

Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2016–2021

Document II. Programa d'actuacions

juny de 2016



Àrea de Territori i Sostenibilitat
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



Mobilitat
www.terrassa.cat/mobilitat



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 Esquius

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Judith Requena

Ambientòloga

ÍNDEX

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS.....	7
10. ÀMBITS D'ACTUACIÓ	8
10.1. MOBILITAT A PEU	11
10.2. MOBILITAT EN BICICLETA	19
10.3. MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC	36
10.4. MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT PRIVAT	53
10.5. APARCAMENT	71
10.6. GESTIÓ DE LA MOBILITAT.....	83
10.7. DISSENY I PAISATGE URBÀ, PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT I ZONES AMBIENTALS	101
10.8. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	117

10. ÀMBITS D'ACTUACIÓ

1. Mobilitat a peu	
2. Mobilitat en bicicleta	
3. Mobilitat en transport públic	
4. Mobilitat en vehicle motoritzat privat	
5. Aparcament	
6. Gestió de la Mobilitat	
7. Disseny i paisatge urbà, pacificació del trànsit i zones ambientals	
8. Distribució urbana de mercaderies	

Cada Àmbit d'actuació s'organitza partir de les *línies estratègiques* que impliquen un objectiu operatiu específic i agrupen les *accions* concretes.

Àmbit d'actuació → línia estratègica → acció

Cada Acció disposa d'una fitxa específica que tracta els aspectes següents:

Denominació aspecte	Explicació
<i>Codi de l'acció i títol</i>	Identificador de l'acció segons àmbit
<i>Àmbit d'actuació i línia estratègica a la qual pertany</i>	Pertinença de l'acció algun dels 8 àmbits d'actuació o del 3 elements metodològics considerats. Línia estratègica considerada.
<i>Objectius</i>	Objectiu general que persegueix (definit al PMU)
<i>Descripció de l'acció</i>	Descripció dels objectius específics perseguits amb l'acció i metodologia d'implantació.
<i>Zona d'actuació</i>	Identificació de l'àmbit de Terrassa sobre el qual s'aplica.
<i>Documentació gràfica de referència</i>	Relació amb algun tipus de document gràfic de referència que sigui exemplificadora del tipus d'acció a desenvolupar.
<i>Fase d'implantació del PMU</i>	Període de temps en que es preveu la implantació de l'acció un cop aprovat el PMU: <i>Curt termini</i> (2 anys); <i>Mig termini</i> (entre 2 i 5 anys); <i>Llarg termini</i> (superat l'horitzó del PMU), <i>Permanent</i> (s'implanta de manera continuada, sense un horitzó definit.) Per la pròpia naturalesa de l'acció es pot desenvolupar en fases que impliquen la combinació

	de diversos terminis.
<i>Nivell de prioritat</i>	Prioritat de l'acció dins del conjunt de necessitats de Terrassa. Es denominarà com a <i>Alta, Mitja o Baixa</i>
<i>Cost estimat</i>	Cost estimat del desenvolupament de l'acció.
<i>Responsable</i>	Departament o departaments públics responsables, o implicats en el desenvolupament de l'acció.
<i>Possibles fonts de finançament</i>	Origen dels recursos econòmics que han de permetre dur a terme l'acció.
<i>Indicador d'avaluació</i>	Indicador de seguiment que mostraria el grau de desenvolupament de l'acció; Indicador del PMU amb el qual estaria relacionat (vegeu codis d'Indicadors al Capítol 9).

Aquells àmbits d'actuació relacionats directament amb un mode de transport presenten, a més, un plànol geogràfic on s'identifica la xarxa proposada.

10.2. MOBILITAT EN BICICLETA

Línia estratègica	Acció	
Extensió general de la xarxa de bicicletes	B1	Implantació de la xarxa d'itineraris principals
	B2	Condicionar la resta de la xarxa ciclable
	B3	Xarxa de carrils bici supramunicipals
Aparcament	B4	Aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat
	B5	Aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de transport públic (ferrocarril i bus).
	B6	Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes a la via pública
	B7	Implementar el Bici-registre.
Actuacions de millora de la intermodalitat	B8	La bici al bus.
Informació, promoció, educació i sensibilització	B9	Estudiar la implantació d'un servei de bicicleta pública.
	B10	Promoció de la bicicleta elèctrica.
	B11	Pla permanent d'oferta de cursos de conducció de bicicletes als centres d'educació (Ambicia't a l'Institut).
	B12	Actualitzar el Pla de promoció de l'ús de la bicicleta.
	B13	Edició de la guia de la bicicleta
	B14	Disseny i implantació de senyalització orientativa per a bicicletes
Actuacions de seguretat viària	B15	Pla de seguretat viària per a la bicicleta

