



# Com ens desplacem? Presentació del Diagnòstic

**Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa 2026–2031**



Diputació  
Barcelona



Ajuntament de  
Terrassa

**TECH**  
friendly



buchanan



- 01** Informació per a la presentació i l'exposició
- 02** Context i evolució de la mobilitat a Terrassa
- 03** Mobilitat a Peu
- 04** Mobilitat Ciclista i VMP
- 05** Mobilitat en Transport Públic
- 06** Vehicle Privat i Xarxa Viària
- 07** Estacionament
- 08** Distribució Urbana de Mercaderies

# 01



## Introducció i objectius del PMUS

# Què és un PMUS?



Un model de mobilitat dissenyat per a les persones i el teixit socioeconòmic local, que aposta per una ciutat més saludable, accessible i cohesionada.

El **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)** és l'eina estratègica que defineix com ha d'organitzar-se la mobilitat del municipi per a fer-la més eficient, inclusiva, saludable i respectuosa amb l'entorn. En el cas de Terrassa, el PMUS és el marc que **orienta les decisions clau per a aconseguir un territori més connectat, segur i habitable**.

El **seu propòsit és clar**: reduir la dependència del vehicle privat, millorar la qualitat i cobertura del transport públic i fomentar la mobilitat activa, com caminar i desplaçar-se amb bicicleta. Tot això, reforçant un model municipal on moure's de manera sostenible sigui senzill, còmode i atractiu en tots els barris i zones comercials de la ciutat.

Aquest pla s'alinea amb les polítiques municipals i comarcals, com el Pacte per la Mobilitat i el Pla de Promoció de la Bicicleta, i respon al compromís de Terrassa amb els objectius europeus de reducció d'emissions, equitat social i millora de l'espai públic. A més, la seva elaboració dona compliment a l'obligació establerta per la **Llei 9/2003**, de la mobilitat de Catalunya, que **exigeix als municipis de més de 50.000 habitants** —com és el cas de Terrassa— la **redacció i actualització d'un PMUS**.

# Terrassa i el seu PMUS

**L'actualització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)** és un pas clau per a adaptar la planificació municipal a les noves realitats socials, urbanes, tecnològiques i normatives.

**La mobilitat d'una ciutat no és estàtica:** evoluciona al ritme dels canvis demogràfics, dels nous hàbits de desplaçament i de consum, de les innovacions digitals i dels reptes ambientals, tant locals com globals. Per això, el PMUS ha de ser un document viu, capaç de respondre a les necessitats actuals i anticipar les del futur.

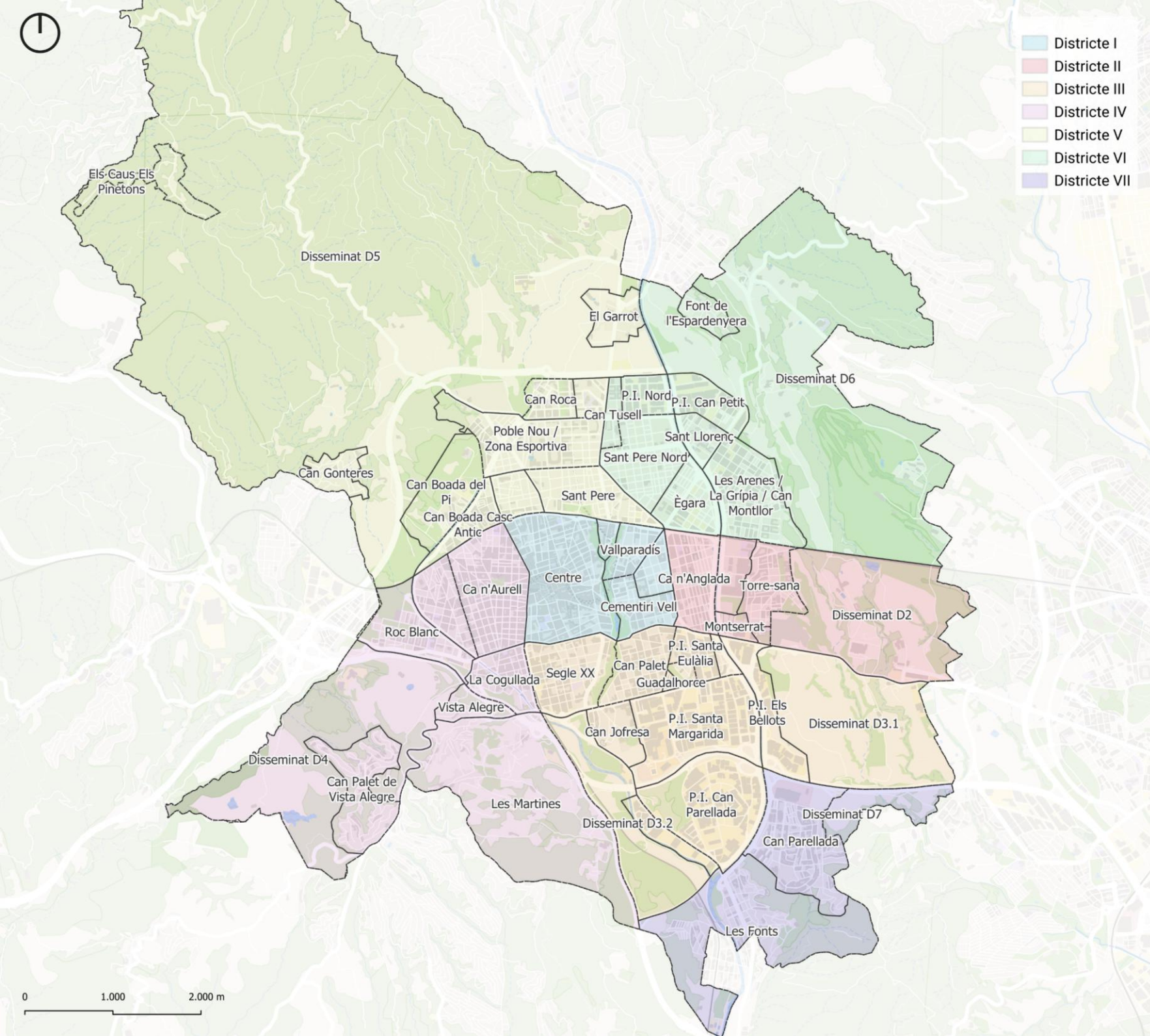
En aquest context, l'Ajuntament de Terrassa impulsa un nou cicle de planificació amb l'objectiu de consolidar una mobilitat més equitativa, eficient i centrada en les persones. El nou PMUS no sols actualitza el diagnòstic i les propostes d'actuació, sinó que també reafirma el compromís del municipi amb els principis de sostenibilitat, salut pública, accessibilitat i qualitat urbana.



