletes públiques.....	99
3.2.5. Pla de Promoció per a l'ús de la Bicicleta a Terrassa 2012-2013.....	100
3.2.6. Xarxa d'itineraris supramunicipals.....	103
3.2.7. Execució de les accions plantejades en el Pla de Mobilitat Urbana de 2003.....	106
3.2.8. Conclusions sobre la xarxa de bicicletes.....	109
3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	111
3.3.1. Autobús urbà.....	111
3.3.2. Autobús interurbà.....	122
3.3.3. Xarxa ferroviària.....	127
3.3.4. Taxi.....	130
3.3.5. Pla Director d'Infraestructures 2011-2020.....	133
3.3.6. Execució de les accions plantejades en el Pla de Mobilitat Urbana de 2003.....	136

3.3.7. Conclusions sobre la xarxa de transport públic col·lectiu .....	137
3.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS .....	139
3.4.1. Xarxa viària externa .....	139
3.4.2. Xarxa viària interna.....	140
3.4.3. Carrers de zona 30.....	145
3.4.4. Tipologia d'interseccions.....	146
3.4.5. Sentits de carrers.....	147
3.4.6. Execució de les accions plantejades en el Pla de Mobilitat Urbana de 2003.....	148
3.4.7. Conclusions sobre la xarxa de vehicles motoritzats .....	150
3.5. APARCAMENT.....	151
3.5.1. Oferta en calçada.....	151
3.5.2. Oferta fora calçada.....	159
3.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES .....	165
3.6.1. Execució de les accions plantejades en el Pla de Mobilitat Urbana de 2003.....	168
3.6.2. Conclusions sobre aparcament.....	169
<b>4. ANÀLISI DE LA DEMANDA .....</b>	<b>171</b>
4.1. MOBILITAT GLOBAL .....	171
4.1.1. Enquesta de mobilitat obligada 2001 .....	171
4.1.2. Enquesta domiciliària de Terrassa 2004.....	174
4.1.3. Enquesta mobilitat quotidiana 2006.....	176
4.1.4. Enquesta de mobilitat en dia feiner 2012 .....	179
4.1.5. Enquesta de mobilitat interurbana 2013 .....	181
4.1.6. Enquesta Mobilitat al municipi de Terrassa 2014 (tipus EMQ, població superior a 4 anys) .....	182
4.1.7. Indicadors de conjuntura de l'Autoritat Metropolitana del Transport de l'RMB: .....	191
4.1.8. Conclusions de la mobilitat global .....	191
4.2. DEMANDA A PEU .....	192
4.2.1. Conclusions de la demanda de vianants.....	197
4.3. DEMANDA EN BICICLETA.....	198
4.3.1. Conclusions de la demanda de bicicletes .....	204
4.4. DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC .....	205
4.4.1. Autobús urbà.....	205
4.4.2. Autobús interurbà .....	209
4.4.3. Ferrocarril .....	210
4.4.4. Conclusions de la demanda del transport públic col·lectiu.....	213
4.5. DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT .....	214
4.5.1. Recollida de dades de trànsit.....	214
4.5.2. Intensitats de trànsit.....	216
4.5.3. Repartiment del trànsit a la xarxa urbana del municipi.....	219
4.5.4. Grau de saturació de la xarxa .....	220
4.5.5. Conclusions de la demanda del vehicle privat motoritzat.....	223
4.6. APARCAMENT.....	224
4.6.1. Oferta lliure.....	224
4.6.2. Zona blava.....	228
4.6.3. Càrrega i descàrrega.....	231
4.6.4. Aparcaments públics soterrats.....	239
4.6.5. Dèficit d'aparcament residencial.....	242
4.6.6. Conclusions de la demanda d'aparcament.....	248
<b>5. EXTERNALITATS I ASPECTES TRANSVERSALS .....</b>	<b>251</b>
5.1. SEGURETAT VIÀRIA .....	251
5.2. MEDI AMBIENT .....	256
5.2.1. Contaminació acústica.....	256
5.2.2. Contaminació atmosfèrica.....	259
5.3. ORDENANCES MUNICIPALS DE MOBILITAT .....	272
5.3.1. Conclusions respecte a externalitats i aspectes transversals .....	273
<b>6. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT .....</b>	<b>275</b>
6.1. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL .....	275

<i>6.1.1. Anàlisi socio-econòmica</i> .....	275
<i>6.1.2. Mobilitat global</i> .....	275
<i>6.1.3. Mobilitat a peu</i> .....	276
<i>6.1.4. Mobilitat en bicicleta</i> .....	277
<i>6.1.5. Mobilitat en transport col·lectiu</i> .....	280
<i>6.1.6. Mobilitat en vehicle privat motoritzat</i> .....	281
<i>6.1.7. Aparcament</i> .....	282
<i>6.1.8. Seguretat viària</i> .....	284
<i>6.1.9. Medi Ambient</i> .....	284
<i>6.1.10. Conclusions generals de la situació actual</i> .....	285

## – Pacte de Mobilitat

L'Ajuntament de Terrassa, mitjançant la Regidoria de Mobilitat Urbana, engegà l'any 1999 un procés de debat sobre l'estat de la mobilitat present i futura a la ciutat, en un marc de motorització creixent. En aquest debat denominat Pacte per a la mobilitat (aprovat el 2000), s'hi convocà totes aquelles institucions, entitats i associacions interessades, per tal que entre tots es debatessin idees i propostes. Els principis recollits són els següents:

1. La mobilitat ha de constituir un element fonamental de la planificació urbanística i l'ordenació integral del territori, per tal de minimitzar la generació de mobilitat induïda motoritzada i afavorir el transport públic col·lectiu.
  2. Es promourà un model de mobilitat que permeti un desenvolupament sostenible i equitatiu per a cadascun dels barris de la ciutat, i per a Terrassa en general.
  3. Es fomentaran espais de prioritat per als vianants en tots els barris de Terrassa i, especialment, en els diferents emplaçaments amb presència comercial intensa.
  4. S'afavoriran els desplaçaments a peu i amb bicicleta en les actuacions de mobilitat
  5. Progressiva adaptació dels carrers i places de Terrassa per tal que tothom pugui gaudir-ne amb plena autonomia.
  6. Serà necessari posar una atenció especial a garantir la protecció i la seguretat dels vianants en els nous dissenys urbanístics, i durant les ocupacions temporals de les voreres i els carrers per l'execució d'obres a la via pública o la construcció de noves edificacions.
  7. Es promourà i difondrà la cultura de la bicicleta com a mitjà de transport.
  8. Es fomentará l'ús del transport públic col·lectiu accessible per a tothom amb mesures que el prioritzin i que en millorin la qualitat.
  9. Caldrà augmentar la cobertura del transport públic col·lectiu millorant la connectivitat amb altres mitjans.
  10. L'aplicació de les tecnologies d'informació i regulació ha de significar una millora de l'eficàcia dels mitjans de transport.
  11. La reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica provocada pel trànsit tindrà un caràcter prioritari.
  12. Cal fomentar la participació ciutadana en les decisions de mobilitat de la ciutat.
  13. És del tot necessari augmentar el compliment de la normativa viària.
  14. Es procedirà a ordenar les vies urbanes de Terrassa, amb l'objectiu de garantir les intensitats i velocitats de trànsit apropiades a les condicions del seu entorn i dels habitatges i activitats que s'hi localitzin
  15. Terrassa s'ha de dotar de les places d'aparcament que requereixen tant les activitats econòmiques com les residencials. Les noves implantacions residencials i econòmiques de la ciutat han d'autocontenir solucions per a les necessitats d'aparcament que elles mateixes generen
  16. Es reordenarà la xarxa viària actual per tal de permetre una bona accessibilitat a tots els barris de la ciutat i una reducció gradual del trànsit per aquelles vies avui més congestionades.
  17. Es millorarà la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes per tal de minimitzar els recorreguts pels carrers interns de la ciutat.
  18. La distribució urbana de mercaderies necessita noves mesures per a la seva racionalització i eficàcia.
- **Pla d'Accessibilitat 2002:** un dels objectius del Pla d'Accessibilitat és promoure la facilitat d'accés de les persones i la supressió o minoració de les barreres arquitectòniques a la ciutat, de tal manera que mitjançant l'adaptació i adequació dels diferents medis que configuren la ciutat (el transport, els carrers i espais públics i els edificis) s'aconsegueixi una ciutat més acollidora i habitable, una ciutat en la que el desplaçament i l'accessibilitat esdevingui un fet còmode i fàcil per a tothom. Mitjançant Decret d'Alcaldia es creà la Comissió de Seguiment de

- **Pla Local de seguretat viària 2013-2016:** incorpora l'avaluació del Pla local de seguretat viària 2007-2010 i l'actualització del Pla local de seguretat viària 2012-2015. Aquest pla proposa com a objectiu una reducció de fins al 25% del nombre d'accidents amb víctimes l'any 2016 respecte la xifra de 2011.
- **Pla de promoció per a l'ús de la Bicicleta de Terrassa (2012-2013),** que té com a objectiu el foment i l'impuls en l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament en l'àmbit urbà i es desenvolupa a partir de 18 accions programades.
- **Pla de millora de la qualitat de l'aire 2008-2015 i 2015-2020.** Té com a objectiu principal implantar accions per tal de donar suport a la millora i el restabliment de la qualitat de l'aire del municipi respecte els contaminants NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub>.
- **Document referència ADVANCE:** eina per a millorar els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) a les ciutats. Proporciona criteris i un mètode sistemàtic d'avaluació, mostra el potencial de millora dels PMUS i aporta un valor afegit a les ciutats.

### 1.3. Objecte

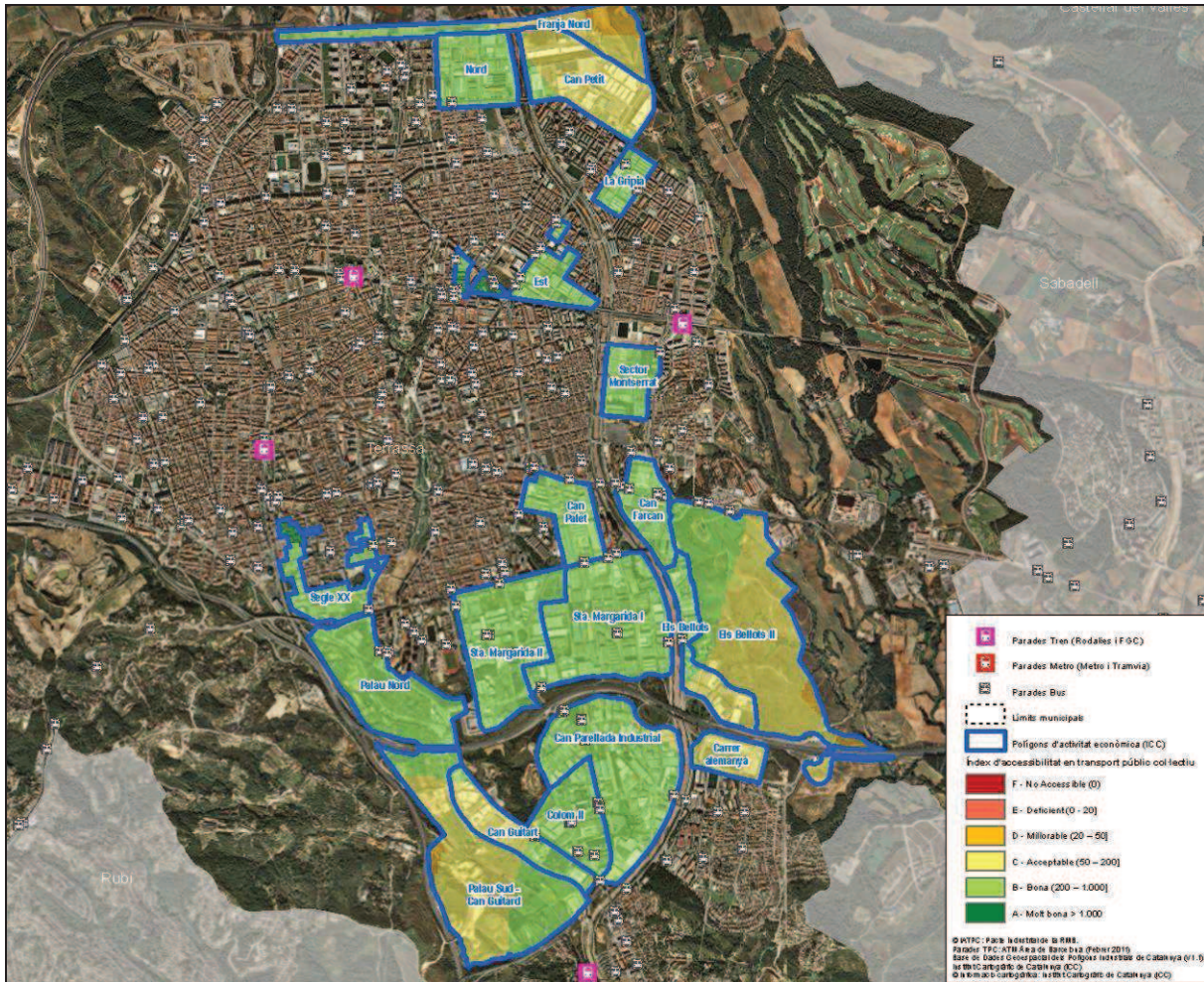
D'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, el Pla de Mobilitat Urbana és l'instrument que defineix les actuacions per garantir l'accessibilitat i la mobilitat de les persones de la ciutat amb un horitzó de com a mínim 6 anys (ja que cal revisar-los com a mínim cada 6 anys).

En els plans de mobilitat urbana s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la **competitivitat** del sistema productiu.
- b) Augmenten la **integració social** tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la **qualitat de vida** dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de **salut** dels ciutadans.
- e) Aporten més **seguretat** en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més **sostenibles**.

Ha d'incloure, doncs, una anàlisi de l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, **en bicicleta** i en vehicle a motor) i de béns (públic i privat). Així mateix, també cal avaluar la circulació i seguretat viària, el transport públic de viatgers, els aparcaments, les activitats econòmiques, el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, entre d'altres aspectes. Així, el PMU programa les accions a realitzar a la ciutat en matèria de mobilitat, però també esdevé una eina gairebé imprescindible per pautar i donar coherència als estudis d'avaluació de la mobilitat generada (que fixa el Decret 344/2006) tant del planejament general de la ciutat com del derivat.

Figura 2.30. Nivell d'accessibilitat dels PAEs



Font: elaboració pròpia

El 47% dels treballadors tenen el seu lloc de treball en un PAE que disposa de pla de mobilitat específic (PME) (polígons Can Parellada Industrial, Colom II i Santa Margarida (I i II)).

Fruit del Pacte de Mobilitat de la ciutat de Terrassa, en el que s'estableixen els criteris de mobilitat que es volen per a la ciutat i entre els quals es troba el foment d'iniciatives que permetin una mobilitat alternativa al vehicle privat en els desplaçaments per motiu de treball, l'any 2006 l'Ajuntament de Terrassa elabora el PME dels polígons industrials de Can Parellada, Colom II y Santa Margarida (I i II). A partir del PME es va crear la figura del gestor de mobilitat, que va funcionar durant 2 anys (2008-2010).

A continuació es fa un petit resum de les principals accions recollides en el PME i el seu grau d'execució:

	Grau d'execució
<b>Xarxa ciclista</b>	
Xarxa de carrils bici eix C. Venus – C. Colom	Executat
Aparcaments coberts a l'interior de les empreses	No executat
Serveis per la bicicleta a l'interior de les empreses	No executat
Dutxes, tovalloles i taquilles pels usuaris de la bicicleta	No executat
Aparcaments de bicicleta al PI	Execució intermèdia

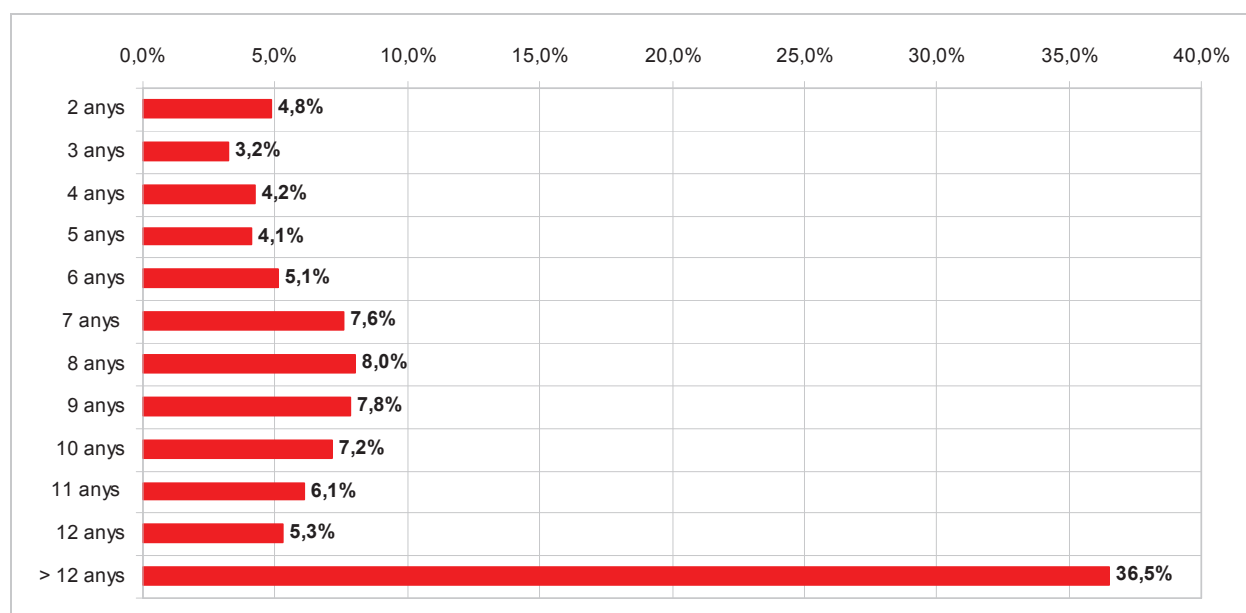
	Grau d'execució
<b>Xarxa de vianants</b>	
Millora de la il·luminació	No executat
Ampliació de voreres prioritàries (carrers Gèminis i Apol·lo –entre Colom i Venus-, Anoià, Neptú –entre Venus i Libra-, Saturn –entre Apol·lo i Av. Vallès)	No executat
Proteccions de vorera. Av. Santa Eulàlia (entre Av. Can Jofresa i C. Bosch i Gimpera)	No executat
Proteccions de vorera. C. Colom	Executat
Accessibilitat. Implantació d'una xarxa de passos de vianants amb rebaixos a les voreres	No executat
<b>Seguretat viària</b>	
Senyalització horitzontal dels passos de vianants. Repintat	Execució intermèdia
Senyalització horitzontal dels passos de vianants. Nous passos (a l'eix del carril bici)	Executat
Pacificació de la xarxa viària. Localitzar bandes reductores de velocitat als carrers Venus, Miño, Esla, Pisurgra i Cinca	No executat
Pacificació de la xarxa viària. Localitzar bandes reductores de velocitat al carrer Colom	Executat
Millora de les interseccions: C. Colom / Crta. de Rubí	Executat
<b>Transport públic (autobús llançadora)</b>	
Donar servei de TPC als treballadors dels polígons sud. Connexió directa amb FGC.	Executat
Donar servei de TPC als treballadors dels polígons sud. Connexió directa amb RENFE	Executat
<b>Gestió de polígon. Tasques del gestor de mobilitat</b>	
Seguiment del servei llançadora	Executat
Potenciació de la redacció de PDE	Executat
Gestió de la implantació de diversos programes de millora de la xarxa de vianants i bicicletes	Executat
Interlocució entre l'administració i el sector privat per avaluar i resoldre problemàtiques	Executat

D'aquesta manera es confirma, doncs, la irrupció dels efectes de la crisi econòmica en el parc de vehicles de la ciutat. Només les motocicletes s'escapen d'aquesta dinàmica negativa, amb un creixement del 3,6% en el darrer any. L'evolució diferencial de les diferents tipologies de vehicles suposa continuar incrementant la diversificació del parc mòbil motoritzat, on els turismes veuen progressivament minvar la seva hegemonia i en el qual les motocicletes van ocupant un lloc cada vegada més significatiu.

Pel que fa a l'antiguitat d'aquest parc mòbil, mentre que en l'any 2013 el 52,1% dels vehicles tenien una edat igual o inferior als 10 anys, només TRES any abans eren el 70,2% del conjunt de vehicles, i l'any 2007, que és l'any en el qual el parc de vehicles de la ciutat mostra una taxa de renovació més elevada, aquesta proporció va arribar a assolir el 76,3%.

De la mateixa manera, lluny queden el 49,7% de vehicles amb 5 o menys anys d'antiguitat que hi havia entre els anys 2001 i 2004. Per l'any 2012, aquests suposaven un 18,7% del conjunt del parc mòbil (només tres any abans representaven el 34,6%), amb un 2,3% dels vehicles amb només un any d'antiguitat, a molta distància del 8,7% que havien suposat l'any 2005.

**Figura 2.37. Antiguitat del parc de vehicles 2013**

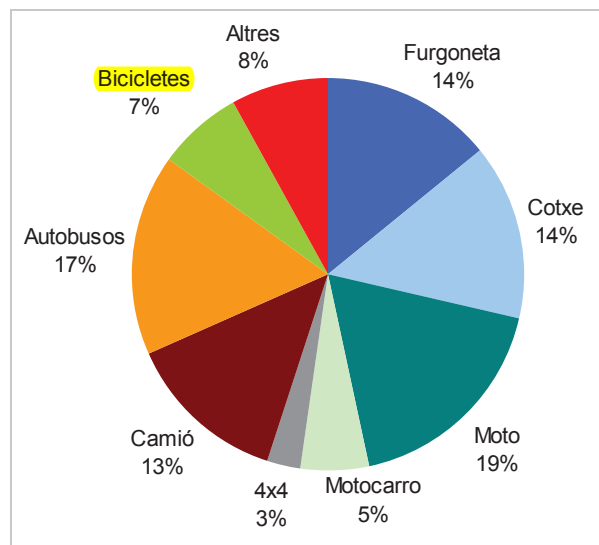


Font: Anuari estadístic de l'Ajuntament de Terrassa

Aquest alentiment en la renovació del parc de vehicles de la ciutat incideix de manera negativa no només en la qualitat i seguretat dels desplaçaments quotidians dels ciutadans, sinó que va en detriment de la necessària disminució de l'impacte ambiental i energètic associat a aquests.

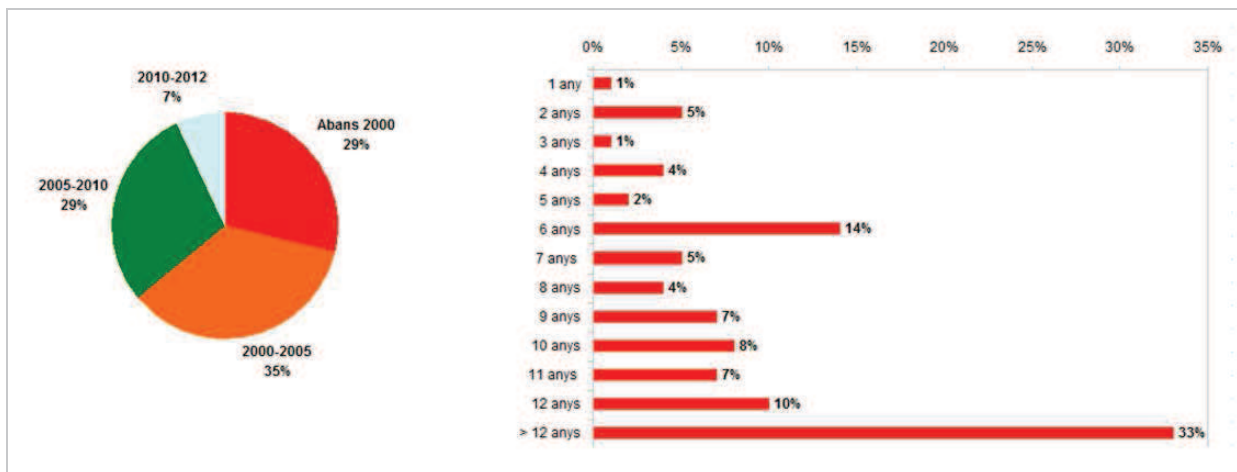
### 2.5.1. Flota de vehicles municipals

Segons les dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa, la flota de vehicles municipals censats el 2013 és de 248, dels quals 55 són cotxes, 44 furgonetes, 69 motos, 27 bicicletes, 18 motocarros, 12 camions, 11 són 4x4, 3 excavadores i 3 tractors (i 6 desconeguts). Afegint la flota de vehicles disponible pel servei de neteja i de recollida d'escombraries (74 vehicles), i pel servei de transport públic urbà (65 vehicles), el número total ascendeix fins als 387 vehicles.