B1 Implantació de la xarxa d'itineraris principals		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Extensió general de la xarxa de bicicletes
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Crear proximitat i espai públic viu. • Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Implantació progressiva de la xarxa d'itineraris principals com a xarxa prioritària en la transformació de la xarxa viària, aplicant els criteris establerts a la Memòria.</p> <p>El seu desplegament estarà planificat any a any en funció de la urgència d'intervenció, del cost d'oportunitat o disponibilitat econòmica o altres criteris que puguin establir els departaments responsables. L'objectiu final es tendir a completar la xarxa completa planificada.</p> <p>Els itineraris proposats es recullen al plànol 8.3.5, i s'haurà de prioritzar les accions de connexió entre carrils existents per resoldre les discontinuïtats detectades a la diagnosi.</p> <p>Caldrà adequar les rotondes on coincideixen carrils bici perquè es pugui efectuar tot el moviment giratori. Aquest és el cas de la rotonda entre el Pg. Vint-i-dos de Juliol, la carretera de Castellar, l'av. de Barcelona i l'av. de Jaume I.</p> <p>El cost de la construcció d'un carril bici segregat en la calçada se situa entre 50 €/metre lineal (inclou senyalització horitzontal i vertical).</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tota la ciutat		El cost de l'estudi previ: 2.500€.
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 8.3.5, 8.3.6 i 8.3.7		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Permanent	Mitja	Servei de mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G1a, B1, B1a

B2 Condicionar la resta de la xarxa ciclable		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Extensió general de la xarxa de bicicletes
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats. • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Connectivitat de la xarxa existent i amb prioritats importants. Alguns exemples:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accés al circuit BMX Les Arenes. Circulació en convivència amb el trànsit motoritzat seguint els sentits de circulació pels carrers Borges Blanques (anada) i Solsona (tornada). • Accés al circuit Municipal de Ciclisme. Proposta de carril bici segregat a la vorera al tram de l'av. Santa Eulàlia comprès entre els carrers Colom i Miró. • Parc Gernika (escola Roser Capdevila). Prolongació del carril bici existent al carrer Saragossa cap als carrils bici de l'av. Madrid i de l'av. Santa Eulàlia. • Accés a la zona esportiva i escola Font de l'Alba. Senyalització de la convivència amb el vianant pel Passatge Lluís Muncunill. • Illa per a vianants. Dins de l'espai d'ús exclusiu de vianants del centre es proposa senyalitzar la circulació en bicicleta per garantir la facilitat de circular amb aquest mode per aquesta zona. Es proposa concretament adaptar els carrers Raval de Montserrat – Sant Pere, de la Unió, Gavatxons i Cardaire. • Carril bici del carrer Provença. Es proposa garantir la connexió amb el carril bici de l'av. de Jaume I a partir de senyalitzar la convivència amb el trànsit motoritzat en els carrers Pintor Huguet i Poetessa Caparà seguint els sentit de circulació. 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tota la ciutat		El cost de l'estudi previ: 2.500€.
5. Documentació gràfica de referència		
Mapa 8.3.5 i 8.3.6		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Permanent	Alta	Ajuntament de Terrassa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G1a, G2b, B1, B1a,

B3 Xarxa de carrils bici supramunicipals		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Extensió general de la xarxa de bicicletes
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats. • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Instar a altres administracions per desenvolupar les rutes de connexió cap a municipis del seu entorn (Ullastrell, Rubí, Viladecavalls, Martorell, Vacarisses, Rellinars, Mura, Sant Cugat del Vallès, Sentmenat, Sant Quirze del Vallès, Sabadell...). Es proposa la construcció dels següents carrils bici supramunicipals:</p> <p>Carrils bici de prioritat alta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terrassa – Sabadell, amb un itinerari paral·lel a la carretera N-150 (que connecti amb l'Hospital de Terrassa). • Terrassa – Matadepera, amb un itinerari paral·lel a la carretera de Matadepera. <p>Carrils bici de prioritat mitja</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terrassa – Rubí, seguint el recorregut de la carretera BP-1503. • Camí ral de Terrassa i Sabadell per Can Viver i Mas Canals (actualment ja és ciclable, caldria millorar il·luminació i senyalització). <p>Carrils bici de prioritat baixa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viladecavalls (millorar il·luminació i senyalització). • Camí ral de Terrassa a Rubí (millorar il·luminació i senyalització). • Sant Quirze del Vallès (millorar il·luminació i senyalització). 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		Sense cost associat per l'Ajuntament.
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Permanent	Mitja	Ajuntament de Terrassa, Administracions titulars de les vies.
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Diputació de Barcelona, Generalitat de Catalunya		G2b, G1a, B1, B1a