**Aquesta és la tercera actualització del PMUS de Terrassa, després de les versions de 2003 i 2016, i representa un pas decisiu cap a una ciutat més pròxima, segura i sostenible.**



- Districte I
- Districte II
- Districte III
- Districte IV
- Districte V
- Districte VI
- Districte VII



**PMUS Terrassa  
2026-2031**

# Escala dels Treballs

**TERRASSA**

**7**  
DISTRICTES

**55**  
BARRIS I  
DISSEMINATS

# Fases de Treball



1

## Prediagnosi

Identificació del marc de treball, planificació de l'abast i problemàtiques a abordar.

2

## Diagnosi

Dotar de rigor i major coneixement tècnic / ciutadà a cada aspecte identificat.

3

## Propostes

Abordar les problemàtiques identificades de manera proactiva per a aconseguir millores en sintonia amb els objectius.

4

## Aprovació del PMUS

Es duran a terme tots els tràmits necessaris fins a aprovar definitivament el PMUS

**Participació i Comunicació Ciutadana i Institucional**

**On ens trobem**

# Participació ciutadana



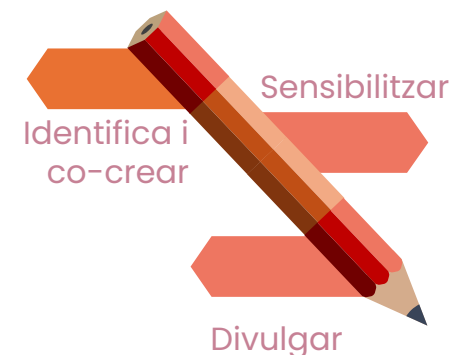
## Per què és important la participació ciutadana?

La ciutadania coneix millor que ningú les oportunitats, fortaleces i reptes dels serveis, infraestructures i dels espais que utilitza per a desplaçar-se. Incloure la seva mirada en totes les fases del procés —des del diagnòstic fins a la definició d'objectius, línies estratègiques i propostes— permet dissenyar un pla més ajustat a les necessitats reals del territori, més sensible a les diferents formes de mobilitat i més capaç de generar consensos duraders.

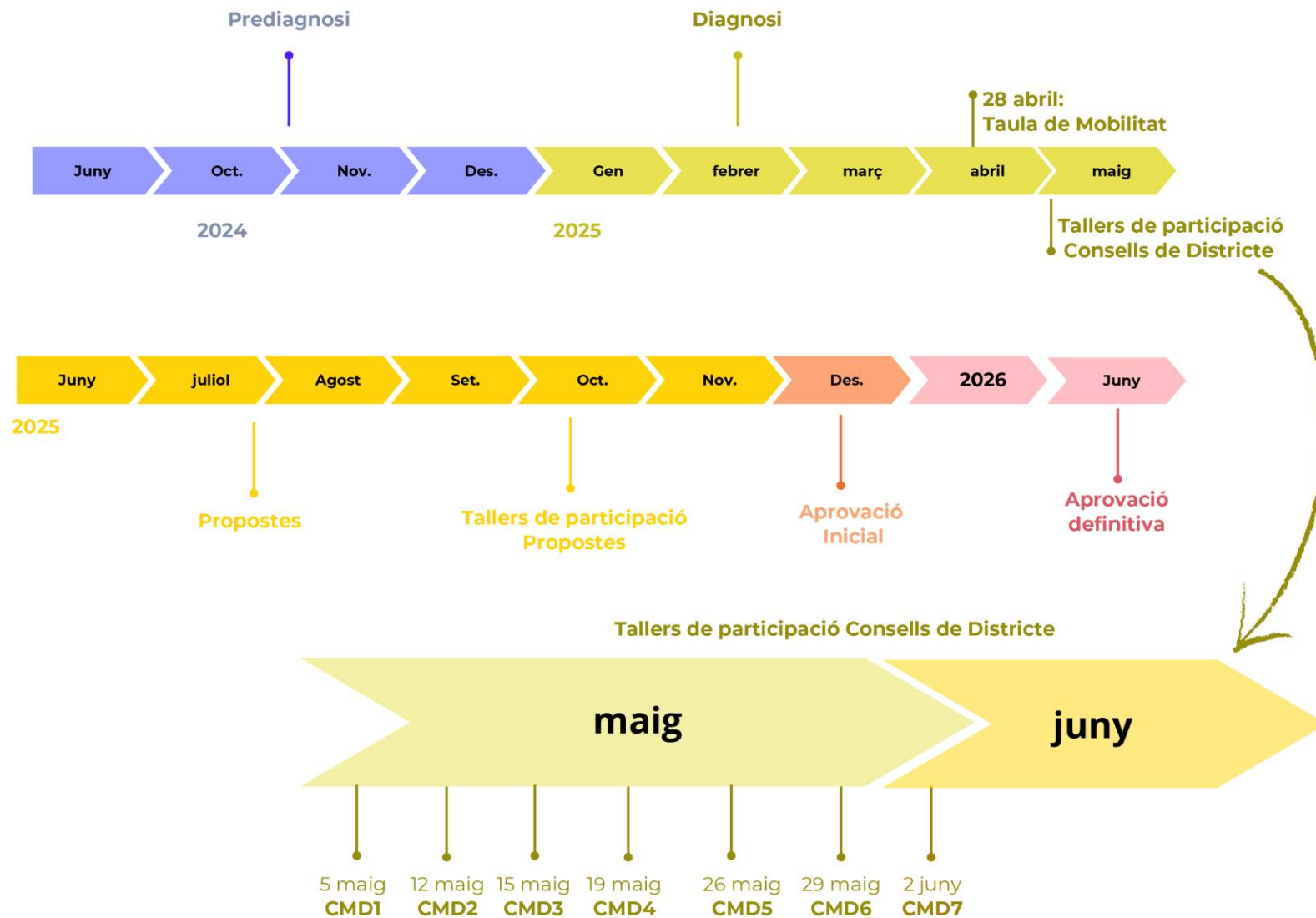
## Com ho fem?

La participació ciutadana en el nou PMUS de Terrassa s'articula a través d'un enfocament bottom-up, adaptatiu i multinivell, que posa en el centre la cooperació entre agents diversos i l'intercanvi constant de coneixement. Aquest enfocament permet recollir informació i vivències des del local fins al metropolità, generant intel·ligència col·lectiva ajustada a les realitats quotidianes de mobilitat.

Aquest enfocament participatiu es desenvolupa a través d'un procés estructurat en diferents fases:



# Pròxims passos



PMUS Terrassa 2026-2031

# Objectiu General del PMUS\*



Desenvolupar un sistema de mobilitat urbana sostenible i eficient a Terrassa que satisfaci les necessitats del teixit comercial i de les persones residents, millorant l'accessibilitat, seguretat i qualitat de vida, mentre es fomenta la integració de diferents modes de transport i es redueixen les emissions contaminants.