**Figura 2.38. Distribució de la flota de vehicles municipals el 2013**

Font: Ajuntament de Terrassa

Del conjunt dels vehicles municipals cal mencionar que el 29% del total fa més de 13 anys que estan operatius; el 7%, d'altra banda, tenen menys de 3 anys. Els anys amb una concentració superior de matriculacions són el 2007 (14%), el 2001 (10%) i el 2003 (8%).

**Figura 2.39. Distribució de la flota de vehicles municipals per intervals d'anys de matriculació (esquerra) i per edat (dreta)**

Font: Ajuntament de Terrassa.

## 2.6. Principals conclusions de l'anàlisi territorial

- En els últims 15 anys Terrassa ha tingut un creixement demogràfic que supera el 25%. Aquest fet suposa una major densitat de població i per tant, una major demanda de serveis, equipaments i comerç de proximitat, alhora, unes condicions més favorables per tal que la implantació de mesures de mobilitat de proximitat o de transport col·lectiu resultin socialment més rendibles.
- La distribució de la població per edats mostra que per una banda un gruix de població (proper al 30%) que, o bé per tenir menys de 16 anys o per ser més grans 70 anys, no tenen autonomia en mobilitat motoritzada, i requereixen alternatives tècnicament viables per als desplaçaments quotidians.
- Un 6% de la població té alguna mena d'incapacitat i problema de mobilitat. Aquesta, juntament amb unes generacions amb alta taxa de natalitat de població i amb una major esperança de vida, entraran en els propers 15 anys en el segment de gent gran. Aquest augment de població de gent gran generarà una **major demanda de serveis i equipaments de proximitat i per tant, la necessitat d'una xarxa de mobilitat adequada tant pel que fa a accessibilitat com a mobilitat guiada o col·lectiva.**
- **Les dimensions de la zona urbana compacta suposen una gran potencialitat per als desplaçaments de proximitat** (a peu o **bicicleta**) si es disposa de la xarxa adequada. La mida de la ciutat permet arribar al centre en 35 minuts caminant (4 Km/h) i en 15 minuts en **bicicleta** (10 Km/h) des del perímetre de la trama urbana.
- Terrassa presenta una **compactació de població urbana** que la fa molt apte per a implantar o reforçar mesures de transport col·lectiu combinat amb modes de transport no motoritzat o a peu.
- **Terciàrització de l'economia local:** la indústria passa d'aportar el 56% dels treballadors assalariats a aportar-ne només el 21%, mentre que el sector serveis es converteix en el primer sector de la ciutat agrupant el 73% de la força de treball dependent.
- **Reducció de la mobilitat per motius ocupacionals.** Des del 2007 Terrassa ha perdut 22.545 treballadors assalariats. Aquest fet es tradueix en una reducció de la mobilitat per motius ocupacionals, que es posa de manifest en el context metropolità amb una reducció de la intensitat de trànsit de la xarxa viària i del volum de passatger del transport públic interurbà.
- **La mobilitat ocupacional es concentra principalment en els districtes I i III.** En el districte I es concentren el 28% dels alumnes de fins a 16 anys (9.100) i la majoria dels alumnes universitaris (8.000), mentre que en el districte III es concentren el 73,5% dels treballadors i un 69% de les empreses. Aquestes polaritzacions requereixen solucions adequades al les necessitats de tipus de desplaçaments quotidians.
- **Reducció de l'índex de motorització en els darrers anys i diversificació del parc mòbil.** Des de l'any 2007, l'índex de motorització de Terrassa s'ha reduït en gairebé un 6%, reducció superior a la mitjana comarcal (-4%) i catalana (-2,4%). Es redueix la proporció de turismes en un 4% i s'incrementa la de motocicletes en un 2%.

<b>Propostes plantejades en el PMU de Terrassa 2003</b>	<b>Compliment / Estat d'execució</b>
Informar dels itineraris a peu principals i lligats a l'oci i la cultura fent mapes informatius.	Executat. Es disposa de senyalització de diferents rutes i itineraris per a vianants: camins saludables, ruta modernista i industrial, ruta medieval, camins històrics, camins pel centre d'informació ambiental Bonvilar...
Dotar de senyalització de zona de risc a l'entorn dels centres escolars o per a la gent gran i adopció de mesures de pacificació del trànsit.	Executat. Durant el període 2003-2007 es va fer aquesta actuació a 8 escoles públiques i 8 de concertades, i durant el període 2007-2011 es varen arranjar els accessos a 33 escoles públiques i 25 de concertades.

<b>Propostes plantejades en el Pla Local de Seguretat Viària 2007-2010</b>	<b>Compliment / Estat d'execució</b>
Jerarquització de la xarxa viària	Iniciada
Establiment de zones-30 pacificades	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Augment de la xarxa de carrers per a vianants	Implantada
<b>Ampliació de la xarxa de carrils bicicleta</b>	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Regulació amb semàfors els passos de vianants de les vies bàsiques	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Reforç de mesures físiques contra l'estacionament indegut	Realitzada i amb necessitat de continuïtat
Millora de l'oferta del transport públic urbà	Realitzada
Actuacions de millora de la seguretat viària en entorns escolars	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Millora del disseny i l'ordenació del trànsit en punts i trams de concentració d'accidents	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Creació de la figura del Responsable del Pla Local de Seguretat Viària	Realitzada
Establiment d'un Pla de Controls municipal	Realitzat

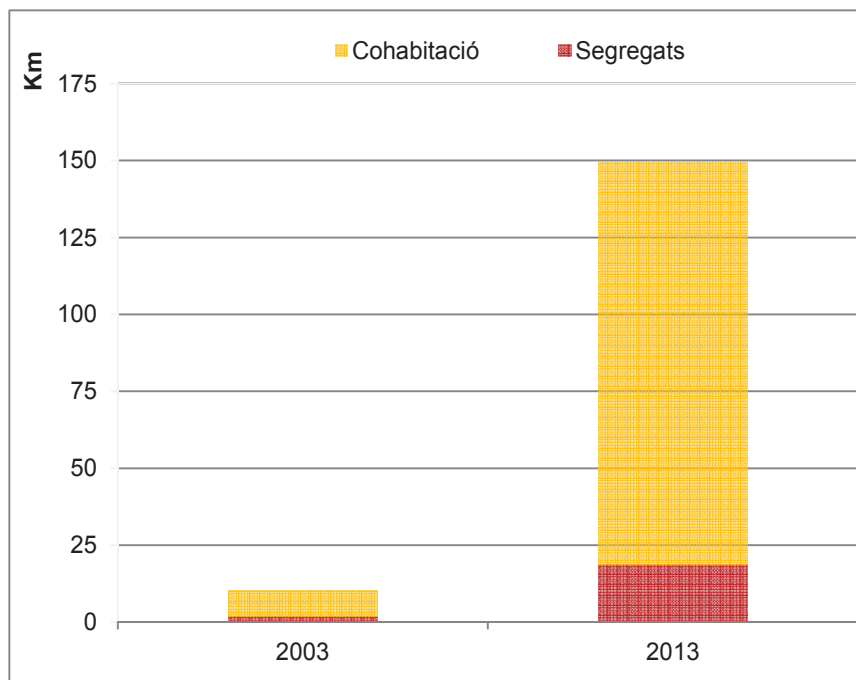
### 3.2. Xarxa de ciclistes

La xarxa d'itineraris per a bicicletes de Terrassa és de **150 km** distribuïts de la forma següent:

- 19 km correspon a carrils bici segregats.
- 131 km són itineraris amb cohabitació amb d'altres modes de transport.

A l'any 2003, Terrassa aprovà el Pla Director de la Bicicleta, el qual ha estat clau per fixar l'estratègia d'impuls i foment de la bicicleta durant el darrer decenni. En aquell moment la xarxa d'itineraris no arribava a 10km. En aquests 10 anys els itineraris per a bicicletes s'han multiplicat per 14.

**Figura 3.15. Comparativa de la xarxa d'itineraris per a bicicletes de Terrassa 2003-2013**



Font: Ajuntament de Terrassa

En aquesta xarxa s'observen tres eixos longitudinals principals: el Parc de Vallparadís, l'eix format per les avingudes Barcelona, Glories Catalanes, carrer Colom i Venus i l'eix Rambla d'Ègara, Av. Josep Tarradellas. En relació als eixos transversals, hi ha el passeig 22 de Juliol i l'av. de l'Abat Marçet.

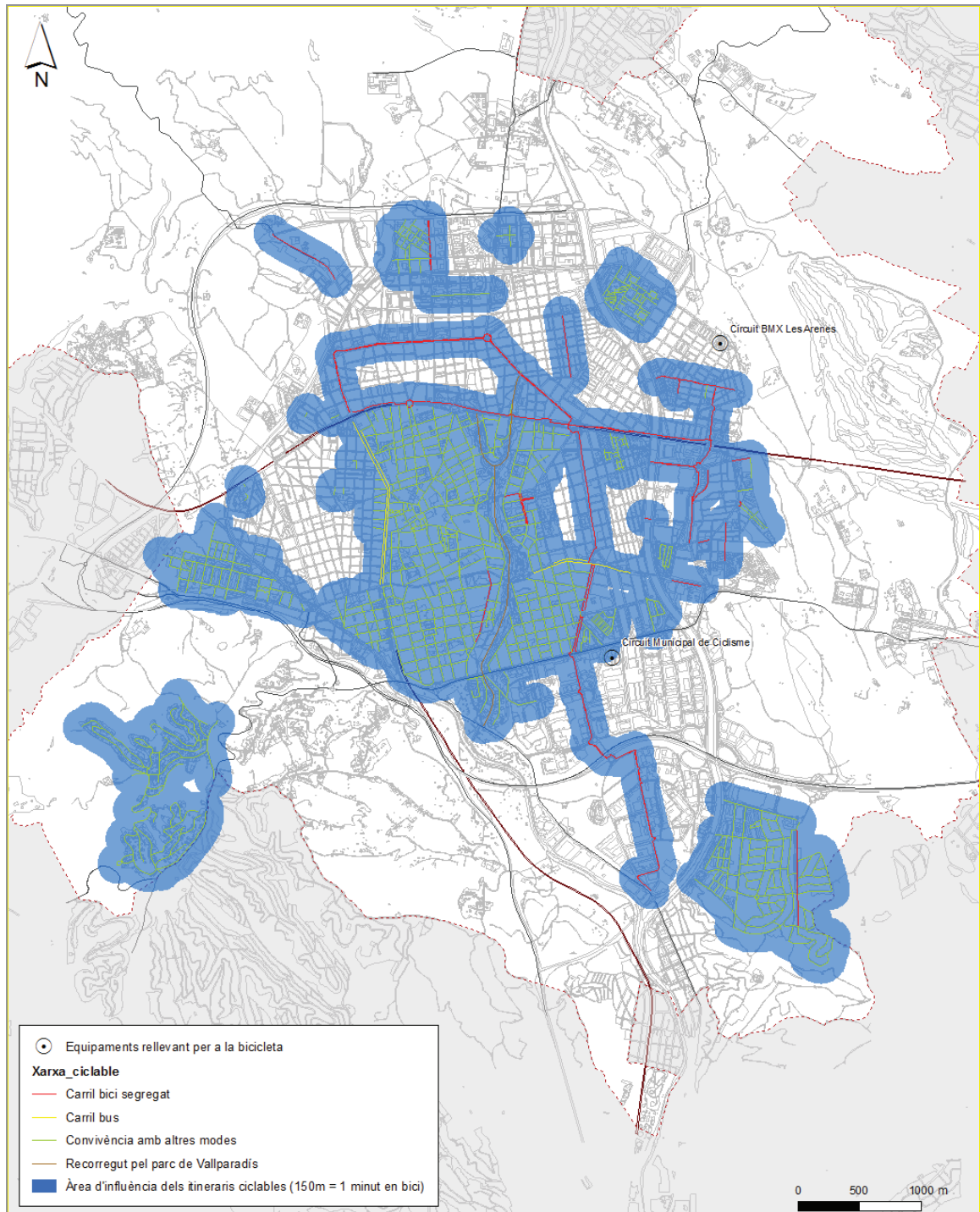
Per valorar l'accessibilitat de la població a la xarxa d'itineraris ciclables s'ha considerat una influència de 150 metres que equival a la distància a recórrer en 1 minut (considerant que en bicicleta es realitzen 2,50 metres per segon).

Concretament, en calcular la població coberta per un itinerari ciclable a menys de 150 metres es determina que el 74,6% dels habitants resideix en aquesta àrea d'influència.

S'observa com hi ha diversos sectors de la ciutat que no disposen d'un itinerari amb condicions especials per a la circulació de bicicletes proper o a menys de 150m. En aquest sentit els barris

que tenen una menor cobertura de la xarxa ciclable corresponen a Can Palet, Segle XX, La Maurina, Ca n'Aurell, Sant Pere Nord i Ègara, així com les zones industrials (a excepció de l'entorn del carril bici del carrer Venus). Per contra, els barris que disposen de limitació de la velocitat a 30km/h i el centre, que es troba pacificat, són les zones que compten amb una millor cobertura territorial.

**Figura 3.16. Cobertura a la xarxa d'itineraris ciclables actual (distància inferior a 150m = 1 minut) (Plànol 3.2.1)**








Font: elaboració pròpia a partir de l'Ajuntament de Terrassa

### 3.2.1. Carrils bici existents

La xarxa de carrils bici segregats és de **18,6 km**, dels quals 7,68 km estan ubicats en l'espai de vorera i 10,92 km en calçada. La taula següent en detalla les seves característiques.

**Taula 3.10. Principals carrils bici de Terrassa**

Vial	Característiques	Fotografies
Pg. 22 de Juliol	<p>Una part segregat en vorera i la resta en calçada. La major part del recorregut en vorera correspon a vorera amb acabat slurry d'entre 2,0-2,5 metres d'amplada. També hi ha algun tram amb acabat Panot i una amplada de 1,0 m.</p> <p>El segon tram correspon a carril bici segregat en calçada i una amplada d'entre 2,0 i 2,5 m.</p>	
Jaume I - Abat Marçet - Tarradellas	2 carrils bici unidireccionals de 1,4 m d'amplada cadascun d'ells. Circula per l'interior de la calçada amb proteccions.	
Glories Catalanes	2 carrils bici unidireccionals d'asfalt a banda i banda del vial (en vorera). Té una longitud de 700 m i una amplada de 1,2 m.	
Colom - Venus	Té una longitud de més de 5 km. El primer tram (C/ Colom) correspon a 1 carril bici bidireccional de 2,5 m, ubicat al lateral de la calçada i amb proteccions. El tram del carrer Venus, és similar a l'anterior, però més estret (1,5-1,8 m) i sense proteccions.	

Vial	Característiques	Fotografies
		
<p>Madrid, Nacions Unides, Extremadura, etc.</p>	<p>El primer tram (Mont-perdut) correspon a un carril bici bidireccional de 2,0m d'amplada i panot. La resta correspon a 1 carril bici bidireccional de 2,0m, ubicat al lateral de la calçada i sense proteccions.</p>	
<p>Sierra Nevada, Joan XXIII, Mont-perdut</p>	<p>Correspon a 1 carril bici bidireccional de 2,0m (algun tram més estret) , ubicat al lateral de la calçada i sense proteccions.</p>	
<p>Àfrica</p>	<p>Correspon a 1 carril bici bidireccional de 2,0m segregat en una zona verda.</p>	
<p>Carretera de Rellinars</p>	<p>Carril bici bidireccional segregat en vorera amb una amplada de 2,0m. El problema d'aquest carril bici és la manca de continuïtat en el tram sud del carrer Terque.</p>	

Vial	Característiques	Fotografies
Carrer Provença	Carril bici unidireccional a la calçada en sentit oposat al trànsit motoritzat. En sentit contrari es senyalitza la convivència de les bicicletes amb els vehicles.	
Carretera de Rubí	Carril bici bidireccional segregat en vorera amb una amplada de 2,0m.	
Carrer de l'Estatut - Pl. Nacions Unides	Carril bici bidireccional segregat a la vorera amb una amplada aproximada de 2,0m.	
Rambla de Sant Nebridi	Carril bici segregat en calçada situat entre la vorera i l'aparcament en filera. Es disposa d'un carril bici per sentit de circulació, un a cada costat de la vorera.	
Av. d'Àfrica	Carril bici segregat de la calçada.	

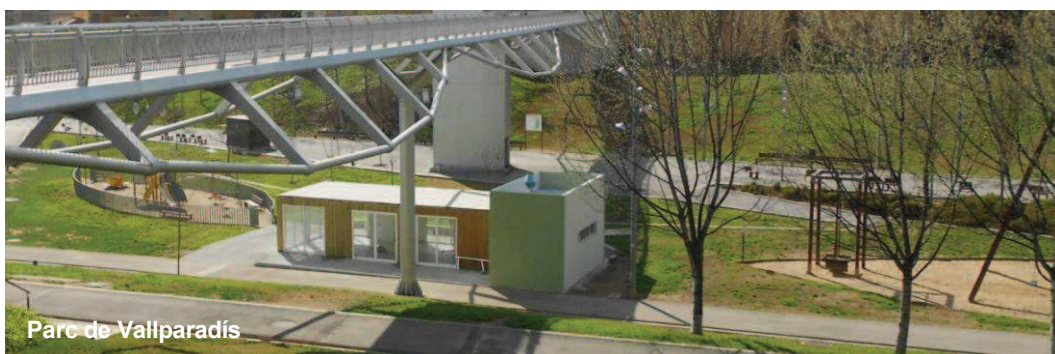
Font: Ajuntament de Terrassa, Visquem Terrassa, Google Maps i elaboració pròpia

### 3.2.2. En cohabitació

La major part de la xarxa d'itineraris per a bicicletes, aquesta circula en cohabitació amb vianants o amb el transport motoritzat (bé transport públic bé vehicle privat). En concret els itineraris en cohabitació tenen una longitud de **130,86 km**:

- Cohabitació bicicleta – vianant: 15,84 km
- Cohabitació bicicleta – bus: 2,74 km
- Cohabitació bicicleta – vehicle 112,28 km

La cohabitació bicicleta – vianant és possible en 15,84km de la xarxa. D'aquests 5,61km corresponen als carrers que formen l'illa de vianants, 3,51 km al parc de Vallparadís i els 6,72 km restant corresponen a altres carrers de vianants. En aquests espais però, el vianant té preferència respecte a la bicicleta, la qual no pot circular a una velocitat superior a 10km/h.



La convivència amb el transport públic es dona a la Rambla d'Ègara (**2,74 km**) i en un tram de la carretera de Montcada (entre els carrers Méndez Pelayo i Ebre, amb una longitud de 0,81 km).



En la major part dels itineraris, la bicicleta conviu amb el trànsit motoritzat, bé en zones 30 o bé en vies pacificades o de convivència. Globalment, la convivència entre la bicicleta i el trànsit motoritzat correspon a **112,28 km** de la xarxa viària de Terrassa.

A Terrassa hi ha 10 sectors amb la corresponent senyalització de zona 30. Concretament, es tracta dels barris de: Can Roca, Sant Llorenç, Xúquer, Can Palet II, Guadalhorce, La Cogullada, Cementiri Vell, Can Jofresa, Roc Blanc, Can Parellada, Can Palet de Vista Alegre Centre, Segle XX, Can Palet i Vallparadís.

Aquestes zones disposen de senyalització vertical i horitzontal en les diferents portes d'entrada a la zona afectada. Així mateix, la senyalització horitzontal inclou la senyal d'una bicicleta per reafirmar i recordar la possibilitat de que els ciclistes poden circular per la calçada.



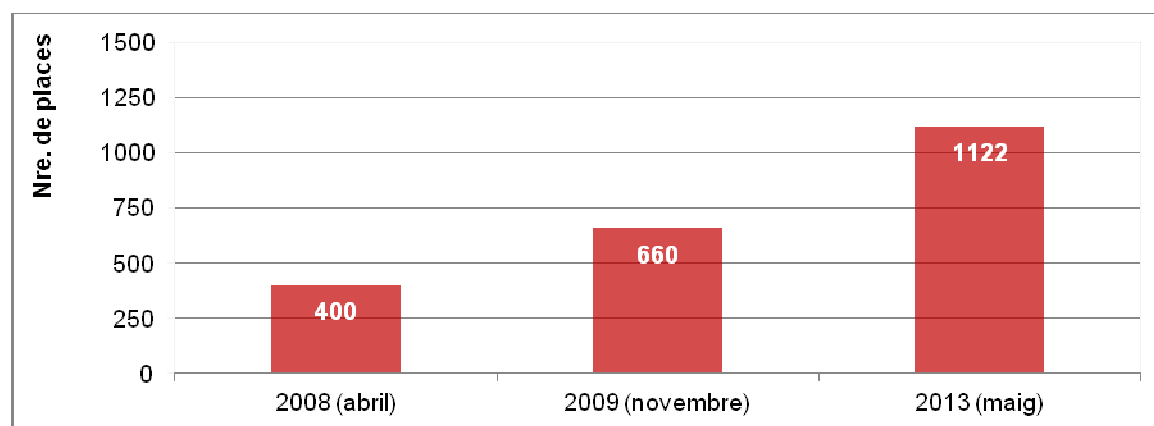
### 3.2.3. Aparcaments per a bicicletes

A Terrassa hi ha **1.122 places d'aparcament** per a bicicletes (561 barres). La tipologia d'aparcament corresponent al model universal de barres tipus "U" invertida que permeten l'aparcament de dues bicicletes (una cada costat) i garanteixen una bona subjecció de la bicicleta que permet assegurar-la pels dos eixos de roda.



A l'igual que la xarxa d'itineraris per a bicicletes, la dotació d'aparcaments per a bicicletes gairebé s'ha triplicat durant els darrers cinc anys.