B4 Aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Aparcament
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Crear proximitat i espai públic viu. • Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats. • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Disposar d'aparcaments segurs en els principals pols de mobilitat, bé a la via pública bé fora d'ella. En aquest sentit es proposa que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A les escoles habilitar un espai per aparcar les bicicletes i patinets a dins del seu recinte. • En les activitats econòmiques principals (amb més treballadors/es) es recomana que disposin d'un espai fora de la via pública tant per la plantilla com les visites • Als principals pols de mobilitat es proposa que disposin d'un aparcament segur en un lloc accessible. Es proposa que s'incorporin aquest tipus d'aparcaments a: <ul style="list-style-type: none"> - Als centres universitaris, - Hospital Universitari Mútua de Terrassa, - Consorci Sanitari de Terrassa, - Grans centres comercials, - Tots els centres de l'Ajuntament de Terrassa amb atenció al públic, - Valorar la idoneïtat de disposar d'aquests aparcaments a tots els establiments considerats com a implantacions singulars en base al Decret 344/2006, - Aparcaments soterrats (tant de rotació com d'abonats). 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tots els pols de mobilitat		10.000€/any.
5. Documentació gràfica de referència		El cost aproximat d'un aparcament segur se situa entre 400 i 800 €/bicicleta (segons models).
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Permanent	Mitja	Servei de mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G1a, G2b, B2

B5		Aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de transport públic (ferrocarril i bus)	
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica	
Mobilitat en bicicleta		Aparcament	
2. Objectius			
<ul style="list-style-type: none"> • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport 			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Es proposa disposar d'aparcaments per a bicicletes tancats per garantir la seguretat de les bicicletes per llargues estades d'aparcament a les estacions de ferrocarril / bus. Aquests aparcaments han de ser còmodes, accessibles i segurs.</p> <p>Es recomana preveure una dotació d'espai ampliable en funció de la demanda a les estacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FGC – Rambla • FGC – Les Fonts • FGC – Vallparadís-Universitat • FGC – Estació del Nord • FGC – Nacions Unides • Renfe – Centre • Renfe – Est • Estació d'autobusos. 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Punts intermodals.		30.000€.	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
Curt, mig i llarg termini		Alta	
9. Responsable			
		Ajuntament, FGC, Rodalies, DGPTT	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
FGC, RENFE, ATM		G1a, G2b, B2	

B6 Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes a la via pública		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Aparcament
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Crear proximitat i espai públic viu. • Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats. • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Estendre la xarxa d'aparcaments per a bicicletes per tal de garantir una cobertura completa al conjunt de la població. En aquest increment en la dotació d'aparcament es prioritzarà la instal·lació d'aparcaments a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tots els equipaments públics o conjunt d'equipaments (més de cent punts). • Eixos comercials (carretera de Montcada, carrer d'Àngel Sallent, av. Josep Tarradellas, av. de l'Abat Marcet, av. de Jaume I, rambla de Francesc Macià, carretera de Castellar, av. Barcelona, av. de Jacquard, etc.) i centres comercials (Parc de la Llar, Sector comercial de Can Parellada, Sector Montserrat i Parc del Vallès). • Parcs més concorreguts. • Punts amb una pitjor cobertura territorial (amb una distància a un aparcament superior a 100 metres). 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		3.000 €/any.
5. Documentació gràfica de referència		El cost d'instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes és d'uns 100 €/unitat.
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Permanent	Mitja	Ajuntament de Terrassa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G1a, G2b, B2

B7 Implementar el Bici-registre		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Aparcament
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Desenvolupar un sistema modern i de fàcil ús que permeti registrar les bicicletes de la ciutat i així disposar d'un ampli registre de tot el parc.</p> <p>Per registrar la bicicleta es podrà optar per fer el registre via web i introduir les dades identificatives de la bicicleta (incloent registre fotogràfic). També caldrà validar el registre acudint a diferents centres o punts habilitats (centres cívics, policia municipal, les botigues de venda de bicicletes que ho sol·licitin i entitats del municipi vinculades amb la bicicleta).</p> <p>Finalment caldrà efectuar el marcatge de les bicicletes per mitjà d'etiquetes que es fixen al quadre de la bicicleta. Aquestes estan fabricades amb un material de difícil destrucció i alhora si s'aconsegueix treure l'adhesiu deixen un marcat permanent en el quadre de la bicicleta.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		700 € primera remesa de kits.
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G1a, G2b, B2

B8 La bici al bus		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Actuacions de millora de la intermodalitat
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Estudiar la possibilitat d'implementar sistemes de càrrega de la bicicleta en el bus en les línies urbanes que donen cobertura a zones de baixa densitat (<i>L5.Pla del Bon Aire - Can Trias</i> i <i>L12. Can Gonteres - C. P. de Vista Alegre</i>).</p> <p>Actualment ja es permet l'accés en bicicleta plegada al conjunt de la xarxa de bus urbà.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Línies de bus que donen servei a zones de baixa densitat		Vinculat al nou període concessional.
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig - llarg termini	Baixa	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Generalitat de Catalunya		G2b, G1a, B1, B1a, B2