*\*Objectius definits a partir de la sessió participativa amb la Taula de la Mobilitat*



# Objectius del PMUS



## 01.

### Teixit residencial

Crear espais públics segurs i amigables que promoguin un estil de vida saludable i sostenible, millorant l'accessibilitat física i la informació disponible per a tota la ciutadania

## 02.

### Teixit comercial

Fomentar un entorn comercial dinàmic i accessible mitjançant la millora de la infraestructura de mobilitat, assegurant que les polítiques de trànsit i accessibilitat donin suport al creixement del comerç local i l'atracció de persones visitants.

## 03.

### Mobilitat a Peu

Garantir la seguretat i accessibilitat en els entorns urbans, especialment en zones escolars, residencials i comercials, eliminant barreres arquitectòniques i millorant la senyalització i l'estat de les voreres.

## 04.

### Bicicleta i VMP

Integrar les bicicletes i VMP amb altres modes de transport sostenible, assegurant una infraestructura segura i ben mantinguda, i millorant els estacionaments i les solucions intermodals.



# Objectius del PMUS



## 05.

### Transport Públic

Augmentar l'eficiència i puntualitat del transport públic, millorant l'accessibilitat de totes les parades i promovent un ús més ampli i regular del transport públic entre la ciutadania.

## 06.

### Mobilitat en Vehicle Privat

Implementar mesures per disminuir la congestió i les emissions contaminants, promovent la mobilitat compartida, millorant l'eficiència dels desplaçaments en vehicles privats de visitants en benefici d'espais públics i serveis per a les persones residents .

## 07.

### Distribució de mercaderies

Crear una xarxa eficient i pròxima de zones de càrrega i descàrrega que faciliti el repartiment de mercaderies sense interferir en la mobilitat per als vianants i vehicular, millorant així la logística urbana.

*\*Objectius definits a partir de la sessió participativa amb la Taula de la Mobilitat*

# 02

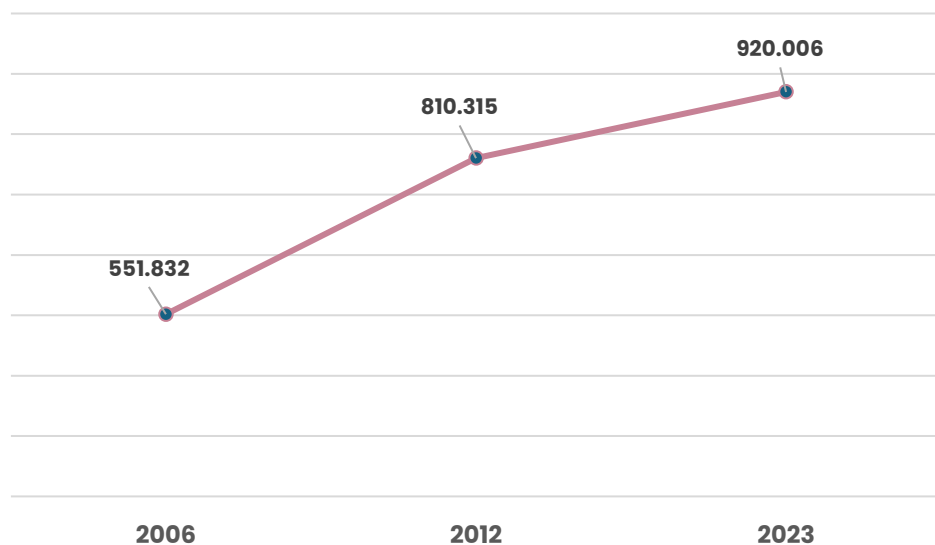


## Context i evolució de la mobilitat a Terrassa

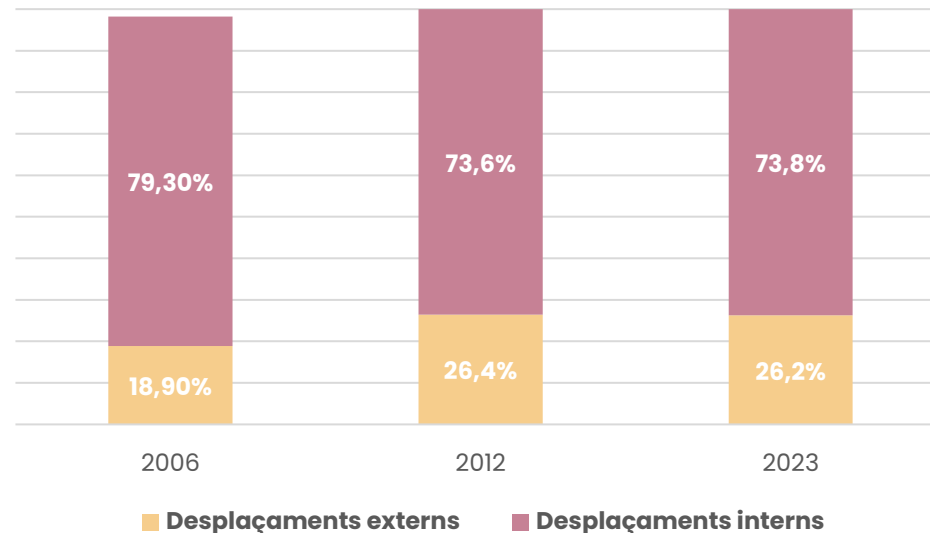
# Com ens desplace?



## Nombre de desplaçaments totals en dia feiner



## Tipus de desplaçaments en dia feiner



## Evolució temporal

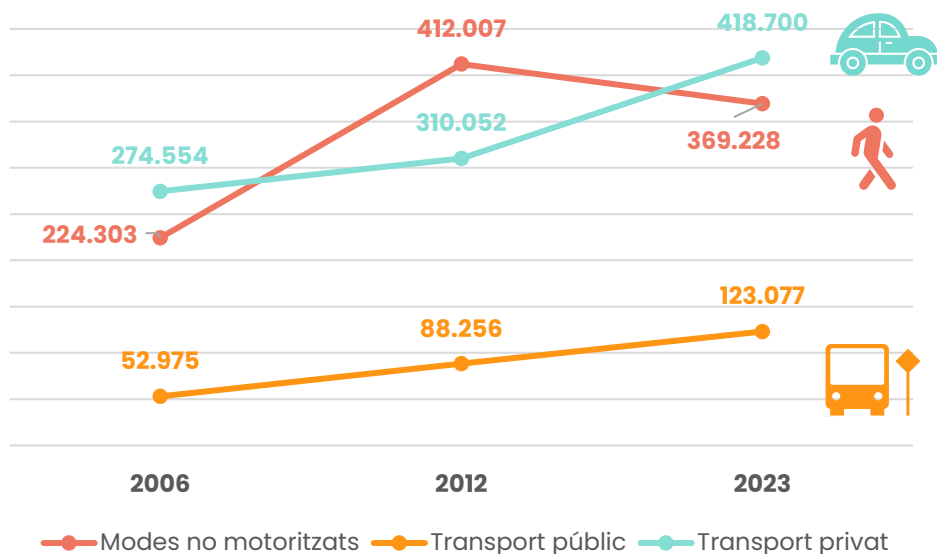
L'anàlisi evolutiva entre els anys 2006, 2012 i 2023 mostra un increment sostingut i significatiu del nombre total de desplaçaments en dia feiner per part de la població resident de 16 anys o més. Si bé l'any 2006 es registraven vora 552.000 desplaçaments (551.832), aquesta xifra va augmentar de manera destacada fins a superar els 810.000 el 2012 (+46,9%) i va continuar creixent fins a més de 920.000 el 2023 (+13,5% respecte al 2012). En termes acumulats, això representa un increment del 66,7% en els darrers disset anys.