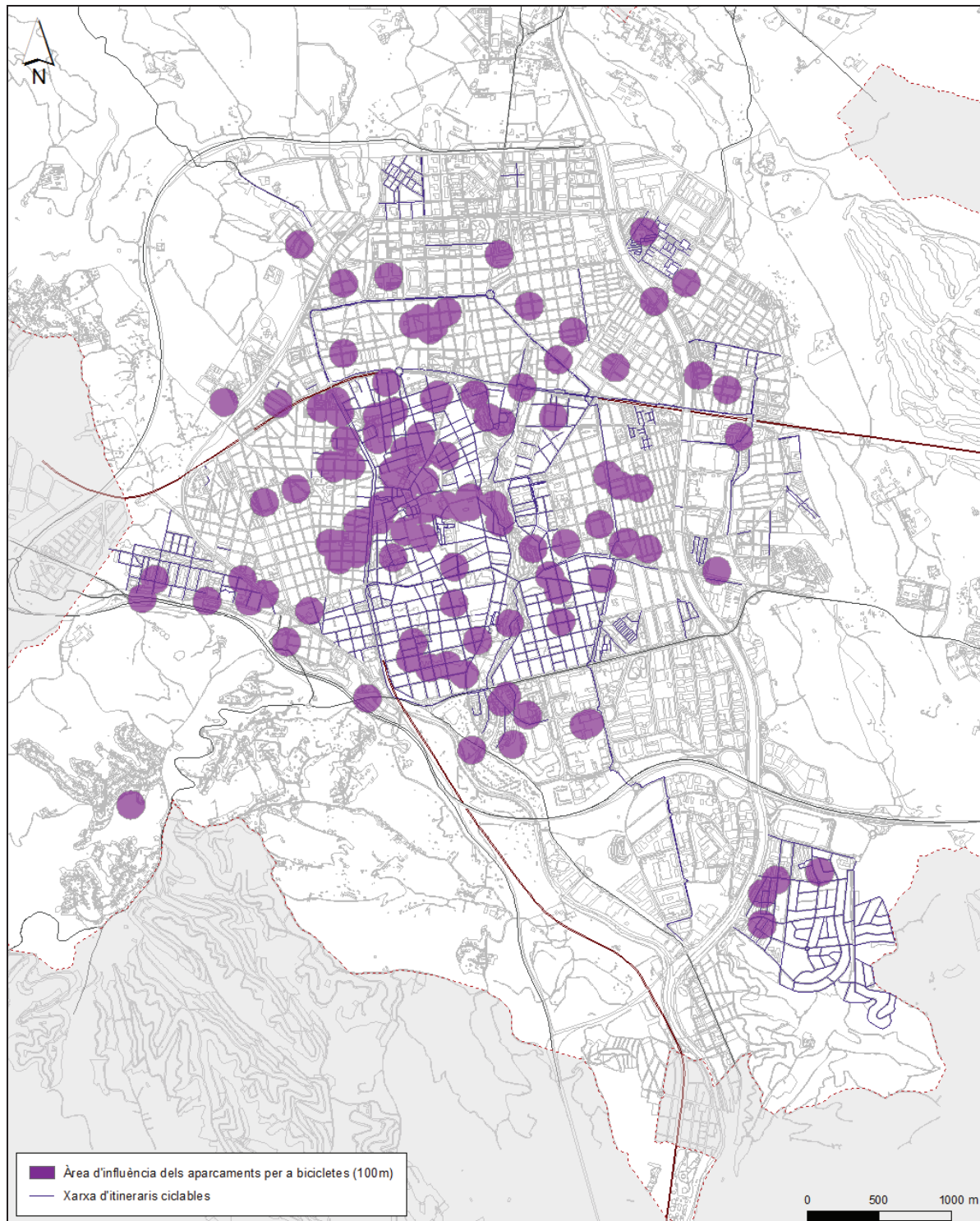
**Figura 3.17. Evolució de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes de Terrassa. 2008-2013**



Font: Ajuntament de Terrassa

La major part d'aquests aparcaments es troben als equipaments educatius i a l'entorn de les estacions de transport públic. La distribució territorial dels aparcaments mostra una major concentració al Centre, mentre que hi ha diversos barris sense pràcticament dotació d'aparcament (Can Roca, Pla del Bon Aire, Vallparadís, La Maurina, la major part de les zones industrials...), tal i com mostra la figura següent.

**Figura 3.18. Localització dels aparcaments per a bicicletes de Terrassa i àmbit d'influència (100 m)**



Font: Ajuntament de Terrassa i elaboració pròpia

Així mateix, creuant la dotació d'aparcament en relació als equipaments de la ciutat, s'observa com només el 26,3% dels equipaments, tenen un aparcament per a bicicletes a menys de 100 metres. Segons el tipus d'equipament, percentualment els equipaments administratius i culturals / de lleure són els que disposen d'una major cobertura als aparcaments de bicicletes, mentre que els equipaments cívics i d'organismes oficials són els que disposen d'una cobertura pitjor.

**Taula 3.11. Tipus d'equipaments segons cobertura a aparcaments per a bicicletes**

Tipus d'equipament	Aparcament bici <100m		Manca d'aparcament bici <100m	
	Nre.	%	Nre.	%
Administratius municipals	47	34,06%	91	65,94%
Cívics	14	18,18%	63	81,82%
Comercials	50	31,06%	111	68,94%
Culturals i lleure	53	37,06%	90	62,94%
Ensenyament	67	26,59%	185	73,41%
Esportius	29	20,28%	114	79,72%
Organismes oficials	11	15,07%	62	84,93%
Salut i Seguretat Social	50	21,28%	185	78,72%
<i>Total</i>	<i>321</i>	<i>26,27%</i>	<i>901</i>	<i>73,73%</i>

*Font: Ajuntament de Terrassa i elaboració pròpia*

### 3.2.4. Sistema de bicicletes públiques

Durant els anys 2007 i 2011 Terrassa comptà amb un sistema de préstec de bicicletes públiques conegut amb el nom d'Ambicia't.

Aquest projecte s'emmarcava en el Pla d'Acció Ambiental i el Pla de Mobilitat de Terrassa 2003 que contemplaven la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport per als desplaçaments habituals. Els objectius que perseguia el servei de bicicletes públiques eren:

- Oferir una alternativa al transport motoritzat privat per a desplaçar-se per dins de la ciutat de Terrassa.
- Millorar el medi ambient urbà mitjançant una reducció dels problemes de contaminació atmosfèrica, acústica i visual.
- Pacificar la circulació motoritzada privada de manera que incideixi en el benestar social de tota la població.
- Reforçar el teixit social i els valors cívics integrant la bicicleta pública en la vida urbana quotidiana de la ciutat.

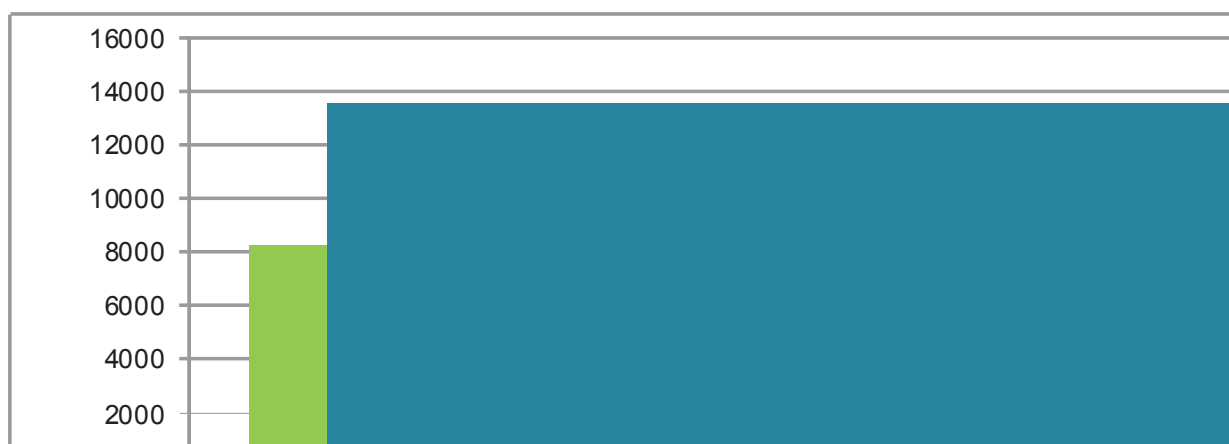
A finals de 2010 el servei tenia 7.237 usuaris inscrits i era gratuït per l'usuari. A l'inici de 2011 es va començar a cobrar una taxa anual de 25€ per l'ús del servei, per intentar que els usuaris assumissin part del cost de l'Ambicia't. Un cop posada en marxa aquesta mesura, únicament s'hi varen inscriure un centenar de persones, fet que va motivar la supressió temporal del servei.

A continuació es detallen algunes característiques de l'evolució dels usuaris i dels costos d'explotació del servei en el període 2007 – 2010.

Taula 3.12. Dades del servei Ambicia't de Terrassa

Paràmetres	2007	2008	2009	2010
Nombre d'usuaris inscrits que utilitzen el servei	3.433	4.678	5.799	7.350
Nombre de bicicletes	100	100	100	100
Cost del servei	178.361€	258.009€	-	312.000€
Cost per usuari inscrit	52€	55€	-	42€
Cost per punt	44.590€	51.602€	-	-
Cost bicicleta	1.784€	2.580€	-	3.120€
Cost per moviment	4€	5,5€	-	6,7€
Nombre de moviments	50.473	47.339	55.971	46.329

Moviments per estacions (any 2010)



Font: Diverses fonts

### 3.2.5. Pla de Promoció per a l'ús de la Bicicleta a Terrassa 2012-2013

El Pla de Promoció per a l'ús de la Bicicleta és l'instrument estratègic que fixa les directrius a seguir per potenciar i el fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament quotidià a la ciutat de Terrassa.

El seu principal objectiu és aconseguir el foment i l'impuls de l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament en l'àmbit urbà. El Pla recull un total de 21 objectius específics que es classifiquen en 4 grans tipologies en funció dels camps on incideixen en l'ús de la bicicleta, en implantar elements facilitadors, mesures globals de ciutat i altres mesures.

1	Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)	ÚS
2	Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (general)	
3	Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (col·lectiu específic)	
4	Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (general)	
5	Dotar de visibilitat la bicicleta	FACILITADORS
6	Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic	
7	Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta	
8	Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta	
9	Facilitar la recuperació en cas de robatori de la bicicleta	
10	Establir canal de comunicació amb els usuaris	
11	Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat	
12	Posar de moda la bicicleta	
13	Crear un espai de referència per a la bicicleta a la ciutat	
14	Afavorir la intermodalitat	
15	Incentivar l'ús de l'espai urbà (fer ciutat)	CIUTAT
16	Millorar la imatge de la ciutat	
17	Promoure el coneixement de la ciutat	
18	Reforçar i dinamitzar el teixit social	
19	Crear sinèrgies amb el teixit econòmic local	
20	Fomentar pràctiques laborals més saludables	ALTRES
21	Minimitzar l'impacte energètic i ambiental de la flota municipal	

El Pla es desenvolupa amb 18 propostes d'actuació per realitzar a la ciutat durant el període 2012-2013. La taula següent presenta les accions proposades i el seu estat d'execució.

**Taula 3.13. Estat d'execució de les propostes del Pla de promoció per a l'ús de la bicicleta a Terrassa 2012-2013**

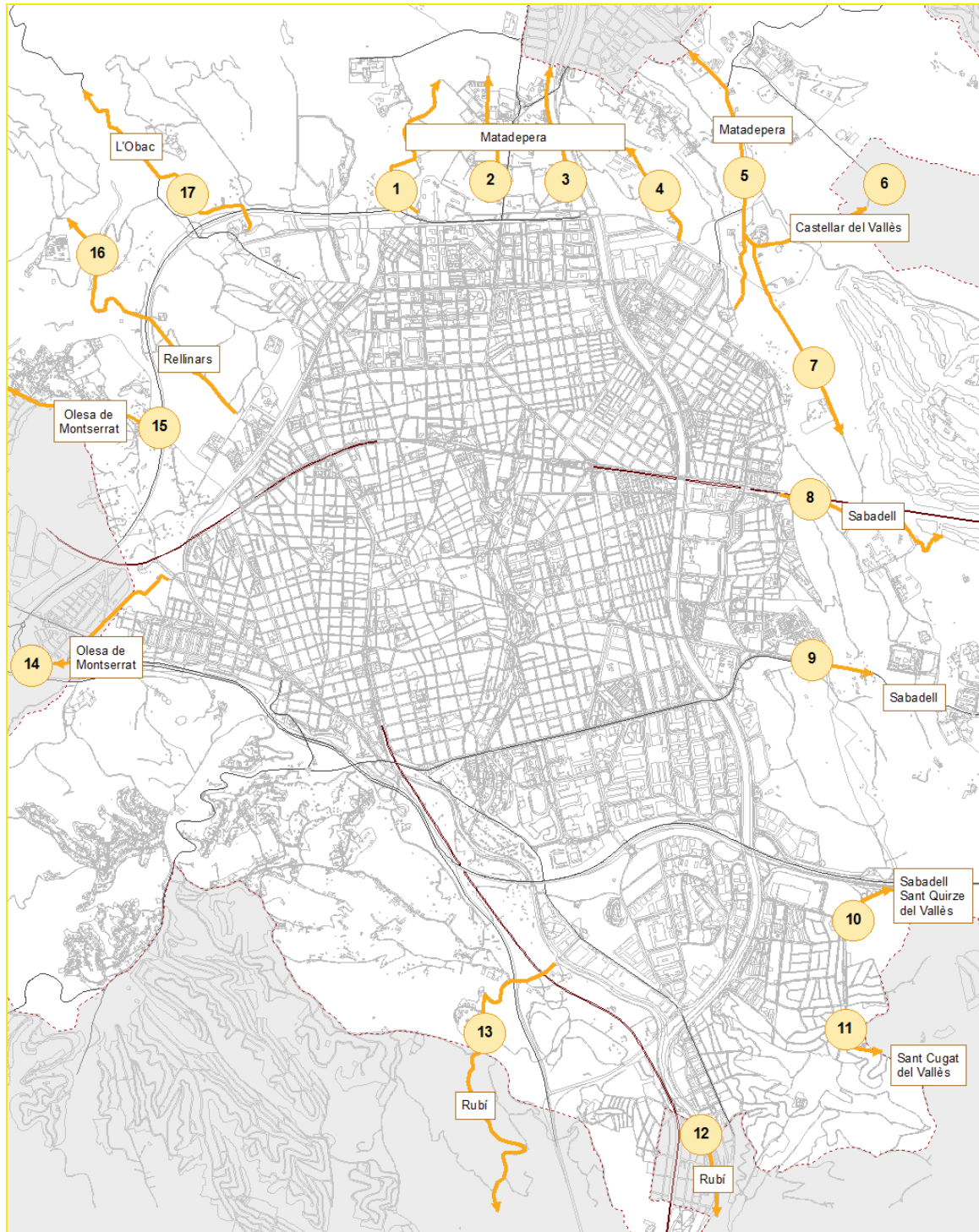
Propostes	Compliment / Estat d'execució
1. Flota de bicicletes municipals	Entregades 28 bicicletes als serveis municipals que van sol·licitar-les (15-03-2013).
2. Ambicia't al Parc	Acció no implantada - pendent de resoldre l'aparcament de les bicicletes i la gestió del sistema.
3. Ambicia' t als hotels	Cedides 3 bicicletes a l'hotel Don Cándido ( 21-09-2012). L'any 2013 s'ha realitzat 95 préstecs
4. Bicicletes per a entitats	L'Associació Biter té 14 bicicletes que utilitzen per a la biciescola. Queda pendent de rebre la resposta de les necessitats de bicicletes del Consell de Joves de Terrassa
5. Ambicia't a l'institut	Es posa a disposició de les escoles una activitat basada en el Bikeability, per tal de formar i capacitar als alumnes per circular de forma segura en bicicleta per la ciutat. El 2012 es van realitzar 12 cursos a 2 escoles i 2 instituts (82 alumnes), al 2013 s'ha format a 352 alumnes Cursos de monitors de l'Ambicia't a l'Institut 2012: Es van fer 10 cursos per a un total de 67 formadors. Al 2013 s'ha fet cursos a 8 formadors.
6. Biciregistre	Pendent de signatura del conveni i posada en funcionament de la iniciativa
7. Aparcament segur	Es realitzen reunions de seguiment amb la Generalitat. S'estan fent les gestions per a que hi hagi aparcament segur a la futura estació de FGC Vallparadís. A la resta d'estacions, no es disposa de suficient espai a interior i per tant caldrà trobar opcions exteriors. <b>Actualment hi ha 4 equipaments públics tancats</b> que admeten bicicletes.
8. Ciclovía Terrassa /Via Ègara	Estudi de viabilitat realitzat
9. Activitats de promoció de la bicicleta	a1: Bike&Breakfast: s'ha fet a 2 escoles de Terrassa. En total s'han repartit uns 250 esmorzars saludables. b6: El mapa guia de la bicicleta edició 2013 (5.000 mapes editats). b7: S'ha actualitzat la informació dels 4 tòtems repartits per la ciutat. b8: s'ha fet una campanya amb 100 adhesius. Està previst fer-ne una altra. c9: s'està en fase de preparació de la informació que apareixerà al següent número de Visquem.
10. Biciescola	Actuació organitzada per l'Associació Biter (BiciTerrassaClub). Al 2013 s'ha fet 9 accions a les escoles, formant a un total de 50 alumnes.
11. Bicicleta i festa	L'Associació Biter (BiciTerrassaClub),participa en els principals actes festius de la ciutat com la Fira Modernista, la Setmana del Medi Ambient i la Setmana de la Mobilitat fent visible la bicicleta. També al Picninc Jazz Terrassa oferint aparcament per a bicicletes vigilat.
12. Observatori de la bicicleta	Avaluació i seguiment dels indicadors del pla de la bicicleta presentat per l'Associació Biter (BiciTerrassaClub)
13. Habilitació per la conducció de grups	S'ha realitzat diferents cursos i s'ha habilitat a un total de 31 persones.
14. La casa del ciclista	Acció no implantada
15. Bicicleta i instituts	Acció iniciada (hi ha participat una escola i 90 alumnes)
16. Sortides urbanes	<b>Pedalades dels dijous del BITER.</b> Rutes urbanes en bicicleta per descobrir Terrassa. 10 km. Tots els dijous, a les 20h, a la Casa Baumann. <b>Pedalades dels diumenges del BITER.</b> Rutes urbanes i per camins per a tota la família durant tot l'any. L'any 2013 s'ha fet 85 sortides programades (2.981 participants)
17. Ambicia't a la feina	Acció no implantada
18. Educació viària en bicicleta	Es realitza cada any entre abril i juny i hi participen els cursos de 5è de les escoles de Terrassa.

Font: Ajuntament de Terrassa

### 3.2.6. Xarxa d'itineraris supramunicipals

A l'entorn del nucli urbà de Terrassa hi ha un conjunt de camins de lleure i d'accés als camins històrics que connecten amb la xarxa interna de la ciutat.

**Figura 3.19. Accés a la xarxa de camins supramunicipals a l'entorn de la ciutat**



Font: elaboració pròpia a partir de la cartografia de l'Ajuntament de Terrassa

La taula següent analitza l'accessibilitat en bicicleta des de l'entramat urbà fins als diferents itineraris supramunicipals.

**Taula 3.14. Accés a la xarxa de camins supramunicipals**

	<b>Itinerari</b>	<b>Accessibilitat</b>
1	A St. Joan de Matadepera, La Barata i Mura	<b>Bona.</b> Accés per una zona de recent urbanització amb possibilitat de convivència de forma segura. La única dificultat és el creuament de la B-40 però hi ha passos de vianants.
2		<b>Bona.</b> Accés per una zona de recent urbanització amb possibilitat de convivència de forma segura. La única dificultat és el creuament de la B-40 però es disposa de passos de vianants.
3	Camí dels Monjos (Sant Llorenç del Munt)	<b>Bona.</b> Accés per una zona de recent urbanització amb possibilitat de convivència de forma segura. La única dificultat és el creuament de la B-40 però hi ha passos de vianants.
4	A Sant Llorenç Savall	<b>Bona.</b> Accés per una zona amb possibilitat de convivència de forma segura i propera a una zona 30.
5	A Matadepera	<b>Bona.</b> Accés per una zona amb possibilitat de convivència de forma segura i propera a una zona 30.
6	A Castellar, Sentmenat i Caldes de Montbui	<b>Bona.</b> Accés per una zona amb possibilitat de convivència de forma segura i propera a una zona 30.
7	A Sant Quirze del Vallès	<b>Bona.</b> Accés per una zona amb possibilitat de convivència de forma segura i propera a una zona 30.
8	Sabadell	<b>Bona.</b> Accés amb carril bici o itinerari de lleure pel parc de Gernika.
9	Camí dels Monjos (Sant Cugat del Vallès)	<b>Dolenta.</b> Tram final bicicleta en convivència amb el vianant per la vorera. Impossibile de circular en convivència amb el vehicle en un dels dos sentits.
10	Sabadell, Sant Quirze del Vallès i Barcelona	<b>Dolenta.</b> Tram final bicicleta en convivència amb el vianant per la vorera. Impossibile de circular en convivència amb el vehicle en un dels dos sentits.
11	Sant Cugat del Vallès	<b>Bona.</b> Accés per una zona de convivència (zona 30).
12	Rubí	<b>Bona.</b> Accés per una zona de convivència (zona 30).
13	Sant Muç	<b>Bona.</b> Accés per una zona de convivència (zona 30).
14	Ullastrell, Martorell i Castellbisbal	<b>Bona.</b> Connexió amb el nucli urbà en zones amb limitació de la velocitat a 30km/h.
15	Viladecavalls	<b>Bona.</b> Connexió amb el nucli urbà en zones amb limitació de la velocitat a 30km/h.
16	Martorell	<b>Bona.</b> Accés per una zona de convivència (zona 30).
17	Viladecavalls i Olesa de Montserrat	<b>Bona.</b> Accés per una zona amb possibilitat de convivència de forma segura i propera a una zona 30.
18	Vacarisses, Manresa i Montserrat	<b>Regular.</b> Accés per carrers amb possibilitat de convivència. El principal problema és al pont de creuament de la Riera del Palau després de la ronda de Ponent.
19	Rellinars	<b>Regular.</b> Accés per carrers amb possibilitat de convivència.
20	L'Obac i Mura	<b>Bona.</b> Carril bici existent a la carretera de Rellinars.

*Font: Elaboració pròpia a partir del treball de camp*

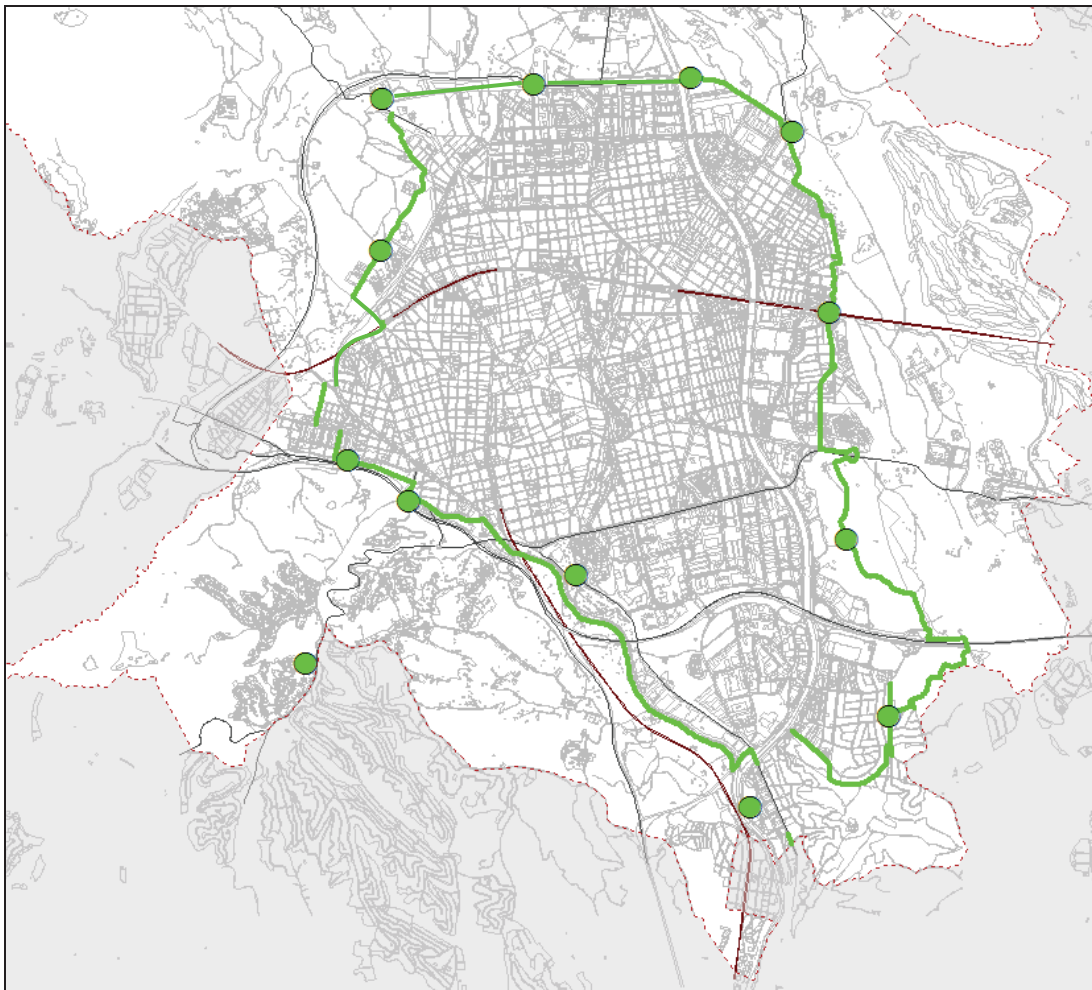
D'altra banda, el Pla Especial d'ordenació i gestió de l'Anella Verda pretén definir un perímetre de sòl no urbanitzable al voltant de la ciutat per tal de trobar un equilibri entre les funcionalitats ecològica, econòmica i social del territori. A nivell de mobilitat, un dels objectius de l'anella verda és: "Establir una xarxa de camins públics que ordeni l'ús públic, doni servei a les activitats existents en l'entorn, connecti amb les xarxes dels termes veïns, i millori l'accessibilitat des de la ciutat, potenciant els desplaçaments a peu i en bicicleta."