B9 Estudiar la implantació d'un servei de bicicleta pública		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Informació, promoció, educació i sensibilització
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Crear proximitat i espai públic viu. • Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats. • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Estudiar la viabilitat d'implantar de nou el servei. En tot cas aquest hauria de comptar amb:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una ràtio molt superior del nombre de parades i cobertura territorial. Actualment alguns serveis en municipis de dimensions similars compten amb un nombre d'estacions més elevat (entre 12 i 25 punts de parada). • Un major nombre de bicicletes en circulació (entorn a 1 bicicleta per cada 1.000 habitants o inferior). • Estudiar la viabilitat que tot o part del servei incorporés la bicicleta elèctrica. • Cercar fonts de finançament del servei. • Estudiar la viabilitat d'implantar un servei de bicicleta amb la possibilitat de vincular total o parcialment la nova licitació a risc i ventura de l'adjudicatari. 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		10.000€
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Llarg termini	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G2b, G1a, B1, B1a, B2

B10 Promoció de la bicicleta elèctrica		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Informació, promoció, educació i sensibilització
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura. • Foment de combustibles i tecnologies menys contaminants. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Incorporar la promoció de la bicicleta elèctrica en un dels seus objectius i incorporar les següents actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En els aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de ferrocarril, cal preveure la possibilitat d'aparcament de bicicletes elèctriques. Incorporar la possibilitat de disposar de consignes per guardar la bateria i punts de recàrrega de la bateria. • Preveure l'aparcament de bicicletes elèctriques en els aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat. • Difondre al conjunt de la població l'existència d'ajuts o subvencions. • Promoure la distribució de mercaderies o serveis a domicili per mitjà de l'ús de la bicicleta elèctrica. 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		Campanya inclosa a l'acció B12.
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig termini	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G2b, G1a, B1, B1a, B2

B11			Pla permanent d'oferta de cursos de conducció de bicicletes als centres d'educació (Ambicia't a l'Institut)		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica			
Mobilitat en bicicleta		Informació, promoció, educació i sensibilització			
2. Objectius					
Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura.					
3. Descripció de l'actuació					
Donar continuïtat al programa Ambicia't a l'Institut per tal d'arribar al màxim d'alumnes en les etapes d'educació secundària obligatòria i de 6è de primària.					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Escoles de primària i secundària			24.000€/any		
5. Documentació gràfica de referència					
-					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
Permanent		Alta		Servei de mobilitat	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
				G2b, G1a, B1, B1a	

B12 Actualitzar el Pla de promoció de l'ús de la bicicleta		
1. Àmbit d'actuació	Línia estratègica	
Mobilitat en bicicleta	Informació, promoció, educació i sensibilització	
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Revisió i actualització del Pla de Promoció de l'ús de la bicicleta 2012-2013, per tal de continuar disposant d'un instrument estratègic per a la potenciació i el foment de l'ús de la bicicleta com a mitja de desplaçament quotidià a la ciutat de Terrassa. Aquesta actualització ha d'incidir en especial a:</p> <ul style="list-style-type: none"> La població escolar (etapes d'educació primària, secundària). La comunitat universitària. En la mobilitat d'accés al treball en els polígons d'activitat de la ciutat. Impulsar l'ús de la bicicleta entre els treballadors/es de l'Ajuntament tant en l'accés al lloc treball com en la mobilitat vinculada a la jornada laboral. Impulsar l'ús de la bicicleta en els serveis externalitzats de l'Ajuntament de Terrassa. En les licitacions d'aquells serveis que s'hi escaigui es proposa que l'ús de la bicicleta en la prestació del servei s'incorpori com a criteri de puntuació. Campanya general per fomentar el desplaçament en bicicleta (acció relacionada amb l'acció V7). 		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Tot el municipi	19.000 €.	
5. Documentació gràfica de referència	<ul style="list-style-type: none"> - Estudi: 6.000€ - Disseny de campanya: 3.000€. - Campanya: 10.000€ 	
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt, mig i llarg termini	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Sector privat		G2b, G1a, B1, B1a, B2

B13 Edició de la guia de la bicicleta		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Informació, promoció, educació i sensibilització
2. Objectius		
Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura.		
3. Descripció de l'actuació		
Continuar amb la publicació de la guia de la bicicleta de la ciutat, actualitzant la informació del plànol i incorporant els diferents aparcaments per a bicicletes instal·lats a la ciutat.		
En paral·lel es proposa que tota la informació relacionada amb la bicicleta es publiqui de forma actualitzada al portal de dades obertes de Terrassa (http://opendata.terrassa.cat/) i s'incorpori també en portals de mapes col·laboratius (http://www.openstreetmap.org).		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		Tècnic i 3.000 €/bianual
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Permanent	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Sector privat		G2b, G1a, B1, B1a, B2