En analitzar la distribució territorial de la mobilitat en dia feiner entre els anys 2006 i 2012 van augmentar els desplaçaments externs fins assolir el 26,4% del total, 7,5 punts percentuals més que l'any 2006. Igualment, entre el 2012 i el 2023 no es detecten canvis significatius en els patrons de desplaçament, mantenint-se una proporció relativa estable entre els desplaçaments interns i externs durant els darrers onze anys.

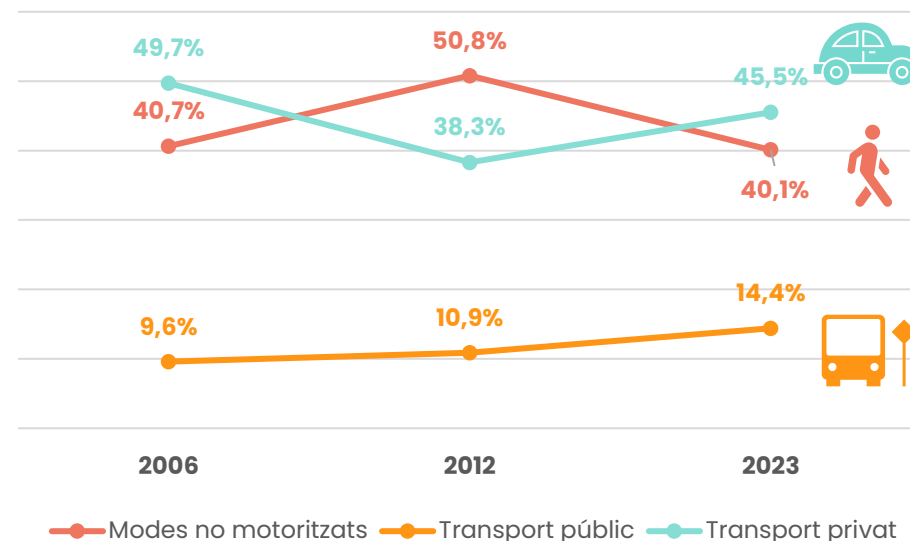
# Com ens desplaceм?\*



Desplaçaments totals en dia feiner: modes de transport



Desplaçaments totals en dia feiner: modes de transport



## Conclusions principals

### 2006-2012: Mobilitat més activa i sostenible.

S'observa un increment notable de la mobilitat no motoritzada i una disminució del pes del vehicle privat en el conjunt dels modes de transport.

### 2012-2023: Augment del transport públic i recuperació del vehicle privat.

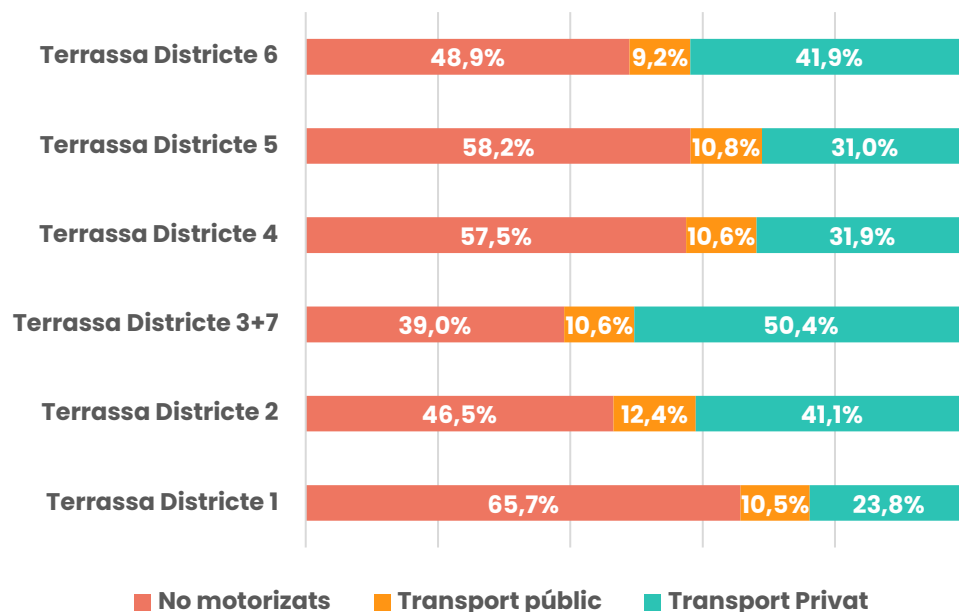
Malgrat el creixement significatiu del transport públic, el vehicle privat guanya pes relatiu i també augmenta en valors absoluts, mentre que la mobilitat activa perd presència proporcional, però el nombre total de desplaçaments a peu continua sent superior al de l'any 2006.

# Com ens desplace?

**2023**



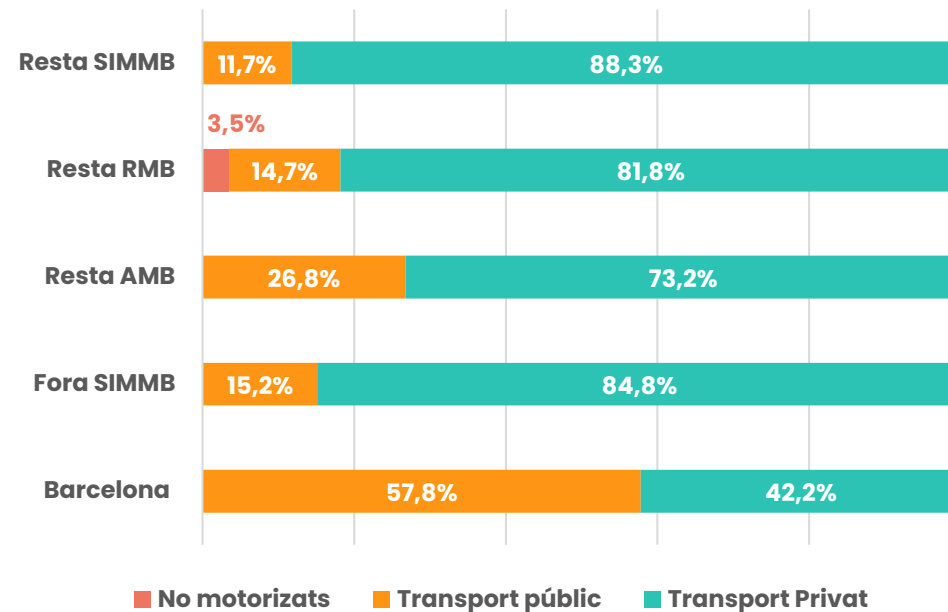
## Desplaçaments interns: modes de transport



La distribució dels modes de transport en els desplaçaments interns varia significativament entre els diferents districtes de Terrassa. Alguns elements clau de l'anàlisi són:

- Caminar és el principal mode de transport en tots els districtes, però amb variacions notables. Mentre que en el Districte 1 (Centre) aconseguim un 66%, en els Districtes 3+7 (Can Parellada, Les Fonts, Can Jofresa, Santa Margarida, etc.) cau al 39,0%.
- L'ús del transport privat supera el 40% en els Districtes 2, 3+7 i 6, sent més elevat en aquells barris més allunyats del centre urbà.
- El transport públic manté quotes bastant homogènies, amb un lleuger avantatge en el Districte 2 (12,4%), i nivells entorn del 10% en la resta.