Concretament es preveu una xarxa d'itineraris principals de la xarxa formada per diversos camins que es preveu senyalitzar. Cal destacar el "camí de Vora" que segueix un recorregut annexat a la

ciutat. Aquesta anella connecta amb la trama urbana per diferents punts o portes d'entrada (algunes d'elles coincideixen amb l'accés a la xarxa de camins supramunicipals):

- Can Montllor
- La Grípia - Torresana
- Vilardell – ctra. de Sabadell
- Can Parellada
- Les Fonts
- Can Palet de Vista Alegre
- Can Jofresa
- La Cogullada
- Roc Blanc
- Can Boada del Pi
- Can Colomer
- Can Roca
- Riera de les Arenes

**Figura 3.20. Accés als camins rals a l'entorn del municipi**



*Font: Elaboració pròpia a partir de la cartografia de l'ajuntament de Terrassa*

### 3.2.7. Execució de les accions plantejades en el Pla de Mobilitat Urbana de 2003

El Pla Director de mobilitat de Terrassa de 2003 plantejava la construcció d'una xarxa d'itineraris per a bicicletes de 145 km. Una part rellevant de la xarxa s'ha executat però encara resten alguns dels vials més rellevants que el PMU incloïa en la xarxa d'itineraris per a bicicleta i no s'han executat:

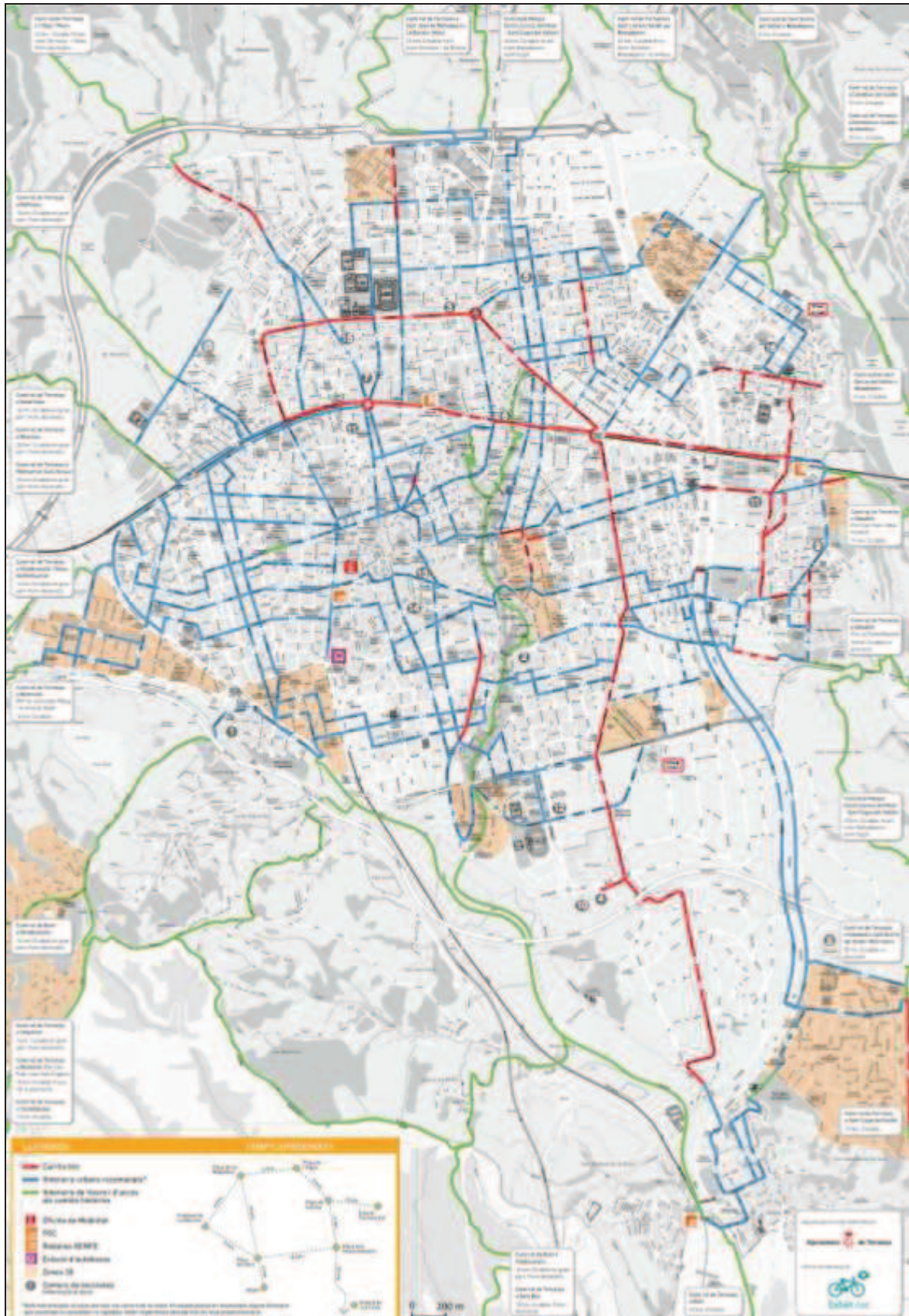
- Avinguda del Vallès.
- Ronda de Ponent / av. de Béjar.
- Carretera de Matadepera.
- Carretera de Castellar
- Carretera de Rellinars.

Les principals accions implantades des de l'elaboració del PMU de 2003 són:

- Carril bici segregat en calçada a Rambla St. Nebridi
- Carril bici segregat en calçada C. de l'Estatut.
- Carril bici segregat en calçada pg. Camp del Roure
- Carril bici segregat en calçada pg. 22 de juliol
- Carril bici segregat en a la vorera Ctra. Montcada.
- Cohabitació bicicleta amb vianants a pg. 22 de juliol
- Cohabitació bicicleta amb vehicles al c. Transversal, ctra. Matadepera, carrer del Nord, Av. Barcelona.
- Projecte de bicicletes públiques 2006
- Carril bici Av. Abat Marcet
- Carril bici C/ Colom
- C/ Sierra Nevada

Finalment, l'Ajuntament de Terrassa edita una Guia de la Bicicleta de Terrassa que recull un mapa amb els principals itineraris ciclables de la ciutat (classificats entre carrils bici, itineraris urbans recomanats i itineraris de lleure i d'accés als camins històrics) així com consells per circular amb bicicleta a la ciutat i recomanacions per millorar la seguretat dels usuaris. Aquesta actuació s'ha executat i se'n han fet diverses edicions.





Font: Ajuntament de Terrassa

### 3.2.8. Conclusions sobre la xarxa de bicicletes

- **Una xarxa creixent, però per finalitzar.** La xarxa d'itinerari per a bicicletes de Terrassa és de 144 km (17,85 km de carrils bici segregats i 126 km d'itineraris amb cohabitació). Durant els darrers 10 anys, aquesta xarxa s'ha multiplicat per 14. No obstant, presenta discontinuïtats entre determinades parts i potser una marca identitària que no li proporciona una configuració de xarxa llegible i atractiva per a potencials usuaris: completa, contínua i, per tant, segura en determinats encreuaments.
- **El 82% de la xarxa viària té un pendent inferior al 5%.** Només el 18% de la vialitat urbana de Terrassa compta amb pendents superiors al 5%, i per tant la major part de la vialitat compta amb bones condicions per a la bicicleta. No obstant això, la connexió nord – sud i est – oest passa per trams amb pendents pronunciats. Els desnivells més forts es troben als eixos perpendiculars a l'avinguda de Barcelona i en les urbanitzacions perifèriques.
- **Algunes barreres físiques dificulten la mobilitat en bicicleta.** Terrassa compta amb diverses infraestructures que condicionen la mobilitat en bicicleta. Aquest és el cas de la línia de ferrocarril, av. de Santa Eulàlia, la ronda de Ponent i alguns eixos amb intensitats de trànsit elevades i en les quals resulta necessari que la bicicleta circuli de forma segregada al vehicle privat.
- **El 66,8% de la població viu a menys de 150 m d'un itinerari on es pot circular en bicicleta de forma segura.** Per valorar l'accessibilitat de la població a la xarxa d'itineraris ciclables s'ha considerat una influència de 150 metres que equival a la distància a recorre en 1 minut (considerant que en bicicleta es realitzen 2,50 per segon). En base a aquest criteri, el 66,78% dels habitants resideix en aquesta àrea d'influència.
- **Existència de discontinuïtats puntuals.** Alguns dels recorreguts actualment considerats ciclables no compleixen les condicions òptimes per a garantir la seguretat dels ciclistes.
- **Carril bici del camí dels Monjos.** Fins a connectar amb el Parc de Gernika la convivència amb el vehicle privat és poc segura, sobretot en el tram de la rotonda de la plaça Vilardell. En aquest punt hi ha l'escola Roser Capdevila i l'institut Mont Perdut i caldria disposar d'un itinerari segur que facilités l'accés en bici entre el carril bici existent i el parc tenint en compte la potencialitat d'ús d'aquests usuaris vulnerables.
- **Carril bus – bici de la carretera de Montcada.** El desnivell positiu que han de superar les bicicletes en el tram que circulen en convivència amb l'autobús és pronunciat i fa que els ciclistes es desplacin a una velocitat inferior als 10km/h. Tenint en compte el trànsit actual de vehicles i autobusos i el nombre d'usuaris de la bicicleta aquesta situació no esdevé conflictiva fins al moment.
- **Només el 26,3% dels equipaments disposa d'un aparcament per a bicicletes al seu entorn.** A Terrassa hi ha 1.122 places d'aparcament per a bicicletes, essent aquesta, una dotació que s'ha triplicat durant els darrers cinc anys. La major part d'aquests aparcaments es troben als equipaments educatius i a l'entorn de les estacions de transport públic. No obstant això, només el 26,3% dels equipaments tenen un aparcament per a bicicletes a menys de 100 metres.

- **El sistema de bicicletes públiques en supressió temporal.** Durant 3 anys (2007- 2010) Terrassa ha comptat amb un sistema de préstec de bicicletes públiques gratuït per l'usuari. No obstant això, a partir de 2011 es va començar a cobrar una taxa anual provocant un reducció dràstica en el nombre d'usuaris inscrits (de 7.350 a un centenar), derivant en la supressió temporal del servei.
- **El Pla de Promoció per a l'ús de la Bicicleta a Terrassa 2012-2013.** El Pla de Promoció per a l'ús de la Bicicleta ha aprofitat una debilitat (la supressió del servei Ambicia't) per potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament quotidià a la ciutat de Terrassa. El Pla recull un total de 21 objectius específics i 18 propostes d'actuació, i actualment la major part de les accions s'estan portant a terme.
- **Bona connexió amb els itineraris interurbans.** A l'entorn del nucli urbà de Terrassa hi ha un vintena de camins de lleure i d'accés als camins històrics. La connexió entre la xarxa interna i externa és bona en un 80% dels camins, millorable en un 10% dels casos (camí de Vacarisses, Manresa i Montserrat i camí de Rellinars) i deficient en un 10% (camí dels Monjos i camí de Sabadell, Sant Quirze del Vallès i Barcelona).

### 3.3.3. Xarxa ferroviària

Els serveis ferroviaris que donen cobertura a la ciutat de Terrassa estan operats per Renfe i FGC. Cada operador té una línia, i entre elles no estan connectades.

Renfe opera la línia de rodalies R4, que connecta Manresa amb Barcelona i Sant Vicenç de Calders i la línia de trens regionals que connecta Barcelona i Lleida. La línia de rodalies té una oferta en dia feiner de 80 expedicions/dia i sentit amb una freqüència mitjana de 13 minuts i un temps de recorregut de 47 minuts. Els dissabtes, diumenges i festius l'oferta es redueix a les 99 expedicions/dia en els dos sentits amb una freqüència mitjana de 22 minuts

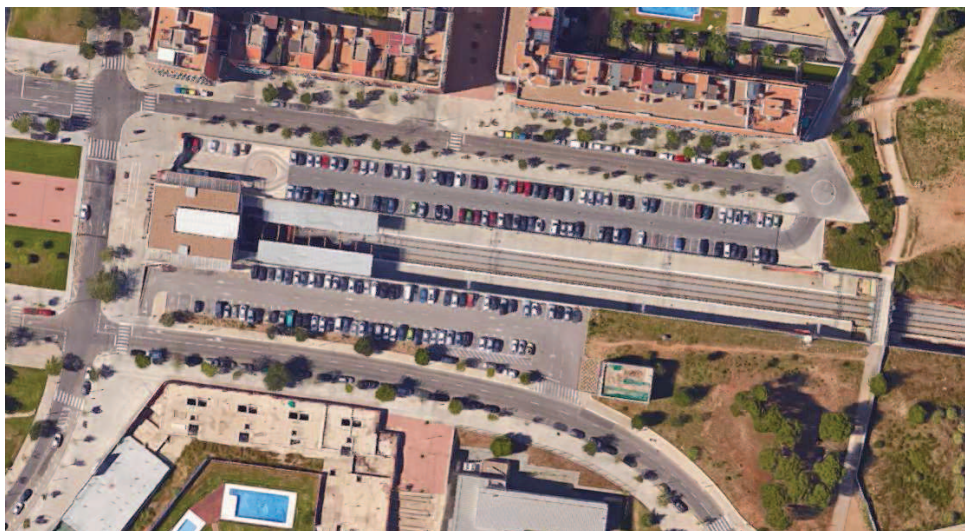
Per la seva banda, la línia de mitjana distància R12 connecta l'estació de l'Hospitalet de Llobregat amb la de Lleida Pirineus passant per Terrassa i Manresa. La línia compta amb 3 trens diaris en cada un dels sentits.

Terrassa disposa de 2 estacions de Renfe: l'Estació del Nord, al centre (Plaça del Nord) i Terrassa Est, a la banda est de l'Av. del Vallès i a l'alçada del Pg. 22 de Juliol.

L'estació Terrassa Est va entrar en funcionament l'any 2008. Està completament adaptada per a persones de mobilitat reduïda i compta amb dos zones d'aparcaments en calçada amb una oferta d'unes 220 places; aquesta oferta de places d'aparcament no està vinculada a l'ús del transport públic. L'estació del Nord no disposa d'aparcament.

L'estació Terrassa Est té connexió amb 2 línies urbanes d'autobús (L2 i L3), mentre que l'estació Terrassa Nord té connexió amb 8 línies urbanes (L1, L2, L3, L6, L7, L10, L12 i LH). Ambdues estacions disposen d'oferta d'aparcament de **bicicletes**.

**Figura 3.29. Aparcament de l'Estació Est de Renfe**



Per la seva banda, FGC opera la línia S1 Barcelona – Terrassa, amb dues estacions al municipi de Terrassa fins abans del juliol del 2015: Terrassa Rambla, localitzada al centre de la ciutat, en la Rambla Egara, i Les Fonts, localitzada just en la frontera amb Sant Quirze del Vallès. Totes dues estacions estan adaptades a PMRs. L'estació de Les Fonts disposa de dos aparcaments propers amb una capacitat total d'unes 430 places. Cap les dos està exclusivament vinculat als usuaris de

transport públic. A partir del juliol del 2015 entre en funcionament 3 noves estacions: Vallparadís – Universitat, Terrassa Estació del Nord i Terrassa Nacions Unides.

La línia S1 connecta Barcelona amb altres municipis del Vallès (Sant Cugat i Rubí), amb una oferta de 159 expedicions/dia feiner en els dos sentits i una freqüència en hora punta d'uns 10 minuts. En dissabtes l'oferta es redueix a les 105 expedicions/dia pels dos sentits i els diumenges i festius a 97 expedicions/dia.

L'estació de Terrassa – Rambla té connexió amb 9 de les 13 línies urbanes diürnes (L1, L2, L3, L4, L5, L6, L8, L9 i L12), mentre que l'estació de Les Fonts només connecta amb la línia L10 (i també amb l'extensió de l'L4 en caps de setmana i festius). L'estació de Terrassa - Rambla disposa d'aparcaments de **bicicletes** a l'exterior.

Els serveis de Rodalies Renfe i d'FGC estan incorporats al Sistema Tarifari Integrat de la Regió Metropolitana de Barcelona dins de la zona 3C.

La població servida en un hinterland de 500 metres (6-7 minuts a peu) del conjunt de parades ferroviàries de transport públic és del 18% de la població. Si s'amplia l'àrea d'influència fins a 1 km, la població servida s'incrementa fins al 58%.

## Treball

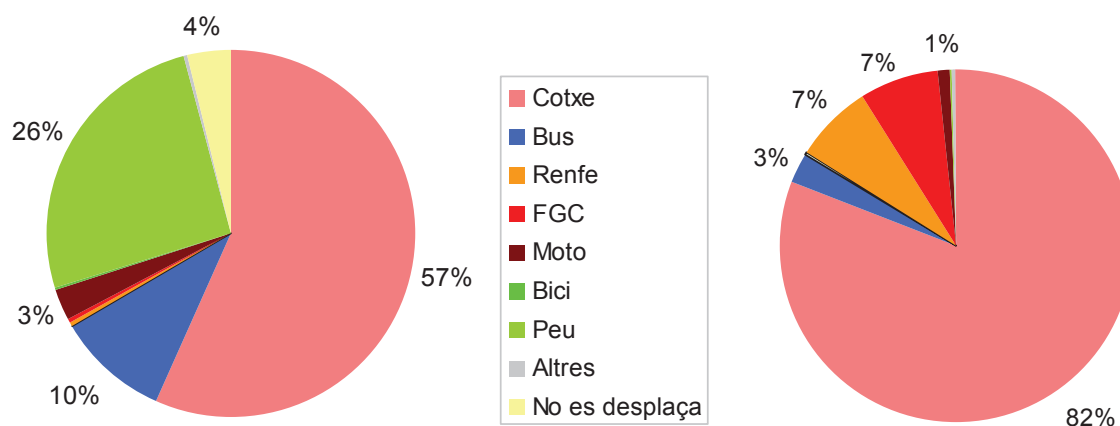
Es realitzen diàriament 97.288 viatges/dia per treball amb origen o destinació a Terrassa (primer viatge el dia per mobilitat obligada, EMO 2001), dels quals 50.869 viatges al dia són interns al municipi (52%).

L'autocontenció de Terrassa segons l'EMO 2001 (població activa que treballa al mateix municipi) és del 65%, superior a la mitjana de Catalunya, que es situa en 44%, i l'autosuficiència (llocs de treball ocupats per residents) és del 73%, molt superior al 36%, valor promig de Catalunya.

El principal mode d'accés pels desplaçaments interns a Terrassa és el cotxe particular, que representa el 57% dels desplaçaments urbans del municipi. El segon mode més utilitzat és l'anar a peu, amb un 26% dels desplaçaments, i en darrer lloc l'autobús urbà (10%).

En els trajectes interurbans, amb origen o destinació a Terrassa, també és el cotxe el mode més utilitzat, amb el 81% de quota. Els serveis ferroviaris de Renfe i d'FGC tenen una quota del 7% cadascun, mentre que l'autobús interurbà representa el 3% dels desplaçaments totals de connexió per treball.

**Figura 4.2. Repartiment modal dels desplaçaments per treball interns i de connexió: interns (esquerra) i de connexió (dreta)**



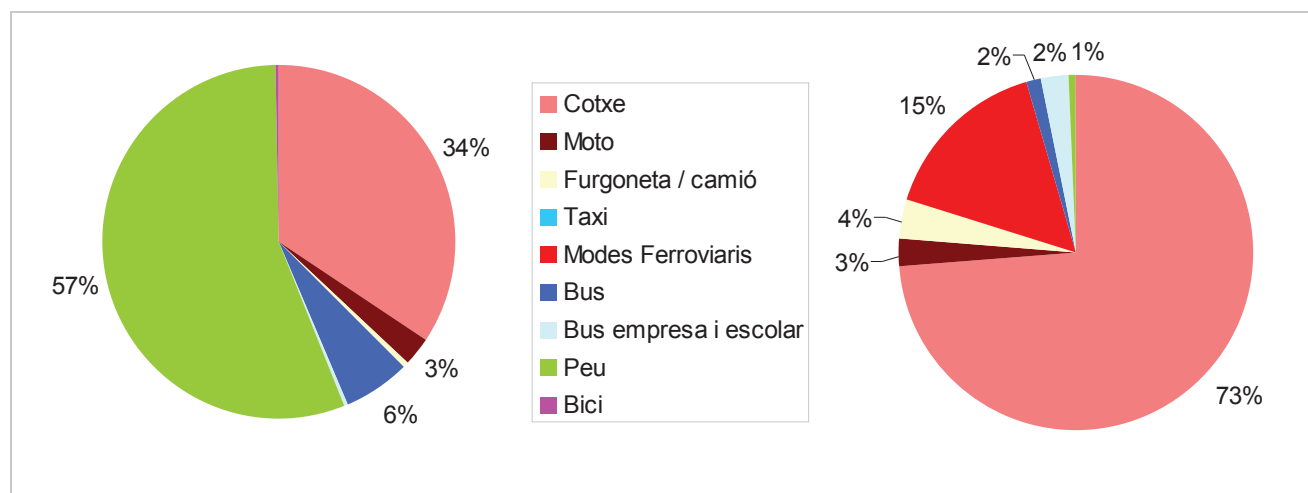
Font: EMO 2001

**Taula 4.2. Repartiment modal de la mobilitat per treball**

Desplaçaments/dia per modes	Cotxe	Bus	Metro	Renfe	FGC	Moto	Bici	Peu	Altres	No es desplaça	Total
Interns	28.809	5.072	0	176	172	1.316	199	12.989	193	1.943	50.869
De connexió (origen a Terrassa)	21.893	737	12	1.872	2.201	309	10	53	49	0	27.136
De connexió (destí a Terrassa)	15.675	554	55	1.488	1.104	269	9	79	50	0	19.283
Interurbans totals	37.568	1.291	67	3.360	3.305	578	19	132	99	0	46.419
Totals	66.377	6.363	67	3.536	3.477	1.894	218	13.121	292	1.943	97.288
% Distribució modal	Cotxe	Bus	Metro	Renfe	FGC	Moto	Bici	Peu	Altres	No es desplaça	Total
Interns	57%	10%	0%	0%	0%	3%	0%	26%	0%	4%	100%
De connexió (origen a Terrassa)	81%	3%	0%	7%	8%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
De connexió (destí a Terrassa)	81%	3%	0%	8%	6%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
Interurbans totals	81%	3%	0%	7%	7%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
Totals	68%	7%	0%	4%	4%	2%	0%	13%	0%	2%	100%

Font: EMO 2001

La major part de desplaçaments de connexió que es realitzen en un dia feiner amb origen o destinació a Terrassa per motius de treball són amb Barcelona (19%), Sabadell (16%), Rubí (11%) i Viladecavalls (7%).