B14 Disseny i implantació de senyalització orientativa per a bicicletes		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Informació, promoció, educació i sensibilització
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Crear proximitat i espai públic viu • Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport. • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa millorar la senyalització de les bicicletes dins de la ciutat de Terrassa. Aquesta actuació inclou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disposar d'un plafó amb tota la informació de la xarxa per a bicicletes de la ciutat als accessos de les estacions de bus i ferrocarrils. • Incorporar el plafó amb la informació de la xarxa per a bicicletes als principals equipaments municipals i a les grans polaritats de mobilitat de la ciutat. També es proposa que en les implantacions singulars es valori la necessitat d'incorporar aquests plafons. • Crear un mapa que representi el graf de desplaçaments en bicicleta i el temps de trajecte entre els diferents punts. • Es proposa incorporar amb algun element del mobiliari urbà que permeti relacionar el trajecte amb l'itinerari fixat en el plànol (vegeu acció V6). • Estudiar la implementació d'aplicatius (APP) per facilitar i fomentar la mobilitat en bicicleta (vegeu acció V6). 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el nucli urbà		6.000€.(inclòs a V6).
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig – llarg termini	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G2b, G1a, B1, B1a, B2

B15 Pla de seguretat viària per a la bicicleta		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en bicicleta		Actuacions de seguretat viària
2. Objectius		
<ul style="list-style-type: none"> • Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. 		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Incloure un capítol específic al Pla Local de Seguretat Viària de Terrassa que inclogui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anàlisi i millora de punts de concentració d'accidents de bicicletes. El pla ha de fixar les actuacions per reduir l'accidentalitat en els punts de conflicte. • Defineixi els criteris de disseny que aporten una millor seguretat en els itineraris per a la bicicleta. En aquest sentit cal tenir una especial cura en aquells elements que poden suposar una ocupació de l'espai destinat a la bicicleta així com tenir en compte quin és el disseny del mobiliari urbà per tal de minimitzar el risc del ciclista. • Incrementar les actuacions de difusió d'aquest mode de desplaçament (com ja es fa a la Guia de la bicicleta de Terrassa) i difondre els drets i deures dels usuaris de la bicicleta i les normes de convivència amb la resta de modes de desplaçament. 		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Tot el municipi		Cost inclòs en l'actualització VM11.
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini (2017)	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		G2b, G1a, B1, B1a, B2

TP.13 Fomentar la intermodalitat		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en transport públic		Fomentar la intermodalitat
2. Objectius		
Fer més competitiu el transport públic respecte el transport privat. Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport.		
3. Descripció de l'acció		
Per tal d'afavorir la intermodalitat dels usuaris del transport públic es proposen les següents accions:		
<ul style="list-style-type: none"> - Crear una taula de treball entre administracions per a fomentar la intermodalitat. - Senyalitzar els intercanviadors en superfície. - Localitzar aparcaments tancats per a bicicletes en les estacions de TPC (acció B5). - Estudiar la implantació de sistemes de transport de bicicletes en els autobusos. - Preveure la localització de flota Car-Sharing en els P&R (per exemple, en els aparcaments d'FGC de Vallparadís i Nacions Unides) - Vincular l'aparcament de les estacions de tren a l'ús del transport públic. 		
Preus:		
Senyalització en els intercanviadors: 4 punts de connexió x 3.000€ (senyalització vertical i horitzontal)= 12.000€		
Aparcaments per a bicicletes en les estacions: 15.000€ (aparcament tancat i segur) x 4 estacions= 60.000€		
Sistema de transport de bicicletes en autobús: 7.000€/unitat.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terrassa		cost inclòs a altres accions
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase		7. Prioritat
Permanent		Alta
		9. Responsable
		Servei de Mobilitat, Generalitat de Catalunya, Diputacions, altres òrgans de govern a escala local, Autoritat de Transport Metropolità
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Terrassa, operador del transport, Diputació de Barcelona		% desplaçaments autobús - tren