## Desplaçaments externs: modes de transport



Els desplaçaments externs des de Terrassa mostren patrons modals molt diferenciats segons la zona de destinació:

- Barcelona és l'única relació origen-destinació on el transport públic supera clarament al vehicle privat.
- Per a la resta de la AMB (26,8%) i RMB (14,7%), el transport públic manté una certa presència, però el vehicle privat continua dominant àmpliament.

\* **AMB**: Àrea Metropolitana de Barcelona **RMB**: Regió Metropolitana de Barcelona **SIMMB**: Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona



Principals tendències detectades (2023)

## Com ens desplaçem?

- **Més del 70% dels desplaçaments diaris es realitzen dins del municipi de Terrassa.**
- Els desplaçaments entre districtes suposen el 50% de la mobilitat interna.
- **La mobilitat activa és la principal opció per als desplaçaments interns, però perd quota enfront del vehicle privat des de 2016.**
- **L'ús del transport públic ha augmentat tant en els desplaçaments interns com externs des de 2016.**
- El 6,7 % dels desplaçaments realitzats per les persones residents a Terrassa són multimodals, és a dir, es componen de més d'una etapa i es resolen mitjançant la combinació de diferents modes de transport.
- En els desplaçaments externs, el vehicle privat manté una posició dominant en gairebé totes les relacions origen - destinació.
- **La bicicleta i VMP tenen un pes encara molt baix en la mobilitat municipal i intermunicipal.**
- L'hora punta de desplaçament se situa entre les 17.00 h i les 20.00 h, concentrant el 25,5 % dels desplaçaments.
- El 62 % dels desplaçaments realitzats tenen una distància inferior a 2 quilòmetres.

# 03



**Mobilitat  
a Peu**



**Mobilitat a Peu**

# Xarxa per a vianants

**La xarxa per a vianants és el conjunt estructurat d'espais públics destinats principalment al desplaçament a peu:**

voreres, passos de vianants, carrers pacificats, zones de prioritat invertida, espais d'estada i àrees exclusives per a vianants. Aquesta xarxa constitueix la base de la mobilitat sostenible.

## Xarxa principal per a vianants

Està formada pels itineraris preferents per a desplaçar-se a peu que connecten els principals pols d'atracció i generació de demanda de la ciutat: estacions de tren, centres cívics, escoles, centres assistencials i hospitals, centres de treball, eixos comercials, zones verdes, entre altres.

## Les característiques que ha de reunir aquesta xarxa:

- Els itineraris han d'estar ben enllaçats entre si i els pols d'atracció, sense interrupcions ni barreres físiques.
- Tots els itineraris han de complir amb criteris d'accessibilitat: amplada lliure mínima  $\geq 1,80$  m en itineraris principals i evitar pendents o obstacles.
- Espais senyalitzats i d'espera còmodes, mobiliari urbà funcional i condicions que fomentin la presència activa en l'espai públic.





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat a peu

## Xarxa peatonal

### Llegenda

- Xarxa principal per a vianants
- Xarxa secundària per a vianants
- Xarxa interurbana de camins rurals
- Anella verda
- Àrees de vianants

### Observacions

**19%** del total dels itineraris per als vianants de Terrassa forma part de la xarxa principal actual destinada prioritàriament a les persones vianants.

**98%** de la població resideix a menys de 300 m d'algun tram d'aquesta xarxa.

**96%** dels centres de treball i comerços se situen a menys de 300 m d'aquesta xarxa principal, consolidant la seva funció com a eix connector en zones urbanes denses.

**+90%** dels serveis essencials (educatius, sanitaris i socials) es troben a menys de 300 metres de la xarxa principal per als vianants.

**Els polígons industrials presenten una cobertura més limitada**, amb un únic eix que dona servei a les zones de Santa Margarida, Can Parellada i Colom (districtes 3 i 7), la qual cosa evidencia la necessitat de millorar la connexió per als vianants en aquests entorns productius.

0 1.000 2.000 m

Terrassa

Àrea del plànol

Diputació  
Barcelona

Ajuntament de  
Terrassa

buchanan  
**TECH**  
friendly

## Mobilitat a Peu

# Accessibilitat

L'accessibilitat en l'entorn urbà es refereix a la capacitat de totes les persones, independentment de la seva condició física, sensorial, cognitiva o edat, per a desplaçar-se de manera segura, autònoma, còmoda i contínua per l'espai públic, accedint en igualtat de condicions als serveis i oportunitats que ofereix el territori. Aquesta visió s'emmarca en els principis recollits per la Llei 13/2014 d'accessibilitat de Catalunya i es concreta normativament en el recent Decret 209/2023, que estableix les condicions d'accessibilitat aplicables a l'espai públic urbanitzat, reforçant el compromís dels municipis amb una mobilitat universal i inclusiva.

## Com s'aplica a Terrassa?

- Més del 91% de la xarxa principal de voreres ja compleix amb l'amplada mínima útil de 1,80 m.
- El Pla d'Accessibilitat de Terrassa estableix criteris clars per al disseny de l'espai públic: amplada lliure de pas, ràdios de gir, superfícies antilliscants, passos per als vianants accessibles, mobiliari sense obstacles i senyalització tàctil.
- Els nous desenvolupaments urbanístics, actuacions d'urbanisme tàctic i projectes de transformació de l'espai públic integren ja criteris d'accessibilitat universal des de la fase de disseny.
- El municipi disposa d'una comissió específica i una xarxa tècnica municipal que supervisa, avalua i proposa mesures de millora contínua en accessibilitat urbana i del transport.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat a peu

Xarxa Principal: amplada de les voreres

## Llegenda

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Àrees de vianants           |             |
| Amplada de voreres (metres) |             |
| <0,90m                      |             |
| 0,90 a 1,5m                 |             |
| 1,5 a 1,8m                  |             |
| 1,8 a 5m                    |             |
| >5m                         |             |
| Plataforma única            | Accessibles |

## Observacions

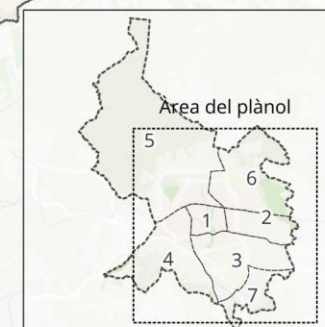
La xarxa principal d'itineraris mostra una evolució molt positiva en termes d'accessibilitat. **En 2023, el 91,35 % dels trams disposa d'una amplada superior a 1,80m, superant notablement el 81,62 % registrat en 2016.**

A nivell districte destaca:

- Districte 1 (nucli central): presenta una mobilitat per als vianants fluida, facilitada per una àmplia xarxa de plataformes úniques que donen prioritat a les persones que caminen. Encara que les connexions amb la resta del municipi es realitzen a través d'itineraris amb voreres més estretes, les Zones 30, les Àrees de Vianants i les restriccions d'accés derivades de la ZBE permeten una convivència equilibrada amb altres modes de transport.