**Figura 4.8. Repartiment modal dels desplaçaments interns (esquerra) i de connexió (dreta)**

Font: EMQ 2006

**Taula 4.5. Repartiment modal de la mobilitat interna i de connexió**

	Cotxe	Moto	Furgoneta / camió	Taxi	Modes Ferroviaris	Bus	Bus empresa i escolar	Peu	Bici	Total
Urbana	182.763	13.969	1.719	183	627	32.078	974	296.122	2.106	530.540
Interurbana	174.644	6.417	8.419	245	37.055	3.629	5.600	1.354	238	237.599
Total	357.407	20.385	10.138	428	37.681	35.706	6.573	297.475	2.344	768.139

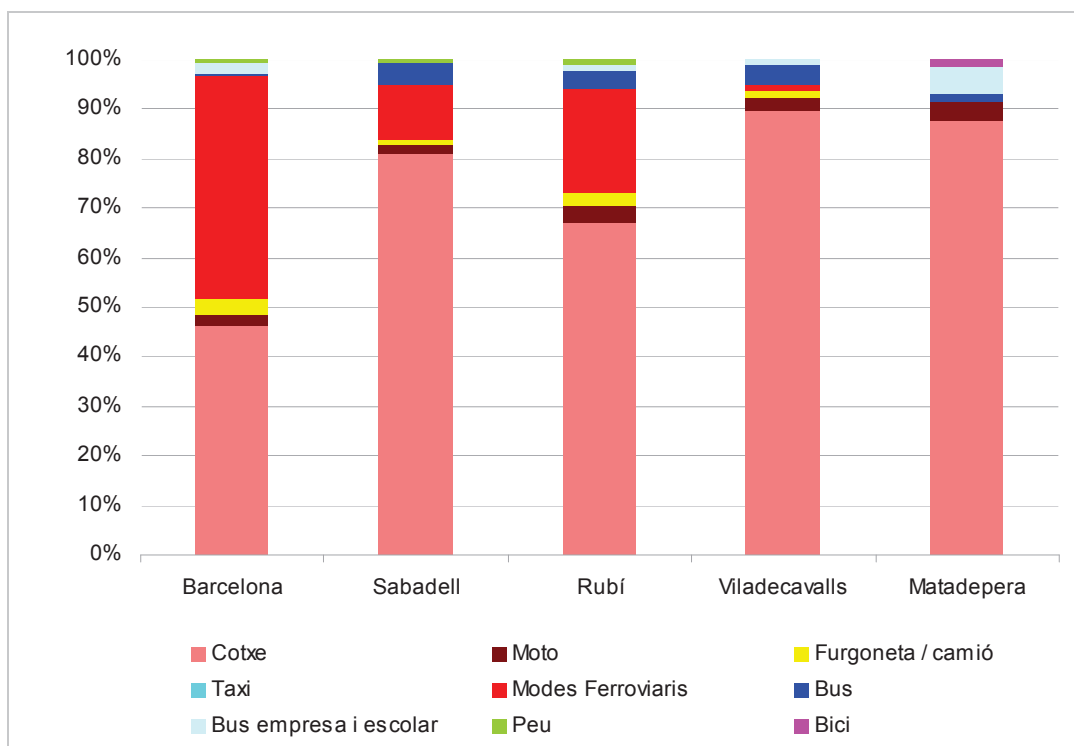
Font: EMQ 2006

En un dia laborable es realitzen a Terrassa 202.742 viatges/dia per motius ocupacionals (treball i estudi) sense comptar tornades: 118.339 viatges/dia interns al municipi, 49.954 viatges/dia de connexió amb origen a Terrassa i 34.948 viatges/dia de connexió destinació a Terrassa.

La mobilitat de connexió generada per treball a Terrassa té un pes superior a la mobilitat atreta en tant que els viatges de connexió generats representen el 59% dels trajectes interurbans mentre que els viatges de connexió atrets representen el 41% restant, tots dos sobre el total de mobilitat de connexió per treball.

La major part de desplaçaments de connexió que es realitzen en un dia feiner amb origen o destinació a Terrassa són amb Barcelona (17%) i Sabadell (16%), i a més distància Rubí (9%), Viladecavalls (7%) i Matadepera (6%).

Els desplaçaments de connexió amb Barcelona es distribueixen equilibradament entre el cotxe (47%) i el ferrocarril (45%). També destaca la quota del ferrocarril amb Rubí (21%) i amb Sabadell (11%), tot i que el cotxe es manté com a mode prioritari d'accés. Amb Viladecavalls i Matadepera es detecten les quotes més elevades pel vehicle privat (94% i 92%, respectivament).

**Figura 4.9. Repartiment modal dels desplaçaments entre Terrassa i les ciutats amb majors fluxos.**

Font: EMQ 2006

**Taula 4.6. Repartiment modal de la mobilitat de connexió pels principals fluxos (nre. desplaçaments/dia)**

	Cotxe	Moto	Furgoneta / camió	Modes Ferroviaris	Bus	Bus empresa i escolar	Peu	Bici	Total	%
Barcelona	19.055	802	1.334	18.419	137	852	361	0	40.959	17%
Sabadell	31.621	611	443	4.268	1.677	0	341	0	38.960	16%
Rubí	14.615	649	558	4.651	792	242	213	0	21.721	9%
Viladecavalls	14.795	408	243	222	647	177	0	0	16.492	7%
Matadepera	12.753	629	0	0	186	774	0	238	14.580	6%

Font: EMQ 2006

**Taula 4.7. Repartiment modal de la mobilitat de connexió pels principals fluxos (%)**

	Cotxe	Moto	Furgoneta / camió	Modes Ferroviaris	Bus	Bus empresa i escolar	Peu	Bici	Total
Barcelona	46,5%	2,0%	3,3%	45,0%	0,3%	2,1%	0,9%	0,0%	100,0%
Sabadell	81,2%	1,6%	1,1%	11,0%	4,3%	0,0%	0,9%	0,0%	100,0%
Rubí	67,3%	3,0%	2,6%	21,4%	3,6%	1,1%	1,0%	0,0%	100,0%
Viladecavalls	89,7%	2,5%	1,5%	1,3%	3,9%	1,1%	0,0%	0,0%	100,0%
Matadepera	87,5%	4,3%	0,0%	0,0%	1,3%	5,3%	0,0%	1,6%	100,0%

Font: EMQ 2006

#### 4.1.4. Enquesta de mobilitat en dia feiner 2012

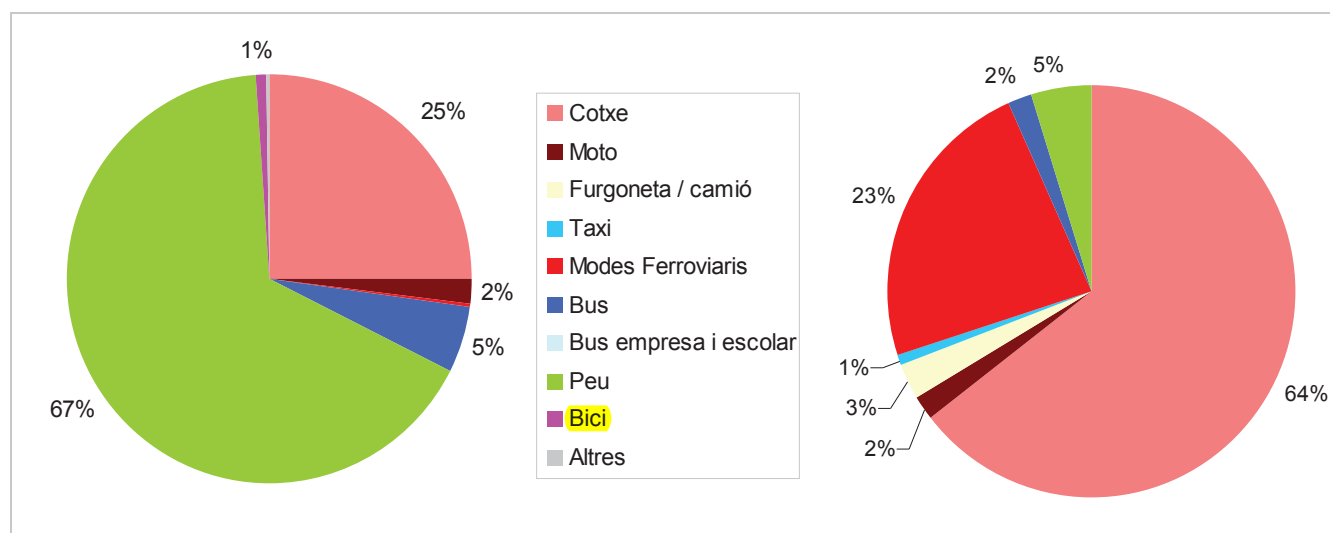
La darrera enquesta de mobilitat disponible és l'EMEF 2012. En el cas de Terrassa es van enquestar a 161 residents, mostra que representa un error del 8% per a un interval de confiança del 95%. L'EMEF s'aproxima a la mobilitat de la població de més de 15 anys.

Segons aquesta font de dades, es realitzen en un dia laborable a Terrassa 811.982 viatges dels quals 597.496 viatges/dia són intramunicipals; 107.159 viatges/dia són de connexió amb origen a Terrassa i 107.327 viatges/dia són de connexió amb destinació a Terrassa.

La mobilitat interna es realitza majoritàriament a peu (66%) mentre que els desplaçaments en cotxe també tenen una importància significativa amb el 25% dels desplaçaments. Els desplaçaments en transport públic representen el 5,4% (principalment bus urbà: 5,1%; el 0,3% en modes ferroviaris). **La bicicleta té una quota del 0,8%.** L'ocupació dels vehicles en la mobilitat interna és d'1,3 persones/vehicle.

El mode més utilitzat en els desplaçaments interurbans és el cotxe amb el 64,5% dels trajectes seguit pel transport en ferrocarril (23,4%). L'ocupació dels vehicles en la mobilitat de connexió és d'1,1 persones/vehicle.

**Figura 4.10. Repartiment modal dels desplaçaments interns (esquerra) i de connexió (dreta)**



Font: EMEF 2012

**Taula 4.8. Repartiment modal de la mobilitat interna i de connexió**

	Cotxe	Moto	Furgoneta / camió	Taxi	Modes Ferroviaris	Bus	Bus empresa i escolar	Peu	Bici	Altres	Total
Urbana	148.893	12.022	510	0	1.846	30.769	0	396.930	4.858	1.668	597.496
Interurbana	138.236	4.295	6.096	1.620	50.159	3.861	0	10.219	0	0	214.486
Total	287.129	16.317	6.606	1.620	52.006	34.630	0	407.149	4.858	1.668	811.982

Font: EMEF 2012

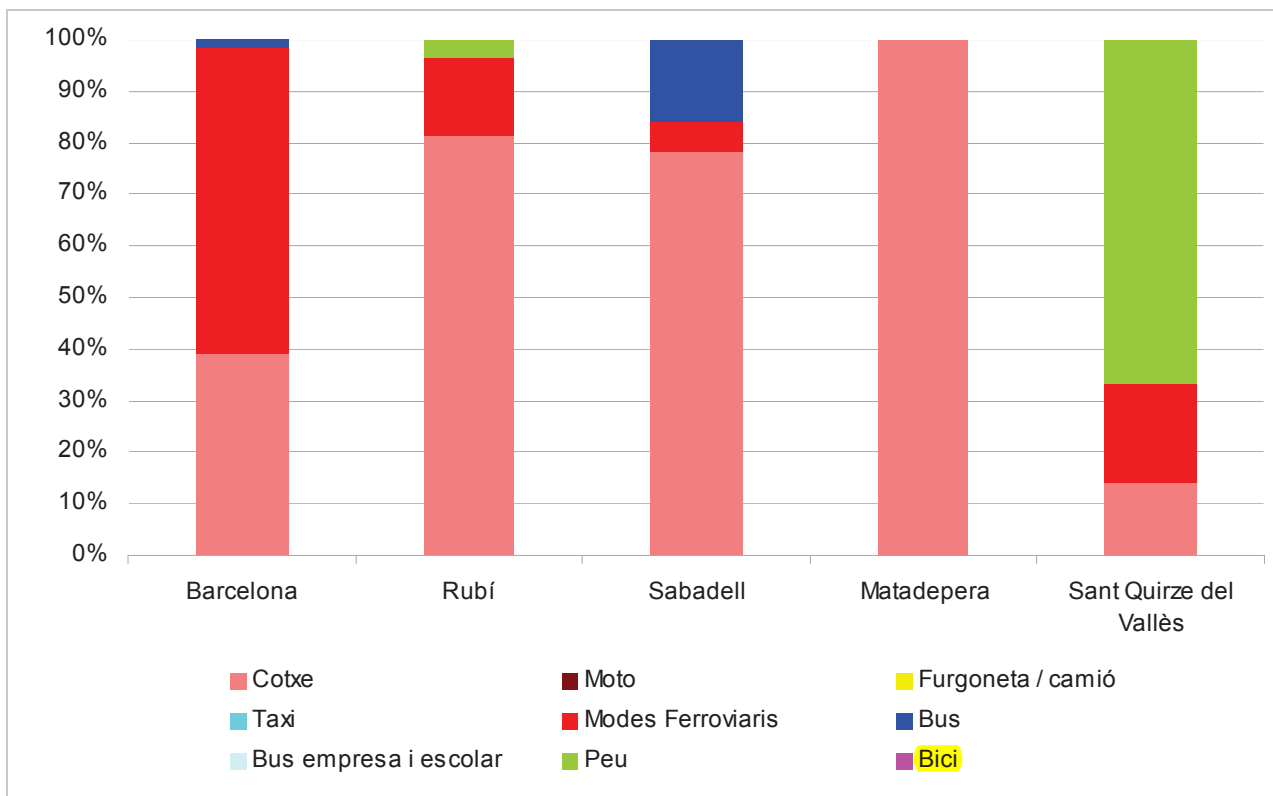
En un dia laborable es realitzen a Terrassa 122.590 viatges/dia per motius ocupacionals (sense comptar tornades): 51.560 viatges/dia interns al municipi, 41.064 viatges/dia de connexió amb origen a Terrassa i 29.966 viatges/dia de connexió destinació a Terrassa.

La mobilitat de connexió generada per treball a Terrassa té un pes superior a la mobilitat atreta en tant que els viatges de connexió generats representen el 58% dels trajectes interurbans mentre que els viatges de connexió atrets representen el 42% restant, tots dos sobre el total de mobilitat de connexió per treball.

La major part de desplaçaments de connexió que es realitzen en un dia feiner amb origen o destí a Terrassa són amb Barcelona (21%), Rubí (14%) i Sabadell (10%), i a més distància Sant Quirze del Vallès (6%) i Matadepera (6%).

Els desplaçaments de connexió amb Barcelona es realitzen principalment en modes ferroviaris (60%) i a més distància en cotxe (39%) També destaca la quota del ferrocarril amb Rubí (15%) i de l'autobús amb Sabadell (16%), tot i que el cotxe es manté com a mode prioritari d'accés per ambdós municipis. Els desplaçaments amb Matadepera es realitzen únicament en vehicle privat. No es consideren representatives les quotes modals dels desplaçaments amb OD Sant Quirze-Terrassa, ja que la mostra és de 4 persones enquestades.

**Figura 4.11. Repartiment modal dels desplaçaments entre Terrassa i les ciutats amb majors fluxos.**



Font: EMEF 2012

**Taula 4.9. Repartiment modal de la mobilitat de connexió pels principals fluxos (nre. desplaçaments/dia)**

Municipi	Cotxe	Modes Ferroviaris	Bus	Peu	Total	%
Barcelona	17.259	26.269	610	0	44.138	21%
Rubí	24.762	4.653	0	1.058	30.474	14%
Sabadell	15.993	1.182	3.251	0	20.426	10%
Matadepera	12.431	0	0	0	12.431	6%
Sant Quirze del Vallès	1.922	2.643	0	9.161	13.725	6%

Font: EMEF 2012

**Taula 4.12.Repartiment modal de la mobilitat interna i de connexió**

	Vehicle privat motoritzat				Transport col·lectiu			Modes no motoritzats		TOTAL
	Cotxe	Moto	Furgonet a/camió	Taxi	Modes Ferroviaris	Bus	Bus empresa i escolar	A peu	Bici	
<b>Urbà</b>	178.441	10.057	2.201	653	656	51.852	448	357.626	4.636	606.570
<b>Interurbà</b>	79.034	2.612	3.088	0	21.864	3.309	1.096	860	0	111.863
<b>Total</b>	257.475	12.669	5.289	653	22.520	55.161	1.544	358.486	4.636	718.433

	Vehicles privat motoritzat				Transport col·lectiu			Modes no motoritzats		TOTAL
	Cotxe	Moto	Furgonet a/camió	Taxi	Modes Ferroviaris	Bus	Bus empresa i escolar	A peu	Bici	
<b>Urbà</b>	29,4%	1,7%	0,4%	0,1%	0,1%	8,5%	0,1%	59,0%	0,8%	100%
<b>Interurbà</b>	70,7%	2,3%	2,8%	0,0%	19,5%	3,0%	1,0%	0,8%	0,0%	100%
<b>Total</b>	35,8%	1,8%	0,7%	0,1%	3,1%	7,7%	0,2%	49,9%	0,6%	100%

	Vehicles privat motoritzat	Transport col·lectiu	Modes no motoritzats	TOTAL
<b>Urbà</b>	191.352	52.956	362.262	606.570
<b>Interurbà</b>	84.734	26.269	860	111.863
<b>Total</b>	276.086	79.225	363.122	718.433

	Vehicles privat motoritzat				Transport col·lectiu			Modes no motoritzats		TOTAL
	Cotxe	Moto	Furgonet a/camió	Taxi	Modes Ferroviaris	Bus	Bus empresa i escolar	A peu	Bici	
<b>Urbà</b>	31,5%				8,7%			59,7%		100%
<b>Interurbà</b>	75,7%				23,5%			0,8%		100%
<b>Total</b>	38,4%				11,0%			50,5%		100%

Font: EM 2014

- En un dia laborable es realitzen a Terrassa 253.144 viatges/dia per motius ocupacionals (treball i estudi) i 474.827 per motius no ocupacionals. Dels desplaçaments realitzats per motius ocupacionals, 182.269 són interns (72%), 34.990 són amb desplaçaments de connexió amb origen a Terrassa (14%), i 32.598 amb destinació a Terrassa (13%).
- La major part de desplaçaments de connexió que es realitzen en un dia feiner amb origen o destinació a Terrassa són amb Barcelona (22%) i Sabadell (15%), i a més distància Rubí (10%), Matadepera (7%) i Cerdanyola del Vallès (6%).
- Els desplaçaments de connexió amb Barcelona es distribueixen equilibradament entre el cotxe (41%) i el ferrocarril (47%). També destaca la quota del ferrocarril amb Cerdanyola del Vallès (41%), tot i que el cotxe es manté com a mode prioritari d'accés. Amb Matadepera i Rubí es detecten les quotes més elevades pel vehicle privat (91% i 88%, respectivament).

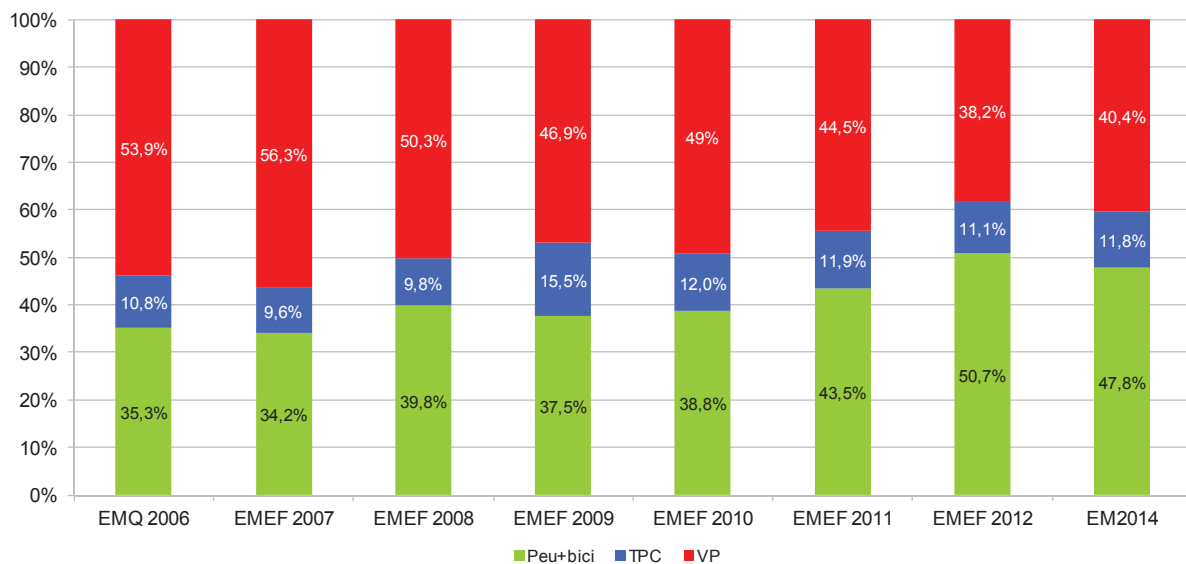
## Evolució de la mobilitat global

Tal i com s'ha esmentat anteriorment, l'error de la mostra de l'EMEF del 2012 és superior al 5%, llindar que estadísticament es considera representatiu. Per tant, com més es desagregui la mostra més representativitat es perd. És per aquest motiu que s'agafaran de referència els repartiments modals globals (sense diferenciar entre urbà i interurbà).

D'altra banda, es disposa també de les enquestes de mobilitat en dia feiner dels anys 2007, 2008, 2009, 2010 i 2011. Malgrat que l'error mostral és també en aquests casos superior al 5% (entre el 7,7% i el 8,5%), s'utilitzaran de base per determinar la tendència del repartiment modal global des del 2006.

El gràfic inferior mostra l'evolució del repartiment modal global considerant la mobilitat de la població de més de 15 anys (en el cas de l'EMQ 2006 i l'EM 2014, doncs, s'ha extret la mostra referent a la població de menys de 16 anys per tal que l'univers d'enquesta sigui el mateix que per l'EMEF i la inferència estadística sigui directa).

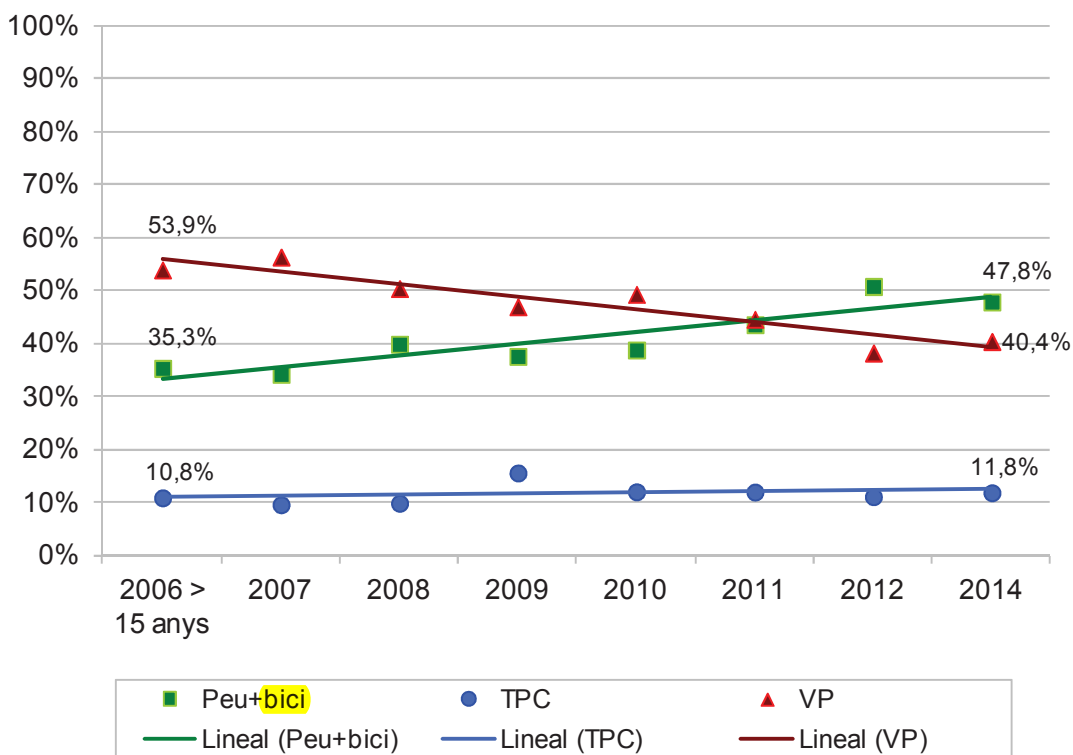
**Figura 4.14. Evolució del repartiment modal global (2006-2014)**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMQ 2006, de les EMEF 2007-2012 i la EM 2014

Les línies de tendència lineal mostren com efectivament la quota del vehicle privat motoritzat experimenta un decrement en detriment dels modes no motoritzats, principalment. El transport públic, per la seva part, es manté pràcticament constant amb una certa tendència a l'alça al llarg del període analitzat.