VM.2		Millora de la connectivitat entre els accessos i la xarxa primària	
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica	
Mobilitat en vehicle privat		Millora de la xarxa primària	
2. Objectius			
Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Es proposen les següents actuacions viàries per reduir la circulació de vehicles pel centre de la ciutat i resoldre millor la mobilitat interior de la ciutat de llarga distància:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El nus, previst al POUM, que possibiliti la connexió entre l'autopista i el sistema de rondes de Terrassa, desvinculant la Rambleta del Pare Alegre de la funció actual de via principal d'accés a Terrassa des de l'autopista. • Per tal de configurar una veritable porta d'accés a la ciutat des del sud, serà convenient que la Ronda de Ponent també hi connecti i que tingui d'una secció de 2 carrils per sentit al llarg de tot el traçat i que disposi d'espai destinat a vianants i bicicletes. • Es proposa realitzar un estudi de trànsit específic a la Ronda del Vallès que tingui per objecte analitzar la reconversió d'aquesta via a sentit únic, per cada marge de la riera, que permeti nivells de servei adequats a les necessitats.. <p>D'altra banda, s'insta a la Generalitat a reestablir la gratuïtat del peatge de Les Fonts per a tot el Sistema Urbà de Terrassa.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Accés sud a Terrassa		Estudi Ronda Ponent: 40.000 €	
5. Documentació gràfica de referència			
-			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Mig-llarg termini	Alta	Servei de Mobilitat, Generalitat (DGC), l'Estat (Ministeri de Foment), Privats	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Local, Generalitat, MIFO, Privats		Existent / No existent	

VM.9 Pla d'impuls del vehicle elèctric		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Mobilitat en vehicle privat		Informació, promoció, educació i sensibilització
2. Objectius		
Foment de sistemes de transport, combustibles i tecnologies menys contaminants.		
3. Descripció de l'actuació		
Actuacions que es podrien realitzar per afavorir el canvi tecnològic dels vehicles motoritzats són:		
<ul style="list-style-type: none"> - la bonificacions als impostos de circulació dels vehicles menys contaminants de nova matriculació durant un temps determinat. Actualment ja estan operatives aquestes bonificacions en l'impost de circulació. - tarifació municipal de l'aparcament del carrer en funció del potencial contaminador dels vehicles - establir un percentatge determinat de vehicles de la flota municipal que hauran de ser "nets" al 2021. 		
Pel que fa a la bicicleta , es proposa incorporar la promoció de la bicicleta elèctrica amb les següents actuacions:		
<ul style="list-style-type: none"> - En els aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de ferrocarril, cal preveure la possibilitat d'aparcament de bicicletes elèctriques. Incorporar la possibilitat de disposar de guixetes per guardar la bateria i punts de recàrrega de la bateria. - En els aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat, cal preveure la possibilitat d'aparcament de bicicletes elèctriques - Difondre al conjunt de la població l'existència d'ajuts o subvencions. - Promoure la distribució de mercaderies o serveis a domicili per mitjà de l'ús de la bicicleta elèctrica 		
Es tracta d'actuacions vinculades a les mesures 01, 02 i 03 del PMQA.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terrassa		Pla d'impuls del vehicle elèctric: 10.000€
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt-mig-llarg termini	Mitja	Servei de Medi Ambient
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local, Diputació de Barcelona		Existent / No existent

AP.1 Implantació i regulació integral de l'estacionament al quadrat central		
1. Àmbit d'actuació	Línia estratègica	
Aparcament de vehicles motoritzats	Regulació integral de l'espai públic viari	
2. Objectius		
Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport. Evitar la sobreprotecció de l'automòbil.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>L'acció consisteix en regular tota la oferta d'aparcament en calçada de l'àmbit central de la ciutat, distribuint els espais segons diferents tipus d'usuaris i oferint diferents horaris i tarifes en funció de les necessitats. Previ a la decisió de la implantació, caldrà realitzar un anàlisi de viabilitat econòmica i tècnica del projecte. Aquesta anàlisi contemplarà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anàlisi previ de l'oferta potencial d'espai públic que es pot destinar a l'aparcament regulat, un cop eliminat l'espai necessari per efectuar altres actuacions de millora de les xarxes no motoritzades. - Anàlisi de la demanda potencial. - Identificació i localització de places segons les diferents tipologies d'aparcament (segons necessitats de protecció): zona Blava, zona Mixta, C/D , motos i bicicletes. - Disseny de la senyalització vertical i horitzontal. - Preveure els sistemes de pagament i control previstos segons la tipologia assignada. - Establir els horaris i tarifes de regulació segons tipologies d'aparcament i usuaris. - Realitzar un càlcul econòmic-financer de despeses i ingressos potencials segons diferents escenaris. <p>Una vegada aprovat el projecte que inclou la regulació de l'aparcament integral, les noves tarifes i els sistemes de pagament i control, caldrà la implantació efectiva del nou model d'aparcament. En aquest sentit caldrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realitzar una campanya de comunicació prèvia i posterior a la implantació. - Implantar els mecanismes de gestió i control (formació de personal). - Implantar la senyalització vertical i horitzontal requerida. <p>Establir un procés de seguiment de la resposta dels usuaris en les primeres setmanes</p>		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Quadrant central (Centre i part est del barri de Ca N'Aurell)	1.500€ Total accions AP1-AP4 + ZA2: 4.500 Aj + 4.500 Dipu	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol 8.5.1		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Servei de Mobilitat.
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local		A1, A2, A3, A4, A5