- Districtes 4, 6 i 7 (zones perifèriques): els carrers principals de la xarxa per als vianants compleixen majoritàriament amb els requisits d'accessibilitat, però la falta d'uniformitat de les voreres i la connectivitat entre barris demanda intervencions de reequilibri de l'espai públic, que reforcin el trànsit per als vianants sense afectar altres funcions urbanes clau.

Terrassa



0 1.000 2.000 m



**Carrer Sant  
Llorenç**



**Passeig  
Comte  
d'Ègara**

**Carrer Font  
Vella**



**Carrer Sant  
Pau**





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

## Mobilitat a peu

### Xarxa Peatonal: Accessibilitat passos de vianants

#### Llegenda

- Xarxa principal per a vianants
- Xarxa secundària per a vianants
- Guals
- Passos de vianants
- Àrees de vianants

#### Observacions

Amb l'objectiu de garantir la continuïtat, l'accessibilitat i l'autonomia en els desplaçaments a peu, en els últims 11 anys s'ha intervingut en passos per als vianants i guals, distribuïts per tota la ciutat i, especialment, en la xarxa viària principal. Aquestes actuacions han permès millorar la connectivitat entre itineraris per als vianants i adaptar el seu disseny a criteris d'accessibilitat universal, facilitant el trànsit segur i autònom per a totes les persones.

No obstant això, persisteixen alguns reptes importants per les condicions físiques i pendents de les voreres existents i rebaixos no accessibles per no complir pendents transversals per a l'accés de totes les persones, sobretot persones en cadires de rodes. Davant aquestes limitacions, ha estat necessari i continuarà sent necessari recórrer a solucions alternatives, com l'execució de guals amb vorera deprimida o, si és el cas, la reconfiguració de les seccions viàries amb l'objectiu d'ampliar l'espai destinat a les persones vianants i garantir l'accessibilitat efectiva

0 1.000 2.000 m

Terrassa

Àrea del plànol



## Mobilitat a Peu

# Àrees de vianants

Les àrees per als vianants són àmbits de l'espai públic on les persones a peu tenen prioritats total o preferent sobre altres modes de transport, i on la circulació de vehicles de motor queda restringida o regulada, excepte casos específics (persones residents, serveis, emergències, repartiment horari, etc.).

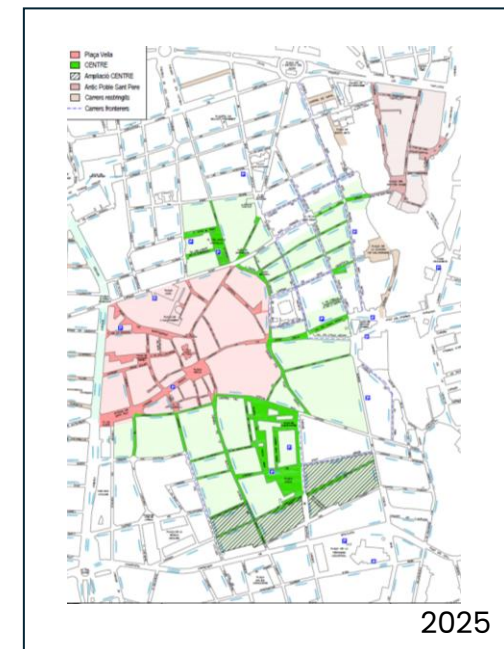
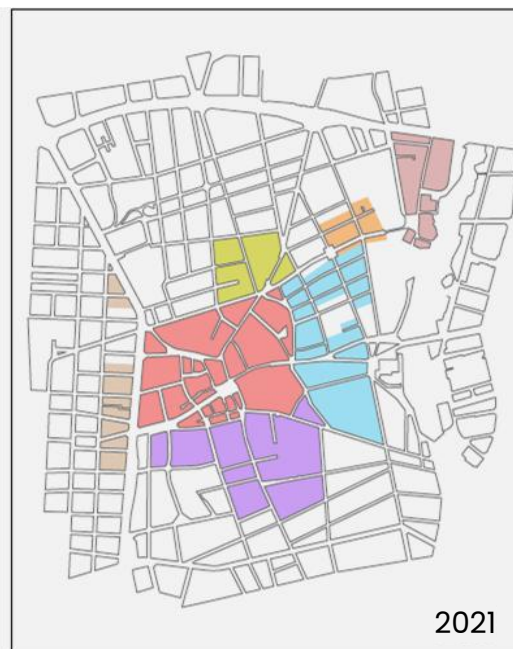
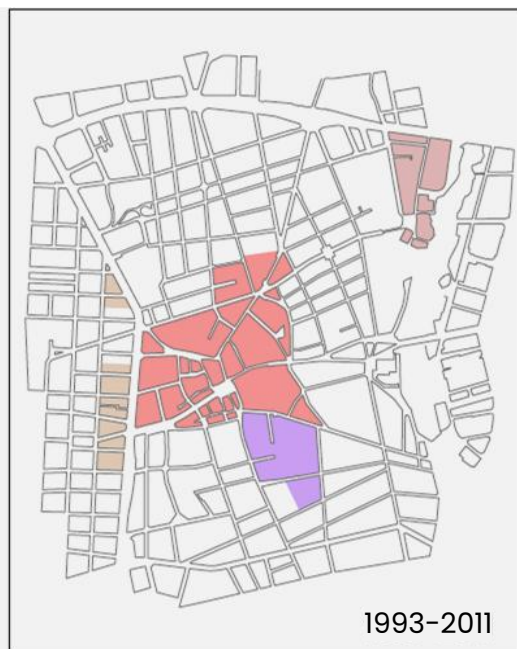
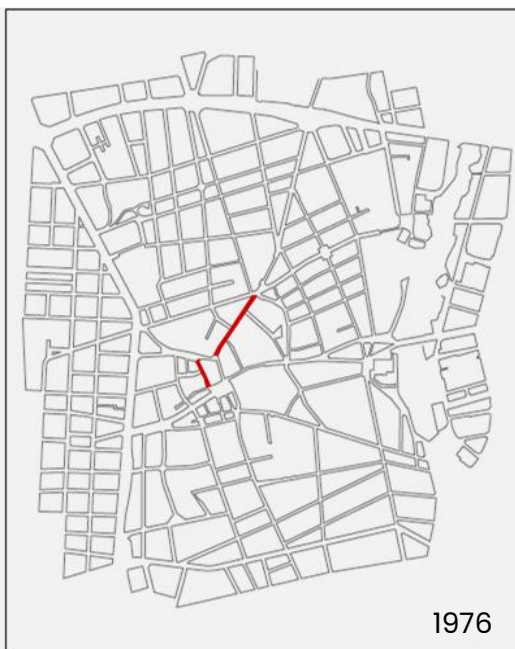
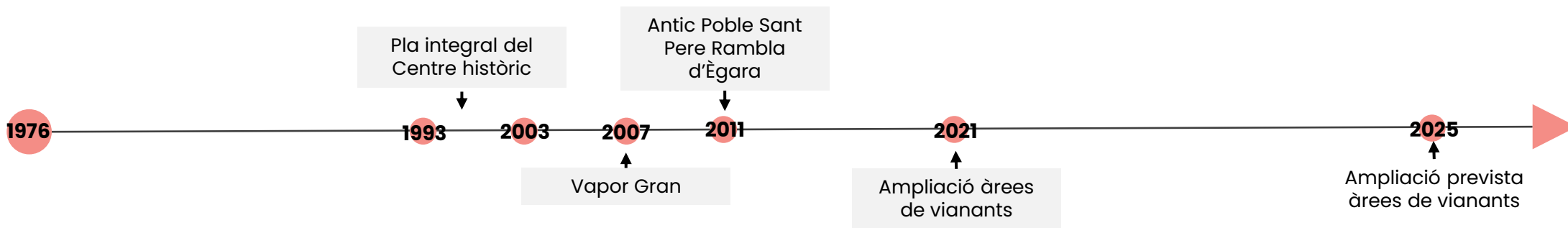
En el cas de Terrassa, aquestes zones no sols responen a criteris de regulació del trànsit, sinó que es conceben com a espais urbans clau per a fomentar la mobilitat sostenible, l'habitabilitat i l'impuls comercial local mitjançant la promoció d'espais amigables tant per a persones residents com visitants.