**Figura 4.15. Evolució del repartiment modal global i línies de tendència (2006-2014)**



Font: Elaboració pròpia a partir de l'EMQ 2006, de les EMEF 2007-2012 i la EM 2014

**Taula 4.15. Mostra i error mostral de les enquestes de mobilitat disponibles**

Any	mostra	univers	població total	% error	enquesta
2006	906	+3anys	199.817	3,3%	Enquesta mobilitat quotidiana 2006
2006*		+15 anys	199.817		Enquesta mobilitat quotidiana 2006
2007	133	+15 anys	202.136	8,5%	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2007
2008	145	+15 anys	206.245	8,1%	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2008
2009	154	+15 anys	210.941	7,9%	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2009
2010	163	+15 anys	212.724	7,7%	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2010
2011	160	+15 anys	213.697	7,7%	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2011
2012	161	+15 anys	215.678	7,7%	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2012
2013	641	+14 anys	180.114	3,86%	Enquesta mobilitat interurbana AMTU 2013
2014	933	+ 4 anys	215.517	3,2%	Enquesta Mobilitat de Terrassa 2014
2014*		+15 anys	215.517		Enquesta Mobilitat de Terrassa 2014

**Taula 4.16. Síntesi dels desplaçaments en dia feiner (interns, de connexió i totals) per modes**

Any	univers	desplaçaments/dia	desplaçaments/dia interns	desplaçaments/dia de connexió	interns			connexió			totals		
					Peu+bici	TPC	VP	Peu+bici	TPC	VP	Peu+bici	TPC	VP
2006	+3anys	768.552	530.540	238.012	298.228	33.861	198.451	1.592	46.528	189.893	299.820	80.389	388.344
2006*	+15 anys	678.019	446.062	231.957	237.647	29.644	178.771	1.592	43.916	186.449	239.239	73.561	365.220
2007	+15 anys	777.959	488.061	289.897	265.744	30.180	192.137	0	44.121	245.776	265.744	74.302	437.913
2008	+15 anys	719.190	515.633	203.557	285.735	31.016	198.882	787	39.647	163.122	286.522	70.663	362.005
2009	+15 anys	757.736	513.650	244.086	283.344	49.670	180.636	1.151	68.115	174.820	284.495	117.785	355.456
2010	+15 anys	796.886	551.445	245.441	304.985	42.535	203.924	3.830	53.026	188.585	308.815	95.561	392.510
2011	+15 anys	823.357	589.573	233.784	357.764	50.053	181.755	553	48.264	184.967	358.317	98.318	366.722
2012	+15 anys	811.982	597.496	214.486	401.788	34.283	161.425	10.219	55.640	148.627	412.007	89.923	310.052
2014	+ 4 anys	727.971	607.402	120.570	362.262	52.956	191.352	2.174	27.995	89.531	364.436	80.951	280.883
2014*	+15 anys	616.967	502.277	114.690	293.259	45.278	163.740	1.517	27.574	85.599	294.776	72.852	249.339

*Els desplaçaments de connexió de l'enquesta del 2014 no poden ser comparats amb la resta ja que només es té en compte els residents de Terrassa.*

**Taula 4.17. Síntesi del repartiment modal pels fluxos interns, de connexió i totals**

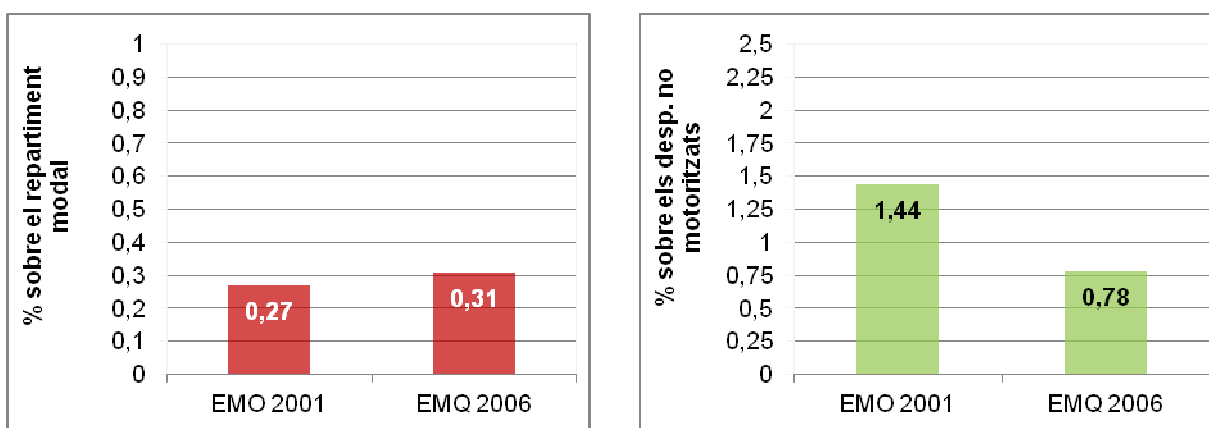
Any	univers	desplaçaments/dia interns	desplaçaments/dia de connexió	% interns			% connexió			% totals		
				Peu+bici	TPC	VP	Peu+bici	TPC	VP	Peu+bici	TPC	VP
2006	+3anys	69%	31%	56,2%	6,4%	37,4%	0,7%	19,5%	79,8%	39,0%	10,5%	50,5%
2006*	+15 anys	66%	34%	53,3%	6,6%	40,1%	0,7%	18,9%	80,4%	35,3%	10,8%	53,9%
2007	+15 anys	63%	37%	54,4%	6,2%	39,4%	0,0%	15,2%	84,8%	34,2%	9,6%	56,3%
2008	+15 anys	72%	28%	55,4%	6,0%	38,6%	0,4%	19,5%	80,1%	39,8%	9,8%	50,3%
2009	+15 anys	68%	32%	55,2%	9,7%	35,2%	0,5%	27,9%	71,6%	37,5%	15,5%	46,9%
2010	+15 anys	69%	31%	55,3%	7,7%	37,0%	1,6%	21,6%	76,8%	38,8%	12,0%	49,3%
2011	+15 anys	72%	28%	60,7%	8,5%	30,8%	0,2%	20,6%	79,1%	43,5%	11,9%	44,5%
2012	+15 anys	74%	26%	67,2%	5,7%	27,0%	4,8%	25,9%	69,3%	50,7%	11,1%	38,2%
2014	+ 4 anys	83%	17%	59,6%	8,7%	31,5%	1,8%	23,2%	74,3%	50,1%	11,2%	38,7%
2014*	+15 anys	81,4%	18,6%	58,4%	9%	32,6%	1,3%	24%	74,6%	47,8%	11,8%	40,4%

*\* S'ha filtrat la població de més de 15 anys per tal que l'univers d'enquesta sigui el mateix que per l'EMEF i la inferència estadística sigui directa.*

### 4.3. Demanda en bicicleta

Actualment no es disposa d'una enquesta sobre els hàbits de mobilitat dels ciutadans de Terrassa recent. Les dades de 2001 (enquesta de mobilitat obligada) i 2006 (enquesta de mobilitat quotidiana) reflecteixen un ús molt incipient de la bicicleta. Així en cap dels casos l'ús de la bicicleta no supera el 0,5% del conjunt dels desplaçaments ni un 1,5% dels desplaçaments no motoritzats.

Figura 4.19. Quota modal dels desplaçaments en bicicleta sobre la mobilitat total i sobre els desplaçaments no motoritzats

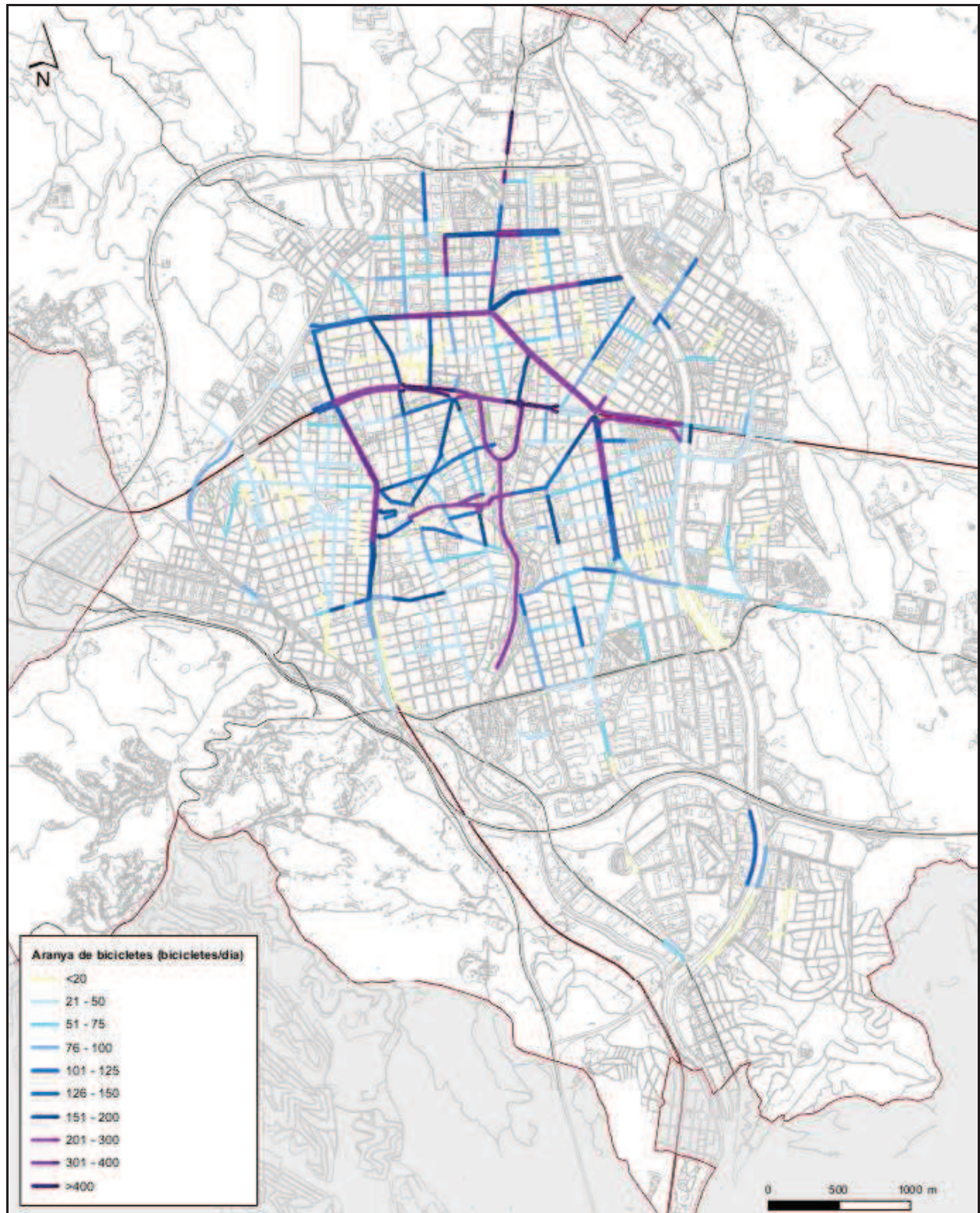


Font: EMO, 2001 i EMQ 2006

La demanda actual s'ha caracteritzat a partir dels aforaments manuals de bicicletes, els quals han permès aproximar l'aranya de la ciutat. En base al recompte en més de 500 seccions de vials de la ciutat, el percentatge de desplaçaments en bicicleta sobre el total de desplaçaments no motoritzats se situa en el 2,65%, i per tant la importància de la bicicleta sobre el repartiment modal es pot aproximar entorn a l'1% (entre el 0,93 i l'1,19%).

Per conèixer amb major detall els resultats dels diferents recomptes i la metodologia utilitzada vegeu l'annex corresponent. Per altra banda, el plànol 4.3.1 i la figura 4.5 d'aquest document es representa gràficament l'aranya de bicicletes de Terrassa.

Figura 4.20. Aranya de bicicletes de Terrassa (2013) (Plànol 4.3.1)



Font: Elaboració pròpia

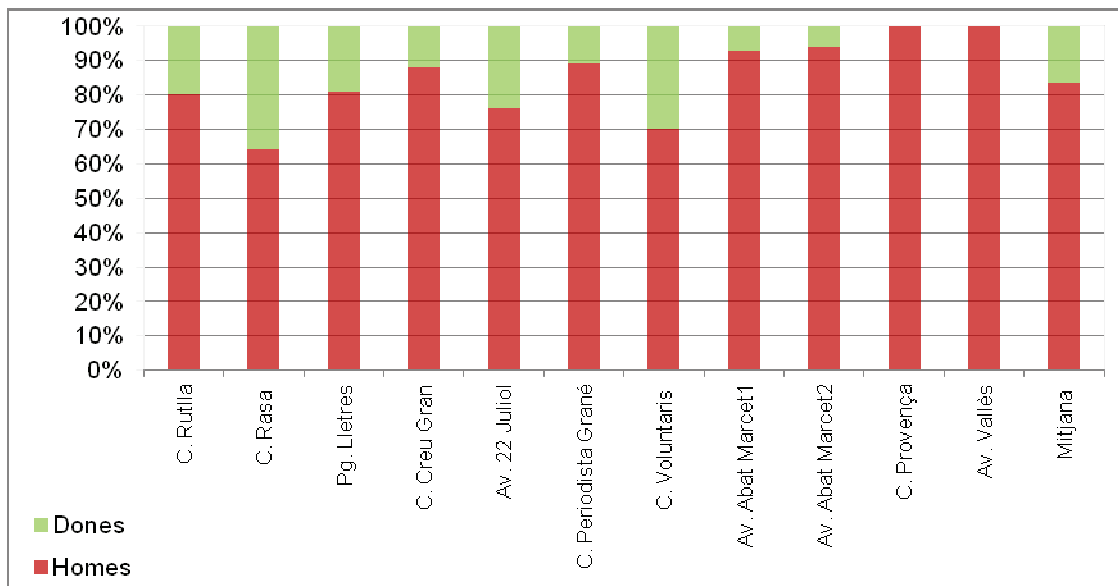
La demanda de bicicletes varia notablement entre diferents eixos i zones de la ciutat. D'aquesta forma cal destacar una elevada demanda en bicicleta en aquells eixos que disposen de carril bici així com aquelles zones pacificades o de vianants (especialment al centre urbà).

A continuació es detallen els itineraris amb una major demanda de bicicletes de la ciutat:

- **Parc Vallparadís.** Aquest parc actua com a pulmó verd de la ciutat de Terrassa i esdevé un important itinerari de passeig i lleure tant per a vianants com per a bicicletes. Diàriament s'estima que circulen a l'entorn de 300 bicicletes pel parc utilitzant els diferents camins i recorreguts existents. Una part molt important d'aquests desplaçaments es troben vinculats a l'oci i a la salut.
- **Pg. 22 de Juliol.** És el vial on s'ha registrat un major volum d'usuaris de la bicicleta, especialment al tram existent a l'entorn de l'estació del Nord de Renfe. Alguns dels usuaris utilitzen aquest eix per accedir a l'estació i realitzar l'intercanvi modal però en la majoria de casos no és així. Cal destacar també que es tracta d'un important eix utilitzat per a desplaçaments d'oci i lleure ja que disposa d'unes condicions agradables apte per a usuaris de tots nivells (molt utilitzat a les tardes per famílies i nens).
- **Illa de vianants i rambla d'Ègara.** Els vials pacificats del centre urbà compten amb intensitats diàries d'entre 150 i 300 de bicicletes. El flux d'aquest mode de transport per dins de l'espai de vianants és molt elevat i correspon sobretot a desplaçaments quotidians, ja siguin laborals/escolars com per compres i visites.
- **Carretera de Castellar.** Aquest eix no disposa de carril bici ni senyalització corresponent a convivència entre bicicletes i el trànsit motoritzat tot i això assumeix elevades intensitats de trànsit. El tram on es concentra un important volum de ciclistes correspon entre la plaça de la Dona i el Campus universitari de la UPC, amb valors de l'entorn de 350 bicicletes diàries. Part d'aquests usuaris estan vinculats a l'accés a la universitat.
- **Avinguda de l'Abat Marçet.** Compta amb intensitats d'entre 200 i 350 bicicletes/dia segons els trams.
- **Rambla Francesc Macià.** Diàriament s'estima que circulen a l'entorn de 250 bicicletes. Aquest vial no disposa de carril bici segregat, i en general la bicicleta circula en cohabitació amb el vehicle privat.
- **Avinguda Jaume I.** Diàriament s'estima que circulen entre 250 i 300 bicicletes.
- **Avinguda de Barcelona.** Diàriament s'estima que circulen poc més de 200 bicicletes.

Per altra banda, s'ha fet el recompte distingint els ciclistes segons el gènere en 11 punts d'aforament. De mitjana, el 16,5% dels usuaris de la bicicleta eren dones, i el 83,5% restant homes. Segons els punts el percentatge de dones ciclistes sobre el total oscil·lava entre el 0 i el 36%.

**Figura 4.21. Repartiment dels ciclistes segons gènere en els diferents punts d'aforament**



Font: Elaboració pròpia

Per altra banda, el treball de camp ha permès detectar algunes situacions de conflicte relacionades amb la mobilitat en bicicleta:

- Presència de bicicletes en sentit contrari al de la circulació. Aquesta situació s'ha observat als carrer de la Rutlla i Sant Genís.
- L'ocupació del carril bici per vehicles o elements del mobiliari urbà (contenidors)...



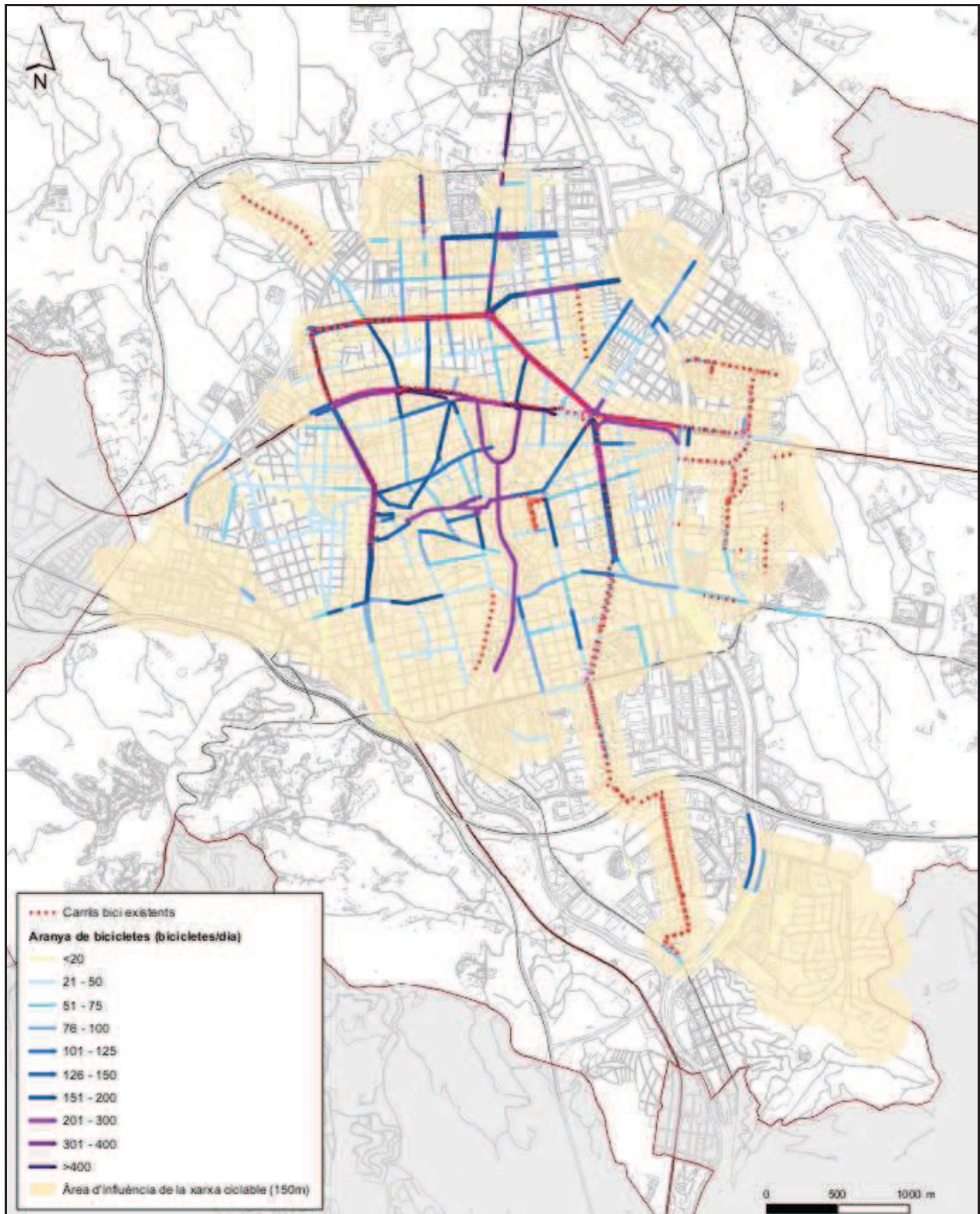
- Presència de ciclistes circulant per la vorera. Aquesta situació s'ha observat sobretot a l'av. del Vallès com a fet habitual i repetit, i en menor mesura als vials de l'entorn de l'UPC en sentit contrari als vehicles.
- Discontinuitat en determinats punts la xarxa ciclista actual. Algunes de les zones amb major demanda ciclista no disposen de cap itinerari que permeti la circulació en bicicleta o bé el recorregut existent deixa de tenir continuïtat en algun tram.

En analitzar l'aranya de bicicletes cal tenir en compte la xarxa d'itineraris ciclables existents, tant carrils exclusius per a bicicletes com zones amb possibilitat de convivència amb la resta de modes de transport.

D'aquesta forma, les zones que compten amb una major demanda de bicicletes disposen d'algun tipus d'itinerari que facilita la circulació en aquest mode. Tot i això, no tots els carrils bici presenten el mateix grau d'utilització sinó que els més perifèrics generalment són molt menys utilitzats.

El Pla de Mobilitat de Terrassa 2003 definia una xarxa d'itineraris principals per a bicicletes per on es concentraven els fluxos o recorreguts principals en aquest mode de transport. En aquests moments, segons resultats de 2013, s'observen algunes disfuncions respecte la demanda de bicicleta i els itineraris considerats com a principals.

**Figura 4.22. Aranya de bicicletes de Terrassa (2013) en relació al carrils bici i itineraris principals (Plànol 4.3.2)**

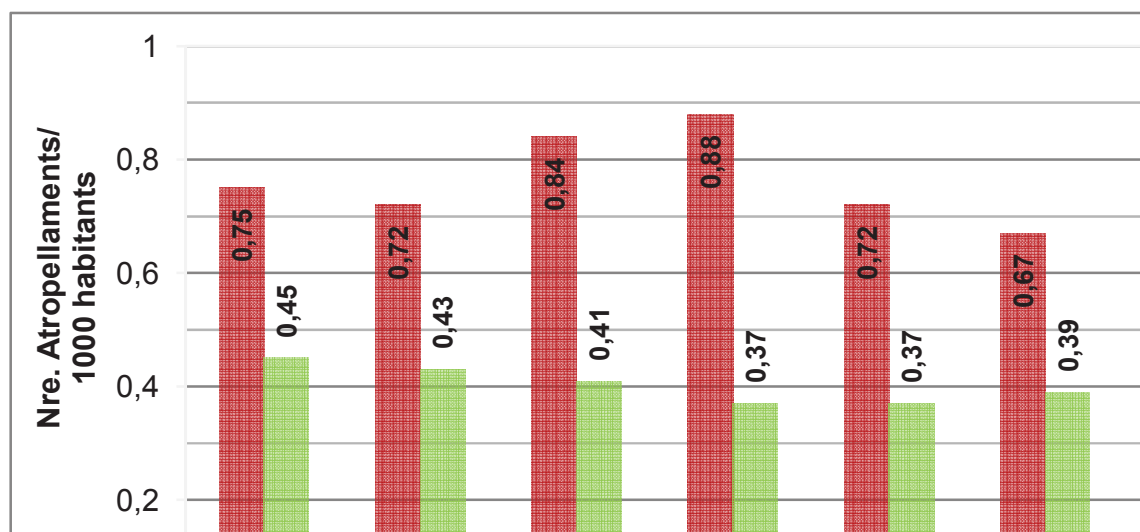


Font: Elaboració pròpia

### 4.3.1. Conclusions de la demanda de bicicletes

- **Increment de la demanda de la bicicleta en els darrers anys.** Durant els darrers anys, les accions impulsades per fomentar l'ús de la bicicleta han començat a donar fruits. Així, mentre que a l'any 2001 i 2006, aproximadament un 0,3-0,4% de la mobilitat s'efectuava en bicicleta, actualment aquest percentatge se situa a l'entorn de l'1% (entre el 0,93% i l'1,19%).
- **La demanda de la bicicleta es concentra bàsicament en itineraris ciclables.** Els eixos de major demanda ciclista coincideixen amb els vials que disposen de carril bici o bé permeten la cohabitació amb altres modes de transport. Tot i això, alguns dels carrils bici existents compten amb un grau d'utilització molt baix, com és el cas del carril bici d'accés als polígons industrials de Santa Margarida i Can Parellada i els carrils bici existents als barris de Torre-Sana i Sector Montserrat.