AP.5		Utilització eficient dels park&ride de la ciutat	
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica	
Aparcament de vehicles motoritzats		Milliores del model integrat d'estacionament	
2. Objectius			
Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport. Evitar la sobreprotecció de l'automòbil.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Es proposa vincular l'aparcament de les 3 estacions de tren més perifèriques a la ciutat (les Fonts, Terrassa Est i Nacions Unides) a l'ús del transport públic i integrar el pagament a traves de la nova T-mobilitat.</p> <p>Caldrà estudiar la introducció d'un sistema de regulació d'accés que permeti diferenciar a usuaris de l'aparcament que són alhora usuaris del tren, de la resta d'usuaris. També caldrà d'establir bonificacions a vehicles poc contaminants i, a ser possible, a vehicles d'alta ocupació i a usuaris de sistemes de car-sharing.</p> <p>D'altra banda, els aparcaments han de gaudir progressivament de noves funcionalitats i serveis com són un sistema de senyalització variable que aporti informació a l'usuari sobre el seu estat d'ocupació, i també informació web i per mitjà d'aplicatius que, a banda d'informar de totes les seves característiques, inclogui consells sobre com arribar-hi, informació sobre l'estat de la xarxa viària i que inclogui la possibilitat de reservar plaça.</p> <p>També es proposa preveure la localització de flota car-sharing en tots els aparcaments de les estacions i habilitar aparcaments tancats per a bicis dins les estacions de tren, o en el cas de l'estació central d'intercanvi (Terrassa nord), fer-ho en superfície.</p> <p>Caldrà instar a la Generalitat per possibilitar el pagament de serveis complementaris a la mobilitat a través de la T-mobilitat a curt termini.</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
P&R Les Fonts, Terrassa Est, Nacions Unides		4.000€.	
5. Documentació gràfica de referència			
-			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Curt-mig termini	Alta	Servei de Mobilitat, operadors de transport públic FGC i Renfe	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
FGC i Renfe		Existent / No existent	

AP.10 Revisar i donar compliment a la planificació urbanística en relació a les reserves d'aparcament		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Aparcament		Planificació
2. Objectius		
<p>Millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades. Afavorir la integració, interoperativitat i interconnexió de les diferents xarxes de transport. Evitar la sobreprotecció de l'automòbil. Millorar l'eficiència i l'eficàcia de la DUM.</p>		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa que en la revisió del POUM de Terrassa s'incorpori l'aspecte de la dotació de places de bicicleta als edificis, malgrat que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que l'acompanyi ja tractarà aquest aspecte determinant una reserva mínima, tal i com s'especifica en el Decret 344/2006. Així mateix, també es proposa que en la seva revisió es consideri la possibilitat de limitar a la baixa les places d'aparcament exigides en el planejament vigent</p> <p>D'altra banda, es proposa també donar compliment a les directrius del POUM, del Decret 344/2006 i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) en els aspectes que afecten a les necessitats de la DUM, principalment pel que fa a les reserves d'espais per a les operacions de càrrega i descàrrega i magatzem per les superfícies comercials.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terrassa		Estudi intern.
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig termini	Mitja	Ajuntament de Terrassa
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local		Existent / No existent

GM.1		Redacció i aprovació de l'ordenança integrada de mobilitat	
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica	
Gestió de la Mobilitat		Normativa	
2. Objectius			
Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura.			
3. Descripció de l'actuació			
Es redactarà una ordenança que integri el conjunt de modes de transport, inclosos aquells que no estan considerats actualment a la ordenança. Per tant, l'ordenança hauria d'integrar els aspectes següents.			
<ul style="list-style-type: none"> • Vianants • Bicicleta i vehicles lleugers • Vehicles especials • Reglament de viatgers de bus • Gestió de mercaderies • Ordenança de circulació i aparcament de vehicles pesants i matèries perilloses 			
Totes aquestes ordenances han d'estar estructurades en un document únic, i una ordenança fiscal associada, relativa a taxes, tarifes o sancions, sotmès a revisió periòdica, segons es determini als protocols de seguiment.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Tot el nucli urbà		18.000 €	
5. Documentació gràfica de referència			
-			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
Curt termini	Mitja	Servei de mobilitat / Servei d'Hisenda i serveis generals / Policia / Serveis Jurídics de l'Ajuntament.	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Existent / No existent	