## Evolució Plaça Vella



# Mobilitat a Peu

## Àrees de vianants



## Mobilitat a Peu\*

# Demanda

### Evolució sobre el repartiment modal total



50,8%  
2016



47,8%  
2023

### Desplaçament a peu Dilluns-Divendres de 2023

98,8%

Interns

2,66

Desp / persona

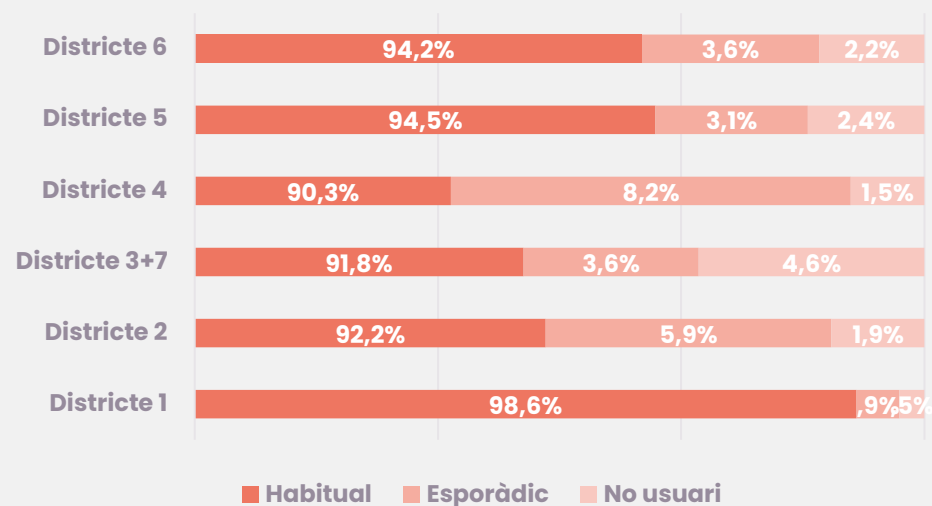
9 de 10  
persones

afirmen desplaçar-se a peu de manera regular.

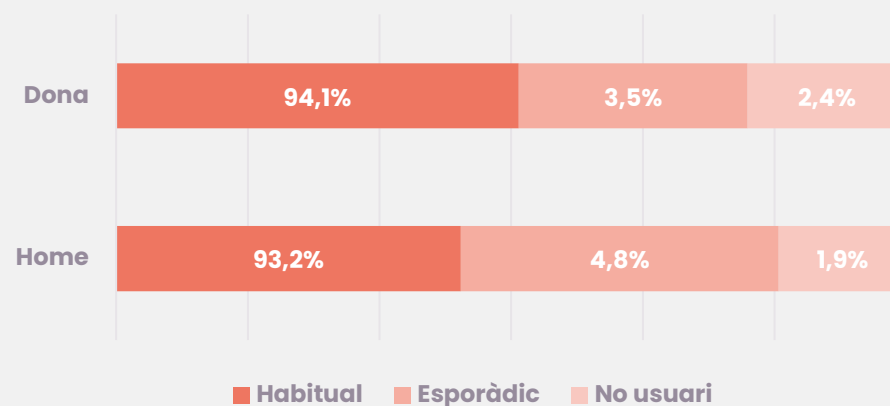
Font: Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF).

\*mobilitat no motoritzada

### Per Districte



### Per Gènere



# Mobilitat a Peu

## Demanda

La demanda dels itineraris per als vianants s'ha estimat a partir dels aforaments manuals de persones vianants realitzats en 35 punts del municipi durant el primer trimestre de 2024.

### Principals resultats:

- En el conjunt dels punts d'aforament, la major concentració de persones vianants es registra en la franja horària de la tarda, aconseguint el 55 % del volum total comptabilitzat.
- Els punts que registren un major volum en la franja del matí es localitzen, en la seva majoria, en zones perifèriques o menys cèntriques del municipi, la qual cosa suggereix una correlació entre l'horari de major demanda i la localització urbana.

Els resultats obtinguts en cadascun d'aquests recomptes es detallen en el diagnòstic corresponent.