Figura 5.3. Nombre d'atropellaments amb víctimes/1.000 habitants, Terrassa i Catalunya (2003-2011)



Font: Pla local de seguretat viària 2007-2010 i Policia Local de Terrassa

En relació a l'avaluació del Pla local de seguretat viària 2007-2010, la major de les 10 mesures previstes s'han desenvolupat total o parcialment tal i com mostra la taula següent.

Taula 5.1. Grau de desenvolupament del Pla local de seguretat viària 2007-2010

Mesura	Execució
Jerarquització de la xarxa viària	Iniciada
Establiment de zones-30 pacificades	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Augment de la xarxa de carrers per a vianants	Implantada
<b>Ampliació de la xarxa de carrils bicicleta</b>	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Regulació amb semàfors els passos de vianants de les vies bàsiques	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Reforç de mesures físiques contra l'estacionament indegut	Realitzada i amb necessitat de continuïtat
Millora de l'oferta del transport públic urbà	Realitzada
Actuacions de millora de la seguretat viària en entorns escolars	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Millora del disseny i l'ordenació del trànsit en punts i trams de concentració d'accidents	Realitzada i amb projectes de continuïtat
Creació de la figura del Responsable del Pla Local de Seguretat Viària	Realitzada

Font: Pla local de seguretat viària 2007-2010 i l'actualització del Pla local de seguretat viària 2012-2015

Respecte als punts amb una major concentració d'accidents, s'ha actuat total o parcialment en 4 punts de concentració d'accidents dels 5 detectats del Pla (86% dels indrets) i en 11 trams dels 12 totals. Globalment s'han resolt els conflictes de seguretat viària en 4 dels 5 punts i en 6 de 12 trams. Per altra banda, la taula següent mostra els punts de la ciutat amb una major accidentalitat en els darrers 3 anys.

**Taula 5.2. Punts amb una concentració amb 5 o més accidents. Període 2010-2012**

Punt	Nre. Accidents			
	2010	2011	2012	Total
Rotonda plaça de la Dona	23	20	20	63
Rotonda crta. Matadepera amb av. Béjar	11	14	16	41
Rotonda plaça de l'Aigua	21	8	15	44
Rotonda pl. Del Doré	18	14	12	44
Rotonda av. del Vallès amb C/ Navarra	9	14	11	34
Rotonda C/ de Colom amb av. Tèxtil	9	13	9	31
Rotonda av. del Vallès amb C/ Rubí	2	9	9	20
Pl. Dels Països Catalans	7	11	7	25
C/ d'Antoni Torrella amb C/ d'Arquimedes	1	5	7	13
Rotonda C/ Olesa amb av. Sallent	8	11	7	26
Rotonda crta. de Rellinars amb pg. 22 Juliol	6	4	7	17
Plaça del Doctor Robert	13	7	6	26
C/ Pare Llauredor amb C/ Severo Ochoa	5	6	6	17
Rotonda av. del Vallès amb C/ Alemanya	2	2	5	9

Font: Memòria de la Policia Local de Terrassa

Finalment, en l'actualitat s'està actualitzant del Pla local de seguretat viària. El nou pla de té com a objectiu fonamental reduir la sinistralitat en zona urbana i planteja una reducció del 25% el nombre d'accidents amb víctimes i del nombre de víctimes en accidents de trànsit l'any 2016 respecte dels nivells de 2011.

D'altra banda, es disposa de dades corresponents al nombre d'accidents amb **bicicletes** en el període 2010-2013. En total durant aquests anys s'han produït 184 accidents.

**Taula 5.3. Accidents amb bicicleta dels darrers anys**

Any	Nre. accidents
2010	43
2011	38
2012	45
2013	58
<b>Total</b>	<b>184</b>

Font: Memòria d'accidents de trànsit implicades bicicleta de la Policia Local de Terrassa

En analitzar la distribució al llarg de l'any destaca una concentració dels accidents als mesos de primavera, estiu i tardor, coincidint amb el període de major utilització d'aquest mode de transport. Així, els mesos d'hivern (sobretot gener i febrer) juntament amb el mes d'agost (període de vacances) el nombre d'accidents es redueix notablement. Cal destacar també l'augment interanual del nombre d'accidents bicicletes, probablement com a conseqüència de l'augment de l'ús d'aquest mode de transport als darrers anys, tot i que no hi ha dades d'aforaments de bicicletes al respecte per a la constatació d'aquesta afirmació.

Pel que fa a la franja horària destaca una concentració dels accidents entre les 19 i les 20 hores (15%). Entre la resta de franges destaca una punta d'accidentalitat durant el migdia ja que entre les 12 i les 16h es van produir el 31,5% dels accidents.

En relació a les causes d'accident destaca l'envestida (frontolateral) que correspon al 41,85% dels casos. En menor mesura destaquen els accidents per caiguda o volcada (15,22%), per fragment o col·lisió lateral (11,96%) i atropellament (10,87%)

**Taula 5.4. Accidents amb bicicleta dels darrers anys segons tipus**

Tipus d'accident	2010	2011	2012	2013	Total	%
Envestida (frontolateral)	19	22	19	17	77	41,85%
Caiguda a la via o volcada	8	2	5	13	28	15,22%
Fregament o col·lisió lateral	1	6	7	8	22	11,96%
Atropellament	7	4	6	3	20	10,87%
Encalç	1		4	7	12	6,52%
Col·lisió frontal	4	1	2	3	10	5,43%
Altres	2		1	3	6	3,26%
Xoc contra objecte/obstacle	1	2	1	2	6	3,26%
Sortida de la via amb xoc o col·lisió		1		1	2	1,09%
Sortida de la via amb volcada				1	1	0,54%
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>45</b>	<b>58</b>	<b>184</b>	

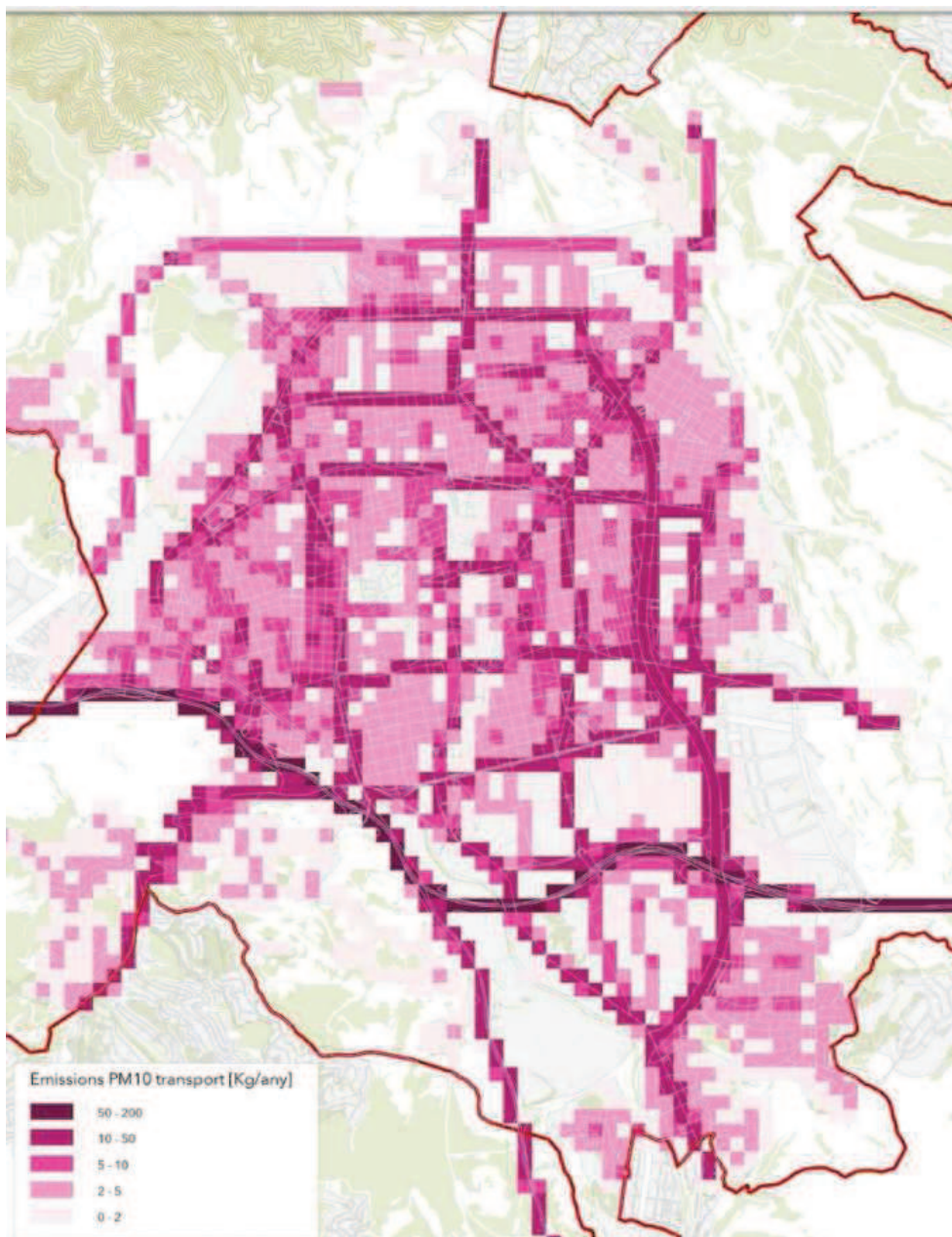
*Font: Memòria d'accidents de trànsit implicades bicicleta de la Policia Local de Terrassa*

Del total d'accidents produïts en el període 2010-2013 el 74,5% es van produir entre una bicicleta i un vehicle motoritzat, bàsicament amb turismes (el 67,4% del total d'accidents). Només 3 accidents (1,63%) es van produir amb un vianant i tots van passar durant el 2013.

L'accidentalitat segons lesions mostra un predomini de lesivitat lleu en un 68,6% dels casos. Només el 8,25% dels accidents van suposar víctimes en estat greu. Per contra, el 23,2% de les víctimes no van patir lesions.

El 89,6% de les víctimes per accident de bicicleta els conductors eren homes, i només el 10,4% eren dones. L'edat predominant de les víctimes eren menors de 25 anys (42,8%).

Figura 5.16. Emissions de PM<sub>10</sub> per cel·la (Kg PM<sub>10</sub> /any) degudes al transport



Font: Pla de Qualitat de l'Aire de Terrassa 2015-2020.

El PMQA de Terrassa 2015-2020 recull 43 mesures encaminades a millorar la qualitat de l'aire. Les propostes referents a reduir les emissions dels vehicles (14), augmentar la utilització del transport públic i col·lectiu (7), **incrementar el nombre de desplaçaments a peu o en bicicleta** (5) i les mesures destinades a reduir les emissions derivades de la distribució urbana de mercaderies (2) tenen un impacte directa amb el Pla de Mobilitat Urbana.

Mesures que contempla el PMQA de Terrassa 2015-2020 referents a mobilitat i transport	Incorporació al PMU
<b>1. MESURES DESTINADES A REDUIR LES EMISSIONS DELS VEHICLES.</b>	
1.- Promocionar l'ús dels vehicles més nets.	VM9
2.- Bonificar fiscalment l'ús de vehicles més nets.	VM9
<b>3.- Impulsar la utilització de la bicicleta elèctrica</b>	B11
4.- Impartir cursos de conducció eficient.	VM10
5.- Regulació integral de l'estacionament al centre de la ciutat	AP1
6.- Introduir la gestió variable de carrils .	VM5
7.- Utilització eficient dels park&ride de la ciutat	AP5
8.- Control dels vehicles més contaminants.	
9.- Reduir els límits de velocitat en vies interurbanes.	VM15
10.- Promoure la major ocupació dels vehicles i la utilització de sistemes de vehicle multiusuari	GM4 AP5 VM6 VM7
11.- Gestió de la xarxa viària afavorint els modes de transport més sostenibles.	VM1 (Tot el pla contribuirà en aquesta actuació)
12.- Identificar Zones Urbanes d'Atmosfera protegida (ZUAP).	ZA1
13.- Tarificació municipal de l'aparcaments públics del carrer en funció de les emissions de contaminants dels vehicles	AP4
14.- Reducció de la contaminació en zones escolars.	ZA13
<b>2. MESURES DESTINADES A AUGMENTAR LA UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC I COLLECTIU I A REDUIR-NE LES EMISSIONS</b>	
15.- Estudiar la reestructuració de la xarxa de transport públic de superfície.	TP1 ZA8
16.- Millorar l'accessibilitat, el confort i la informació a les parades	TP5
17.- Accions de foment de la intermodalitat i foment de la T-mobilitat	TP13
18.- Potenciar la informació "on line" del transport públic.	TP7 GM12 GM7
19.- Potenciar els Plans de Mobilitat de Polígons Industrials i altres punts de generació de mobilitat	GM6
20.- Renovar la flota d'autobusos	TP12
21.- Promoure la renovació de la flota de taxis per vehicles més eficients.	

Mesures que contempla el PMQA de Terrassa 2015-2020 referents a mobilitat i transport	Incorporació al PMU
<b>3. MESURES DESTINADES A INCREMENTAR EL NOMBRE DE DESPLAÇAMENTS A PEU O EN BICICLETA</b>	
22.- Millorar la xarxa actual d'itineraris per a bicicletes	B1 B2 B3 B4 ZA7
23.- Reduir el risc de robatori de les bicicletes	B5 B6 B7
24.- Actualitzar el Pla de promoció de l'ús de la bicicleta	B13
25.- Millorar la xarxa d'itineraris principals per a vianants	V1 V2 V3 V4 V5 ZA5 ZA6
26.- Crear una xarxa de camins escolars.	GM3
<b>4. MESURES DESTINADES A REDUIR LES EMISSIONS DERIVADES DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES.</b>	
27.- Optimitzar i racionalitzar l'activitat de càrrega i descàrrega.	DUM1 DUM 2 DUM3 DUM4 DUM5 DUM6 DUM7 DUM8
28.- Concessió d'avantatges per vehicles més nets destinats a la distribució de mercaderies.	DUM9

### 5.3. Ordenances municipals de mobilitat

Les ordenances municipals relacionades amb mobilitat són a hores d'ara un conjunt de reglaments amb visió particularitzada per tal de resoldre necessitats específiques: reglament de circulació, gestió de l'aparcament, infraccions en la via pública, reglament per a persones amb discapacitat...

No disposen, per tant, d'una visió integrada dins les necessitats urbanístiques o orientades sota unes mateixes directrius per tal d'aconseguir un canvi d'hàbits progressiu en l'ús de l'espai públic de mobilitat, tant per a generar una població més saludable i sostenible per a la ciutat en els seus modes quotidians de transport, com per reduir accidents i, per tant, costos individuals i socials molt elevats.

## 6. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

### 6.1. Diagnosi de la situació actual

#### 6.1.1. Anàlisi socio-econòmica

- L'envelliment proper d'unes generacions d'alta taxa de natalitat de població i a l'hora amb major esperança de vida generarà una **major demanda d'accessibilitat i mobilitat guiada o col·lectiva**.
- **Les dimensions de la zona urbana compacta suposen una gran potencialitat per als desplaçaments de proximitat** (a peu o modes lleugers) si es disposa de la xarxa adequada. La mida de la ciutat permet arribar al centre en 35 minuts caminant (4 Km/h) i en 15 minuts en **bicicleta** (10 Km/h).
- Terrassa presenta una **compactació de població urbana** que la fa molt apte per a implantar o reforçar mesures de transport col·lectiu combinat amb modes de transport no motoritzat o a peu. De les 49 zones, 6 superen els 240 hab/ha.
- **Terciarització de l'economia local:** la indústria passa d'aportar el 56% dels treballadors assalariats a aportar-ne només el 21%, mentre que el sector serveis es converteix en el primer sector de la ciutat agrupant el 73% de la força de treball dependent.
- **Reducció de la mobilitat per motius ocupacionals.** Des del 2007 Terrassa ha perdut 22.545 treballadors assalariats. Aquest fet es tradueix en una reducció de la mobilitat per motius ocupacionals, que es posa de manifest en el context metropolità amb una reducció de la intensitat de trànsit de la xarxa viària i del volum de passatger del transport públic interurbà.
- **La mobilitat ocupacional es concentra principalment en els districtes I i III.** En el districte I es concentren el 28% dels alumnes de fins a 16 anys (9.100) i el total d'alumnes universitaris (8.000), mentre que en el districte III es concentren el 73,5% dels treballadors i un 69% de les empreses
- **Reducció de l'índex de motorització en els darrers anys.** Des de l'any 2007, l'índex de motorització de Terrassa s'ha reduït en gairebé un 6%, reducció superior a la mitjana comarcal (-4%) i catalana (-2,4%).
- **Lleuger increment de la diversificació del parc mòbil motoritzat.** Es redueix la proporció de turismes en un 4% i s'incrementa el de motocicletes en un 2%.

#### 6.1.2. Mobilitat global

- **Es detecta una tendència a la reducció de la quota del vehicle privat en detriment dels modes no motoritzats.** All llarg de la dècada dels 90 i principis del 2000 el vehicle privat ha anat guanyat quota fins a representar el mode de transport majoritari per a realitzar els desplaçaments. Malgrat que la informació disponible posterior al 2006 té un error superior al 5%, es pot constatar que a partir de l'any 2007 es redueix l'ús del vehicle privat i s'incrementa el dels modes no motoritzats, tendència que es manté fins avui dia.

- **L'enquesta de Mobilitat realitzada al 2014, constata la tendència en l'augment de la mobilitat a peu, el descens de la mobilitat en vehicle privat, i un cert estancament en la mobilitat en transport públic.**

### 6.1.3. Mobilitat a peu

- **El 33,5% de la xarxa viària és destinada als vianants.** La xarxa viària interna d'una ciutat defineix les prioritats en cadascun dels modes de desplaçament. Actualment, més d'un terç de la xarxa viària de Terrassa és destinada als vianants, essent aquest un percentatge que s'ha incrementat en els darrers anys. Així mateix, si s'incorporen com a espai de vianants els parcs (excepte el Parc Serra de Galliners) el percentatge augmenta fins al 42,26%.
- **El 52% de la xarxa per a vianants és accessible.** Per garantir la comoditat i la seguretat dels vianants resulta necessària una amplada mínima lliure de pas de les voreres igual o superior a 1,80m. Utilitzant aquest criteri el 58,8% de voreres de Terrassa són accessibles, essent més elevat aquest percentatge al districte V (70,9%) i inferior al IV (47,9%).
- **El 92,8% dels itineraris per a vianants té un pendent inferior al 8%.** Per tal de garantir la comoditat i la seguretat dels vianants el pendent dels itineraris ha de ser inferior al 8% i no ha d'incloure cap escala ni graó aïllat en el seu recorregut. El 92,8% de la xarxa viària de Terrassa té un pendent inferior al 8%. Tot i això, el percentatge restant afecta a molts punts i sectors de la ciutat i resulta comú que en un itinerari hi hagi petits trams que superin el 8% de pendent.
- **Bona dotació de passos de vianants.** Terrassa compta amb més de 4.100 passos per a vianants. Aproximadament el 80% de les cruïlles de Terrassa tenen passos per a vianants senyalitzats que faciliten el creuament a peu de la via. Aquesta situació encara és més favorable en les cruïlles de la xarxa d'itineraris principals on pràcticament hi ha pas a tots els vials que hi intersequen.
- **Elevada accessibilitat en els passos per a vianants de la xarxa d'itineraris principals de vianants.** De les més de 1.900 cruïlles ubicades a la xarxa d'itineraris principals per a vianants, el 88,7% disposen de pas que compleix amb els criteris d'accessibilitat (disposen de gual o rebaix a la vorera i de la corresponent senyalització horitzontal), un 5,7% disposen de passos no accessibles i el 5,6% restant correspon a cruïlles sense pas per a vianants.
- **Algunes infraestructures suposen una important barrera per a la mobilitat a peu.** Terrassa compta amb diverses infraestructures que condicionen la mobilitat a peu de Terrassa, si bé en els darrers anys s'han fet actuacions per minimitzar-ho. Aquest és el cas de la línia de ferrocarril (pg. 22 Juliol), l'avinguda de Santa Eulàlia, la ronda de Ponent i alguns eixos amb intensitats de trànsit elevades i una dotació insuficient de passos per a vianants (av. Abat Marçet, av. de Béjar). Així mateix, tot i les millores evidents en els darrers anys, també presenta un important efecte barrera el Parc de Vallparadís i sobretot la riera de les Arenes.

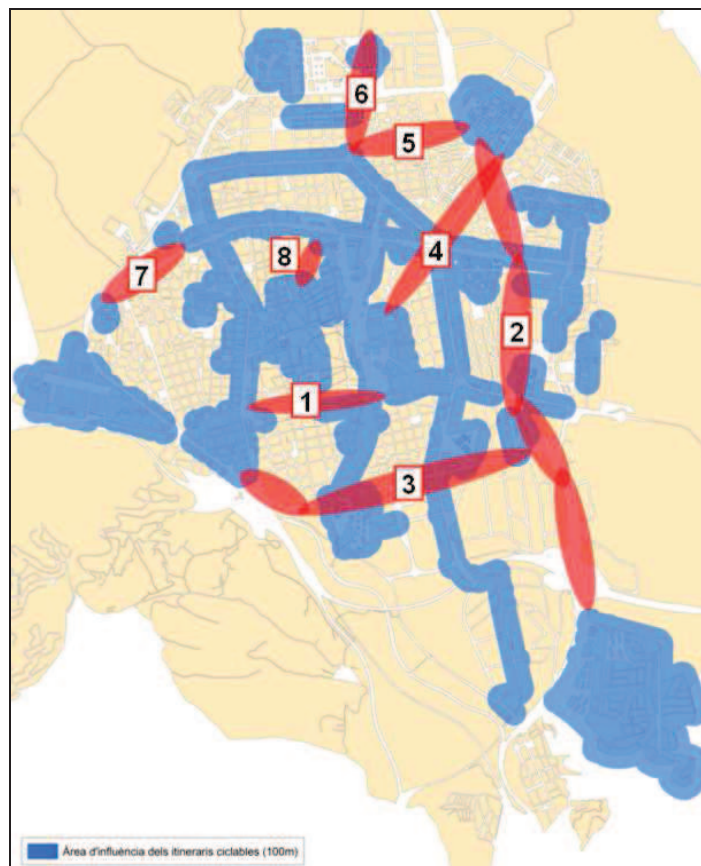


- **La demanda a peu té una important relació amb els usos existents a l'entorn.** Les zones que compten amb una elevada concentració d'establiments comercials i serveis presenten un major volum de vianants. Així mateix, els principals itineraris d'accés a equipaments educatius, esportius i culturals presenten volums de vianants majors que la resta de vials.
- **La rambla d'Ègara i el centre de la ciutat són els sectors de Terrassa amb una major intensitat de vianants.** La zona d'ús exclusiu de vianants existent al centre de la ciutat i la Rambla d'Ègara presenten intensitats de vianants molt elevades (en algun cas per damunt de 20.000 vianants/dia), molt vinculat a l'elevada concentració d'establiments comercials, d'equipaments i serveis. A banda d'aquest sector, també esdevé una polaritat molt important per als vianants l'Av. 22 de Juliol (entorn de l'estació del Nord) i alguns eixos emblemàtics de la ciutat (av. Jacquard, carretera de Castellar, Rambla Francesc Macià, c. Galileu, Ctra. de Matadepera...).
- **Disfuncions entre la xarxa d'itineraris principals de vianants fixada en el Pla de Mobilitat de Terrassa (2003) i la demanda.** Hi ha vials que concentren intensitats de vianants molt elevades i per contra no formen part de la xarxa principal.