GM.9 Incorporar la informació pública de mobilitat al portal Open Data Terrassa	
1. Àmbit d'actuació	Línia estratègica
Gestió de la Mobilitat	Informació, promoció, educació i sensibilització
2. Objectius	
Educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura.	
3. Descripció de l'actuació	
<p>El febrer de 2013 es va posar en marxa el portal de dades obertes de l'Ajuntament de Terrassa (Open Data Terrassa). La publicació de la informació pública en obert i en format utilitzable per a la població, resulta un instrument clau per potenciar la informació al ciutadà i alhora esdevenir la font d'informació bàsica per a la creació d'aplicatius web amb informació actualitzada.</p> <p>Actualment el portal de dades obertes de Terrassa ja disposa d'informació relacionada amb la mobilitat, si bé aprofitant la realització del PMU pot ser un impuls per incorporar el màxim de dades i amb la màxima utilitat pels ciutadans, com per exemple:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aparcaments per a bicicletes • Carrils bici • Línies i parades del transport urbà i interurbà • Sentit de circulació i horaris del transport urbà • Aparcaments per a vehicles (i si es disposa ocupació i tarifes dels mateixos) • Estat actual del trànsit rodat • Punts de major accidentalitat • Punts de recàrrega per vehicle elèctric. • Etc. <p>De forma complementària es pot incentivar la realització d'aplicatius per part de privats amb la informació disponible en el portal de dades obertes.</p> <p>Es pot crear un protocol per tal de traslladar de manera periòdica o instantània la informació de mobilitat obtinguda per diferents fonts, sistemes automatitzats o de seguiment periòdic al porta Open data per tal de democratitzar la informació i facilitar la creació d'iniciatives que promoguin la mobilitat sostenible.</p>	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Tot el nucli urbà	Assumit internament.
5. Documentació gràfica de referència	

ZA.1 Identificar i desenvolupar la ZUAP		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Disseny i paisatge urbà, pacificació del trànsit i zones ambientals		ZUAP. Accions de pacificació i regulació de l'accessibilitat
2. Objectius		
Fer més competitiu el transport públic respecte del transport privat. Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats.		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Es proposa la identificació d'una Zona Urbana d'Atmòsfera Protegida (ZUAP) amb l'objectiu de reduir la mobilitat en vehicle privat vers altres modes més sostenibles, com són el transport públic, la bicicleta i el anar a peu. Aquesta regulació permanent pretén obtenir una millora de la qualitat de l'aire, una reducció de soroll i alhora millorar les condicions de circulació i reduir l'accidentalitat com a conseqüència d'una reducció de vehicles en aquest àmbit.</p> <p>Els aspectes que cal estudiar i desenvolupar per a la implantació de la ZUAP seran identificar i senyalitzar les portes d'entrada principals a la ZUAP.</p> <p>Preus: Senyalització horitzontal: 200 € Senyalització vertical: 160 €</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Àmbit que es determini en primera fase		2.000 €
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase		7. Prioritat
Curt termini		Alta
		9. Responsable
		Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local		Existent / No existent

ZA.7 Implantació d'itineraris principals per a **bicicletes** a la ZUAP

1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Disseny i paisatge urbà, pacificació del trànsit i zones ambientals		ZUAP. Intensificació modes no motoritzats Transformació dels barris a zona 30
2. Objectius		
<p>Crear proximitat i espai públic viu.</p> <p>Reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats.</p> <p>Reduir els efectes ambientals derivats del transport de persones i mercaderies.</p>		
3. Descripció de l'actuació		
<p>En l'acció B1 del pla es descriu quina és la xarxa principal d'itineraris per a bicicletes i es defineixen les actuacions que cal realitzar durant els propers 6 anys. Per la implantació de la ZUAP resulta necessari prioritzar les actuacions d'implantació de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes en aquest àmbit de la ciutat. Dins de l'àmbit de la ZUAP es plantegen uns 20 km d'itineraris principals dels quals 10 km són existents i 10 km són proposats (2,3km de carril bici i 7,43 km de convivència amb d'altre modes.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
ZUAP		Inclòs a B1 i B2
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Curt termini	Alta	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta

DUM.8 DUM amb mitjans de baix impacte		
1. Àmbit d'actuació		Línia estratègica
Distribució urbana de mercaderies		Planificació
2. Objectius		
Millorar l'eficiència i l'eficàcia de la DUM.		
3. Descripció de l'actuació		
Es tracta de promocionar la DUM amb mitjans de baix impacte (furgoneta i bicicleta elèctrica de càrrega, carretons, ...), especialment en espais pacificats com les illes de vianants. Aquesta promoció es pot fer a través d'instruments de discriminació positiva, permetent franges horàries més àmplies i accessos a llocs restringits a vehicles convencionals, especialitzant algunes càrregues i descàrregues estratègiques per a vehicles de baixes emissions.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Terrassa		vinculat a DUM3
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
Mig-llarg termini	Mitja	Servei de Mobilitat
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Local		Existent / No existent