#### 6.1.4. Mobilitat en bicicleta

- **Algunes barreres físiques que dificulten la mobilitat en bicicleta.** Terrassa compta amb diverses infraestructures que condicionen la mobilitat en bicicleta. Aquest és el cas de la línia de ferrocarril, av. de Santa Eulàlia, la ronda de Ponent i alguns eixos amb intensitats de trànsit elevades i en les quals resulta necessari que la bicicleta circuli de forma segregada al vehicle privat.
- **Una xarxa creixent, però per finalitzar.** La xarxa d'itinerari per a bicicletes de Terrassa és de 95km (17,85 km de carrils bici segregats i 77,25 km d'itineraris amb cohabitació). Durant els darrers 10 anys, aquesta xarxa s'ha multiplicat per 10.
- **El 66,8% de la població viu a menys de 150 m de la xarxa ciclable.** Per valorar l'accessibilitat de la població a la xarxa d'itineraris ciclables s'ha considerat una influència de 150 metres que equival a la distància a recórrer en 1 minut (considerant que en bicicleta es realitzen 2,50 per segon). En base a aquest criteri, el 66,78% dels habitants resideix en aquesta àrea d'influència.
- **Discontinuitats en la xarxa actual.** La xarxa ciclista de Terrassa compta amb algunes discontinuitats en l'itinerari que dificulten la seguretat dels usuaris. Els principals casos detectats són:
  1. Carretera de Montcada. En aquest eix les bicicletes poden circular pel carril bus en sentit Sabadell (est) i en un petit tram en sentit Viladecavalls (oest) però un cop finalitza el carril bus no es disposa de continuïtat amb cap itinerari ciclable. Així mateix, el desnivell existent en el carril bus fa que les bicicletes circulin a una velocitat molt lenta i obstaculitzin als autobusos i taxis.
  2. Avinguda del Vallès. Aquest eix connecta de nord a sud per l'est de la ciutat i permet enllaçar amb la zona de Can Parellada i les Fonts.
  3. Av. Santa Eulàlia (N-150). Aquesta connexió milloraria l'enllaç entre est i oest pel sud de la ciutat, permetent la connexió amb la zona industrial.

4. Carretera de Castellar. Un itinerari que cobris aquesta carretera milloraria la relació entre el nucli i els barris de l'extrem nord-est de la ciutat. Aquest itinerari permetria connectar amb el carril bici del passeig Vint-i-dos de Juliol.
5. Rambla de Francesc Macià. Manca de continuïtat del carril bici de l'av. Abat Marçet. El passeig central de la rambla disposa d'espai suficient per reservar un espai per a la circulació de bicicletes però la presència de mobiliari urbà dificulta l'existència d'un recorregut continu i segur. Així mateix, es preveu que la bicicleta cohabiti amb el vehicle privat per les calçades laterals (amb un límit de velocitat de 30 km/h).
6. Carretera de Matadepera. Important eix de connexió cap al nord per oferir continuïtat al carril bici de l'av. Abat Marçet cap a aquesta zona industrial i residencial que queda desconnectada de l'entramat urbà.
7. Pg. Vint-i-dos de Juliol. El tram oest, on finalitza el carril bici, queda desconnectat.
8. Connexió centre – estació de ferrocarril de Terrassa Nord. El flux amb bicicleta fins a l'estació és molt elevat i des del centre no es disposa de cap itinerari segregat o en convivència senyalitzat. En aquests moments, el carrer del Nord concentra una demanda de bicicletes de l'entorn de 185 bicicletes/dia (valor similar al de l'av. de Barcelona)



- **Existència de discontinuïtats puntuals.** Alguns dels recorreguts actualment considerats ciclables no compleixen les condicions òptimes per a garantir la seguretat dels ciclistes.
- **Carril bici del camí dels Monjos.** Fins a connectar amb el Parc de Gernika la convivència amb el vehicle privat és poc segura, sobretot en el tram de la rotonda de la plaça Vilardell. En aquest punt hi ha l'escola Roser Capdevila i l'institut Mont Perdut i caldria disposar d'un

itinerari segur que facilités l'accés en bici entre el carril bici existent i el parc tenint en compte la potencialitat d'ús d'aquests usuaris vulnerables.

- **Carril bus – bici de la carretera de Montcada.** El desnivell positiu que han de superar les bicicletes en el tram que circulen en convivència amb l'autobús és pronunciat i fa que els ciclistes es desplacin a una velocitat inferior als 10km/h. Tenint en compte el trànsit actual de vehicles i autobusos i el nombre d'usuaris de la bicicleta aquesta situació no esdevé conflictiva fins al moment.
- **Només el 26,3% dels equipaments disposa d'un aparcament per a bicicletes al seu entorn.** A Terrassa hi ha 1.122 places d'aparcament per a bicicletes, essent aquesta, una dotació que s'ha triplicat durant els darrers cinc anys. La major part d'aquests aparcaments es troben als equipaments educatius i a l'entorn de les estacions de transport públic. No obstant això, només el 26,3% dels equipaments tenen un aparcament per a bicicletes a menys de 100 metres.
- **El sistema de bicicletes públiques en supressió temporal.** Durant 3 anys (2007- 2010) Terrassa ha comptat amb un sistema de préstec de bicicletes públiques gratuït per l'usuari. No obstant això, a partir de 2011 es va començar a cobrar una taxa anual provocant un reducció dràstica en el nombre d'usuaris inscrits (de 7.350 a un centenar), derivant en la supressió temporal del servei.
- **El Pla de Promoció per a l'ús de la Bicicleta a Terrassa 2012-2013.** El Pla de Promoció per a l'ús de la Bicicleta ha aprofitat una debilitat (la supressió del servei Ambicia't) per potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament quotidià a la ciutat de Terrassa. El Pla recull un total de 21 objectius específics i 18 propostes d'actuació, i actualment la major part de les actuacions s'estan portant a terme.
- **Bona connexió amb els itineraris interurbans.** A l'entorn del nucli urbà de Terrassa hi ha un vintena de camins de lleure i d'accés als camins històrics. La connexió entre la xarxa interna i externa és bona en un 80% dels camins, millorable en un 10% dels casos (camí de Vacarisses, Manresa i Montserrat i camí de Rellinars) i deficient en un 10% (camí dels Monjos i camí de Sabadell, Sant Quirze del Vallès i Barcelona).
- **El 82% de la xarxa viària té un pendent inferior al 5%.** Només el 18% de la vialitat urbana de Terrassa compta amb pendents superiors al 5%, i per tant la major part de la vialitat compta amb bones condicions per a la bicicleta. No obstant això, la connexió nord – sud i est – oest passa per trams amb pendents pronunciats. Els desnivells més forts es troben als eixos perpendiculars a l'avinguda de Barcelona i en les urbanitzacions perifèriques.
- **Increment de la demanda de la bicicleta en els darrers anys.** Durant els darrers anys, les accions impulsades per fomentar l'ús de la bicicleta han començat a donar fruits. Així, mentre que a l'any 2001 i 2006, aproximadament un 0,3-0,4% de la mobilitat s'efectuava en bicicleta, actualment aquest percentatge se situa per damunt de l'1%.
- **La demanda de la bicicleta es concentra bàsicament en itineraris ciclables.** Els eixos de major demanda ciclista coincideixen amb els vials que disposen de carril bici o bé permeten la cohabitació amb altres modes de transport. Tot i això, alguns dels carrils bici existents compten amb un gran d'utilització molt baix, com és el cas del carril bici d'accés als polígons industrials de Santa Margarida i Can Parellada i els carrils bici existents als barris de Torre-sana i Sector Montserrat.

### 6.1.5. Mobilitat en transport col·lectiu

- **Bona cobertura de la xarxa d'autobús urbà;** a un radi de 300 metres el 98% de la població té una parada de transport públic urbà. Es detecta un cert dèficit de cobertura en alguns PAEs: zona central i nord del PI Can Guitard, part central del PI de Santa Margarida, zona sud del PI dels Bellots i PI carrer Alemanya.
- **Millora de la cobertura nocturna** de la xarxa de transport públic urbà: a banda de l'ampliació horària de l'L8 i l'L9, s'ha creat una nova línia en període nocturn amb un interval de pas de 45 minuts.
- **Increment de les freqüències en les línies amb més demanda respecte el PMU 2003:** dues de les línies amb demanda superior (L8 i L9) tenen freqüències inferiors als 15 minuts; la resta tenen freqüències inferiors als 20 minuts, excepte l'L6 (21 min), l'L10 (35 min), l'L12 (67 min) i l'L14 (56 min).
- **El conjunt de la flota d'autobusos de Terrassa és accessible, amb una edat mitjana d'entre els 7-8 anys.** Des de l'any 2009 la renovació de la flota s'està fent exclusivament amb vehicles classificats com a EEV (vehicles ambientalment millorats).
- **Millora de la informació del servei de transport públic urbà.** Totes les línies i vehicles disposen del Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE), però encara només el 4% de les parades disposen de pantalla d'informació a l'usuari en temps real.
- **Execució creixent d'accions de prioritització de l'autobús, però insuficients per fer el servei competitiu amb el vehicle privat.** Malgrat que la xarxa de carrils bus disposa de 6,3 Km, de 23 cruïlles semaforitzades amb prioritat per l'autobús i el 81% de les parades es realitzen en el carril de circulació, es detecta un descens del 20% de la velocitat comercial entre l'hora punta i l'hora vall en l'L3, i del 15% en l'L9 i l'L1.
- **Demanda creixent del servei de transport públic urbà** (increment de passatgers del 18,2% entre el 2003 i el 2012).
- **S'observen dos grups diferenciats de línies: 1)** Línies amb una demanda elevada, amb un nivell d'eficiència i de població coberta superior a la resta de línies (L1, L3, L8 i L9), i **2)** línies amb una demanda baixa que funcionalment es caracteritzen per servir centres atractors de viatges concrets o a un segment concret de la demanda, amb nivells d'eficiència i cobertura inferiors a la resta de la xarxa (LH, L10, LMercat, Línia Discapacitats, serveis nocturns i L12).
- Malgrat l'increment d'usuaris del servei de transport públic urbà, s'observa una **tendència a l'alça de l'ús de bitllets amb tarificació social.** Entre els anys 2008 i 2013 els títols de pagament han passat de representar del 78% al 66% dels bitllets utilitzats pels usuaris del servei.
- **Bona oferta de connexió interurbana amb les relacions de majors fluxos** (Barcelona, Sabadell, Sant Quirze del Vallès, Matadepera, Rubí i Viladecavalls), **però insuficient amb alguns dels municipis del sistema urbà de Terrassa** (Rellinars, Vacarisses, Ullastrell i Mura).
- **La cobertura del servei interurbà de transport públic millorarà amb l'entrada en funcionament de les noves estacions d'FGC.** El 58% de la població està servida per

una estació interurbana de transport públic a menys d'1 Km (o menys de 12 minuts a peu). És la zona nord (Sant Pere, Sant Llorenç, Pla del Bon Aire i Can Roca), el barri del Cementiri Vell i la zona entre la Crta. De Montcada i l'Av. Santa Eulàlia les que tenen un dèficit de cobertura d'estacions interurbanes de transport públic.

- **Potencialitat de la xarxa d'FGC un cop entrin en funcionament les noves estacions com a servei de transport públic urbà complementari a la xarxa d'autobusos.**
- **Bona intermodalitat entre la xarxa de transport públic urbà i les estacions la xarxa ferroviària de Renfe, Terrassa Rambla d'FGC i l'estació d'autobusos interurbans.** Algunes de les línies interurbanes també tenen parada en més punts de la ciutat millorant les possibilitats de transbordament. Es detecta un **cert dèficit d'intermodalitat entre els servei urbà d'autobús i l'estació d'FGC de Les Fonts** (només hi fa parada la línia L10 amb una freqüència de 35 minuts).
- **Tot i que l'estació Terrassa Est de Renfe i Les Fonts d'FGC disposen de P&R, en cap dels dos el seu ús està regulat**, de manera que la seva funcionalitat pot ser qüestionable tenint en compte que les places no estan vinculades a l'ús del transport públic.
- **Malgrat que la demanda d'usuaris d'FGC és un 17% superior a la del 2003** (creixement proporcional al de la població), **a partir de l'any 2007 es detecten variacions negatives.** El creixement de la demanda es produeix durant el primer període (2003-2007). A partir de l'any 2007 es detecten variacions negatives, seguint l'evolució metropolitana de davallada del volum d'usuaris de transport públic atribuïble al creixement de l'atur i, per tant, a una reducció de la mobilitat.
- **L'any 2012 la demanda d'usuaris de Renfe es manté pràcticament constant respecte el valor de l'any 2006. L'estació central de Terrassa perd un 25% de la seva demanda, que es transfereix a l'estació de Terrassa Est.**

#### 6.1.6. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

- El model de circulació es basa en un sistema de distribució dels fluxos format per anelles i radis d'entrada.
- **Pacificació creixent de la xarxa viària però incompleta.** S'han creat 15 barris de Terrassa que funcionen com a zona 30 (99,2 Km). Altres 26 Km, tot i no estar senyalitzats com a zona 30, també tenen característiques de carrers pacificats. Altres 2 Km de la xarxa són vies de convivència en les que els modes no motoritzats tenen prioritat davant dels modes motoritzats
- **Millora de la gestió i informació del trànsit a través del centre de gestió centralitzada.** A través d'arquitectura ITS es disposa d'informació del trànsit en temps real, de informació sobre l'ocupació dels aparcaments i d'un sistema de detecció i gestió automàtica d'infraccions a la Rambla d'Ègara mitjançant la instal·lació de càmeres amb lectura de matrícules, entre d'altres.
- **Bona funcionalitat global de la xarxa viària.** La xarxa primària suporta el 55% del trànsit del municipi quan només representa un 17% de la xarxa de carrers de Terrassa. D'altra banda, la xarxa local, que representa el 69% de la xarxa de carrers, canalitza el 29% del trànsit.

- **Elevades intensitats de trànsit en alguns carrers que travessen el quadrat central:** Arquímedes, Galileu, Topete, Colon, Ramon i Cajal i Av. Jacquard.
- **Al voltant d'un 20% del trànsit que circula pels carrers Arquímedes, Galileu i Topete és de pas.** Malgrat reduir-se respecte els valors del 2010, el trànsit de pas del sistema viari Galileu – Arquímedes representa el 20% dels vehicles que hi circulen (al 2010 representava el 30%). Al carrer Topete el trànsit de pas també experimenta un descens: passa del 28% l'any 2010 al 18%.
- **El 96% de la xarxa primària no presenta problemes de capacitat i canalitza el 92% del trànsit que circula per la xarxa primària.** D'altra banda, un 8% del trànsit que es canalitza per la xarxa primària presenta problemes de saturació. Aquests problemes es concentren en el 4% de la xarxa primària (accés al municipi per carretera de Rubí pel sud, alguns trams de l'av. Del Vallès, l'av. Sta. Eulàlia, el tram nord del carrer Galileu, el tram est del Pg. 22 de Juliol i el tram de l'av. De les Nacions entre els carrers d'Extremadura i Navarra).

### 6.1.7. Aparcament

#### Places lliures no regulades

- **Major dificultat per trobar una plaça no regulada en el centre i els barris del seu entorn.** És en aquests àmbits on es detecta una densitat de places lliures (places/Km) inferior.
- **Elevades ocupacions de les places no regulades de l'entorn del centre.** L'espai s'utilitza per pocs vehicles (entre 2-2,6 vehicles/plaça) que hi estacionen durant llargs períodes de temps (a l'entorn de 5 hores).
- **Demanda mixta de les places lliures no regulades de l'entorn del centre:**

**Elevat ús de l'espai públic per vehicles de residents que hi estacionen al llarg de tot el dia.** De mitjana el 36% de les places no tenen rotació (en el barri de Sant Pere representen el 44%).

**Es detecta demanda de rotació en les places lliures de l'entorn del centre** Els vehicles de rotació representen gairebé la meitat de la demanda d'aquestes places (vehicles que realitzen estacionaments de durades inferiors a les 2hores i vehicles il·legals).

#### Oferta regulada

- **Increment de l'oferta regulada d'estacionament.**

**L'oferta de zona blava s'ha pràcticament doblat des del 2003** (1.107 noves places). Es localitza en el quadrat central, principalment en el barri de Ca n'Aurell, i al voltant *de/s eixos comercials* de la ciutat.

**L'oferta CiD s'incrementa en gairebé un 74%;** tots els districtes experimenten un gran creixement d'aquesta tipologia de places, excepte en el districte II, on el creixement ha estat més moderat.

### **Zona blava**

- **L'augment del control de les places de zona blava es tradueix en una reducció de l'ocupació il·legal**, que passa del 21% el 2003 al 15% el 2011.
- **Empitjorament del funcionament de les places de zona blava.** Malgrat mantenir-se l'any 2011 l'ocupació legal de les places de zona blava respecte els valors del 2003, en termes globals, es redueix la rotació de les places i s'incrementen les durades d'estacionament.
- En algunes zones es detecten **rotacions similars a les de les places lliures** amb rotació de l'entorn del centre (al voltant dels 3 vehicles/plaça): Infant Martí-Nicolau Tallo, Rellinars, Ample, Can Palet.

### **Càrrega i descàrrega**

- **No existeix cap mecanisme de control de d'utilització de l'oferta CiD.** El 68% dels vehicles que estacionen en les places CiD infringeixen la normativa (31,5%), ja sigui per excedir la durada màxima permesa o perquè no són vehicles autoritzats per estacionar-hi (36,8%). Aquest valor es manté pràcticament constant respecte l'any 2003: passa d'un 68,9% l'any 2003 a un 68,3 l'any 2013 (-0,85%).
- **Un 38% de les hores regulades de l'oferta CiD resta sense ocupar i si només es consideren els vehicles autoritzats, el percentatge s'incrementa fins al 56%.** En la franja del migdia es detecta una reducció de l'ocupació en gran part dels punts analitzats.

### **Aparcaments d'ús públic**

- **L'oferta d'aparcaments d'ús públic de rotació es concentra principalment en el quadrat central** amb més atracció de desplaçaments. Més cap a l'exterior de la ciutat (banda oest) l'oferta d'aparcament està vinculada, única i exclusivament, a l'equipament comercial o centre d'oci al qual serveix.
- **Es detecta una recessió generalitzada pel conjunt d'aparcament de la demanda de rotació i també dels abonaments.**
- **Són superiors els abonaments per motius de treball que els de residents en els aparcaments amb informació disponible.** Es tracta d'aparcaments que es localitzen en el centre de Terrassa, on no es detecta dèficit infraestructural d'aparcament per a residents.

### **Aparcament residencial**

- **21 barris del 33 analitzats amb dèficit infraestructural d'aparcament; en 9 el dèficit és superior al 50% dels turismes censats.**
- **Malgrat detectar-se 4 barris amb dèficit d'aparcament residencial global (Vilardell, Guadalhorce, Montserrat i Sant Llorenç), l'excedent d'oferta dels barris contigus pot compensar aquest dèficit.**

### 6.1.8. Seguretat viària

- **En nivell d'accidentalitat de Terrassa continua en valors molt elevats.** El nombre d'accidents amb víctimes per cada 1000 habitants presenta una ràtio encara molt elevada en la ciutat de Terrassa, gairebé un 50% per damunt de la mitjana de Catalunya. Per dies de la setmana l'accidentalitat es manté força constant en dies laborables, mentre que al dissabte l'accidentalitat es redueix en un 25-30% i al diumenge es redueix a més de la meitat. Les hores puntes amb major nombre d'accidents són de 13h a 14h i en menor mesura de 15 a 16h i de 17 a 18h.
- **Evolució positiva en la reducció de l'accidentalitat.** Tot i l'elevada accidentalitat del municipi, la tendència mostrada en els darrers 10 anys resulta molt positiva. Així entre els anys 2003 i 2012 l'accidentalitat s'ha reduït un 16% a Catalunya, mentre que a Terrassa aquesta reducció ha estat del 32,6%. Ha estat clau en aquesta millora l'elaboració i execució del Pla local de seguretat viària del municipi de Terrassa.
- **El vianant continua essent el més vulnerable en quant a accidents greus.** Tot i que només el 17% dels accidents correspon a atropellaments, aproximadament el 40% dels ferits greus o mortals causats per accidents de trànsit a Terrassa es registren en atropellaments, essent generalment el vianant qui en surt més mal parat.
- **9 dels 10 punts de major accidentalitat de Terrassa són rotondes.** Una part important de l'accidentalitat del municipi es concentra en rotondes. L'any 2012, 9 dels 10 punts amb un nombre major d'accidents eren rotondes. Les rotondes plaça de la Dona, crta. Matadepera amb av. Béjar, plaça de l'Aigua, pl. del Doré i av. del Vallès amb C/ Navarra varen acumular més de 10 accidents/any 2012.

### 6.1.9. Medi Ambient

- **El trànsit motoritzat és el principal responsable de la contaminació acústica de Terrassa.** Existeix una relació molt directa entre la mobilitat i la contaminació acústica. Aquest fet es constata en que la major part de les vies principals del municipi registren els nivells sonors més elevats (generalment per damunt de 65 dB(A)). Segons el mapa de soroll de Terrassa (any 2012) el 8,3% de la població viu en vials amb un nivell sonor diürn superior a 65 dB(A), i a la nit gairebé el 15% de la població nivell sonor superior a 55 dB(A).
- **El trànsit motoritzat també és el principal responsable de la contaminació atmosfèrica de Terrassa.** Segons el Pla de Qualitat de l'Aire de Terrassa (en fase d'elaboració), el 76,27% de les emissions de NO<sub>2</sub> i el 80,44% de les emissions de PM<sub>10</sub> que es generen dins del terme municipal de Terrassa, estan relacionades amb el trànsit rodat. Resulta destacable que més d'un terç de les emissions generades pel trànsit rodat s'emeten en les carreteres C-16 i C-58, i per tant es tracta de vies que l'Ajuntament no hi té competència.
- **El principal problema de contaminació atmosfèrica està relacionada amb concentracions elevades de diòxid de nitrogen.** Durant els darrers anys la renovació del parc mòbil i la reducció en les intensitats de trànsit dels carrers de Terrassa s'han traduït en una reducció dels nivells d'immissió de les partícules (PM<sub>10</sub>), assolint valors força inferiors al valor límit fixat en la normativa vigent. En canvi, en relació al diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) durant els darrers 6 anys el valor mitjà anual s'ha situat entre un 10 i un 30% per damunt del límit legislat (40 mg/m<sup>3</sup>).

### 6.1.10. Conclusions generals de la situació actual

- Terrassa ha realitzat a partir del PDM 2003 un esforç considerable envers una millora de la qualitat de vida urbana a través de la transformació progressiva de l'espai públic, a l'hora que es persegueix modificar els hàbits dels seus residents o usuaris envers una mobilitat més sostenible.
- Aquesta situació de canvi positiu es comprova perquè l'indicador fonamental: la distribució modal, mostra una tendència sostinguda de transformació cap a modes més aptes per als desplaçaments de curt recorregut (inferiors a 3 km), que realitza una bona part dels ciutadans.
- Terrassa disposa d'unes condicions òptimes per a desenvolupar encara més aquestes potencialitats, gràcies a l'orografia, climatologia i densitat urbana, que proporciona a més una massa crítica de població que fa econòmicament més sostenible les inversions i costos socials requerits.
- Cal però insistir en la transformació de la xarxa viària per tal que poc a poc vagin guanyant proporció aquelles tipologies de viari que promocionin els desplaçaments a peu, en bici (vehicle lleugers) o de transport públic, sense oblidar una xarxa del vehicle motoritzat més optimitzada i eficient.
- Per tal d'aconseguir-ho, cal fer un major esforç en aconseguir xarxes (de vianants, bicicletes) més comprensibles, segures i còmodes per atreure usuaris quotidians.
- Però també, com en el cas del transport públic, més eficaces respecte al vehicle privat, per tal d'atreure usuaris no captius, si no convençuts de la seves avantatges per a desplaçaments de llarg recorregut a l'interior de Terrassa o poblacions properes.
- Cal coordinar una ordenança municipal més integrada, campanyes d'educació i formació o promoció, o la implantació de sistemes integrats per al conjunt de la ciutat que realment proporcionin un grau d'informació i servei immediat als residents o usuaris (Smart city).
- Aconseguir sistemes d'informació àgils, robustos que de manera continuada requereix d'un esforç de coordinació i col·laboració dels departaments implicats (per exemple en disposa d'una base cartogràfica d'informació única). Però no tan sols aportarà informació útil per als usuaris. També proporcionarà d'un termòmetre permanent dels avenços de la ciutat, tant per a detectar amb agilitat les possibles disfuncions, com per destacar el avenços aconseguits.