Comparativa respecte a 2013

+28%  
Pont de  
Jacquard

+52%  
C. del Nord

+50%  
C. Sant  
Quirze

+11%  
Rambla  
d'Ègara

| Punt | Ubicació                                         | Vianants / Dia |                     |       |                     |      |
|------|--------------------------------------------------|----------------|---------------------|-------|---------------------|------|
|      |                                                  | 2013           |                     | 2023  |                     | Dif. |
|      |                                                  | Volum          | % respecte al total | Volum | % respecte al total |      |
| 1    | Ctra. de Matadepera                              | -              | -                   | 821   | 0,4%                | -    |
| 2    | Carrer dels Voluntaris                           | 3200           | 1,6%                | 3759  | 1,9%                | 17%  |
| 3    | Av. Josep Tarradellas                            | 2436           | 1,2%                | 3896  | 2,0%                | 60%  |
| 4    | Ctra. De Rellinars                               | 5092           | 2,6%                | 4677  | 2,4%                | -8%  |
| 5    | Rambla de Francesc Macià                         | 7825           | 4,0%                | 7865  | 4,0%                | 1%   |
| 6    | Ctra. de Castellar                               | 4264           | 2,2%                | 1650  | 0,8%                | -61% |
| 7    | C. del Nord                                      | 6341           | 3,2%                | 9636  | 4,9%                | 52%  |
| 8    | Av. Jaume I                                      | 2907           | 1,5%                | 3534  | 1,8%                | 22%  |
| 9    | C. del Periodista Granè                          | 2907           | 1,5%                | 2294  | 1,2%                | -21% |
| 10   | C. de Santa Maria de Mazzarello                  | 1407           | 0,7%                | 1224  | 0,6%                | -13% |
| 11   | C. de Núria                                      | 5036           | 2,6%                | 3325  | 1,7%                | -34% |
| 12   | C. de Velázquez                                  | 2364           | 1,2%                | 1538  | 0,8%                | -35% |
| 13   | C. de Carrasco i Formiguera                      | -              | -                   | 1787  | 0,9%                | -    |
| 14   | C. del Pare Llaureador                           | 2357           | 1,2%                | 2979  | 1,5%                | 26%  |
| 15   | C. de Sant Pere                                  | 23246          | 11,9%               | 17791 | 9,0%                | -23% |
| 16   | Raval de Montserrat (Mercat de la Independència) | 22800          | 11,6%               | 17155 | 8,7%                | -25% |
| 17   | Rambla d'Ègara                                   | 12850          | 6,6%                | 14530 | 7,3%                | 13%  |
| 18   | C. de Sant Quirze                                | 5286           | 2,7%                | 7945  | 4,0%                | 50%  |
| 19   | C. de Topete                                     | 4207           | 2,1%                | 5168  | 2,6%                | 23%  |
| 20   | Pont de Jacquard                                 | 17146          | 8,7%                | 22017 | 11,1%               | 28%  |
| 21   | Ctra. de Castellar                               | 7400           | 3,8%                | 5732  | 2,9%                | -23% |
| 22   | C. de Jacint Elías                               | 7143           | 3,6%                | 7792  | 3,9%                | 9%   |
| 23   | C. de Sant Cosme                                 | 3329           | 1,7%                | 3743  | 1,9%                | 12%  |
| 24   | C. del Mont Perdut                               | -              | -                   | 3550  | 1,8%                | -    |
| 25   | Ctra. de Martorell                               | 2971           | 1,5%                | 4049  | 2,0%                | 36%  |
| 26   | Rambla d'Ègara                                   | 20000          | 10,2%               | 22113 | 11,2%               | 11%  |
| 27   | Ctra. de Montcada                                | 5043           | 2,6%                | 3429  | 1,7%                | -32% |
| 28   | C. de Baldrich                                   | 1843           | 0,9%                | 1795  | 0,9%                | -3%  |
| 29   | Parc de les Hortes Velles                        | 3879           | 2,0%                | 4162  | 2,1%                | 7%   |
| 30   | C. del Germà Joaquim                             | 3321           | 1,7%                | 2528  | 1,3%                | -24% |
| 31   | Av. de les Glòries Catalanes                     | 1643           | 0,8%                | 1505  | 0,8%                | -8%  |
| 32   | Av. de Madrid                                    | 2843           | 1,5%                | 1360  | 0,7%                | -52% |
| 33   | C. del Miño                                      | 1093           | 0,6%                | 596   | 0,3%                | -45% |
| 34   | C. de Badalona                                   | 3743           | 1,9%                | 1852  | 0,9%                | -51% |
| 35   | C. de Colom                                      | 129            | 0,1%                | 129   | 0,1%                | 0%   |



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat a peu

## Reptes de futur

### Llegenda

- Xarxa principal per a vianants
- Àrees de vianants

### Reptes

- Equipaments d'ensenyament no coberts
- Equipaments de salut i serveis socials no coberts
- Població de nuclis perifèrics
- Millora d'amplada i estat de voreres per l'ús dels vianants.
- Carrers amb desnivell no accessible (>6%)

### Observacions

La xarxa principal presenta una major densitat en les àrees centrals, amb bona cobertura i continuïtat en el nucli urbà. No obstant això, s'identifiquen trams amb pendents superiors al 6 %, així com carrers amb voreres estretes o sense guals, especialment en els districtes 3, 4 i 7.

La densitat de la xarxa disminueix progressivament en els barris perifèrics i disseminats, acompanyada d'una menor connectivitat i un estat desigual en la integració entre la xarxa principal i la resta de voreres. Aquesta situació és especialment evident en zones com Can Parellada o Can Palet de Vista Alegre.

Un altre repte del sistema és l'escassa continuïtat i permeabilitat per als vianants en l'entorn industrial del sud, on la xarxa presenta discontinuïtats i una feble integració amb la resta del teixit urbà.

Situació similar s'observa al llarg de l'eix nord-sud de l'avinguda del Vallès, on es detecta una falta d'homogeneïtat i continuïtat en els amples de vorera i els recorreguts per als vianants.

Terrassa

Àrea del plànol



0 1.000 2.000 m

# 03

## Mobilitat a Peu

**98%**

de la població resideix a  
menys de 300 m de la xarxa  
per a vianants

**74%**

de les voreres són accessibles

**+90%**

de la població de tots els  
districtes es desplaça  
habitualment a peu

# 04



**Mobilitat  
Ciclista i VMP**

**Mobilitat ciclista i VMP**

# Xarxa d'Itineraris Ciclistes i VMP

La Xarxa d'Itineraris Ciclistes i de Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) de Terrassa és el conjunt d'infraestructures, traçats i itineraris de tipologies diverses que permeten la circulació segura, directa i còmoda amb bicicleta, patinet elèctric i altres VMP.

## Xarxa principal d'Itineraris Ciclistes i VMP

Està formada pels itineraris més estratègics i estructurants, dissenyats per a facilitar els desplaçaments diaris amb bicicleta o VMP entre els principals pols d'atracció i generació de mobilitat: centres educatius, estacions, zones industrials, eixos comercials, centres sanitaris i esportius.

## Les característiques que ha de reunir aquesta xarxa:

- Els itineraris han d'estar completament connectats entre si, evitant interrupcions o canvis bruscos de tipologia.
- Tots els itineraris han de complir amb bona visibilitat, senyalització específica, il·luminació adequada, radis de gir adequats i encreuaments segur en interseccions.
- Tots els itineraris han de ser fàcilment identificables en l'espai urbà i carrer per a evitar conflictes amb altres modes i persones usuàries.





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat Bicicleta i VMP

## Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP

### Llegenda

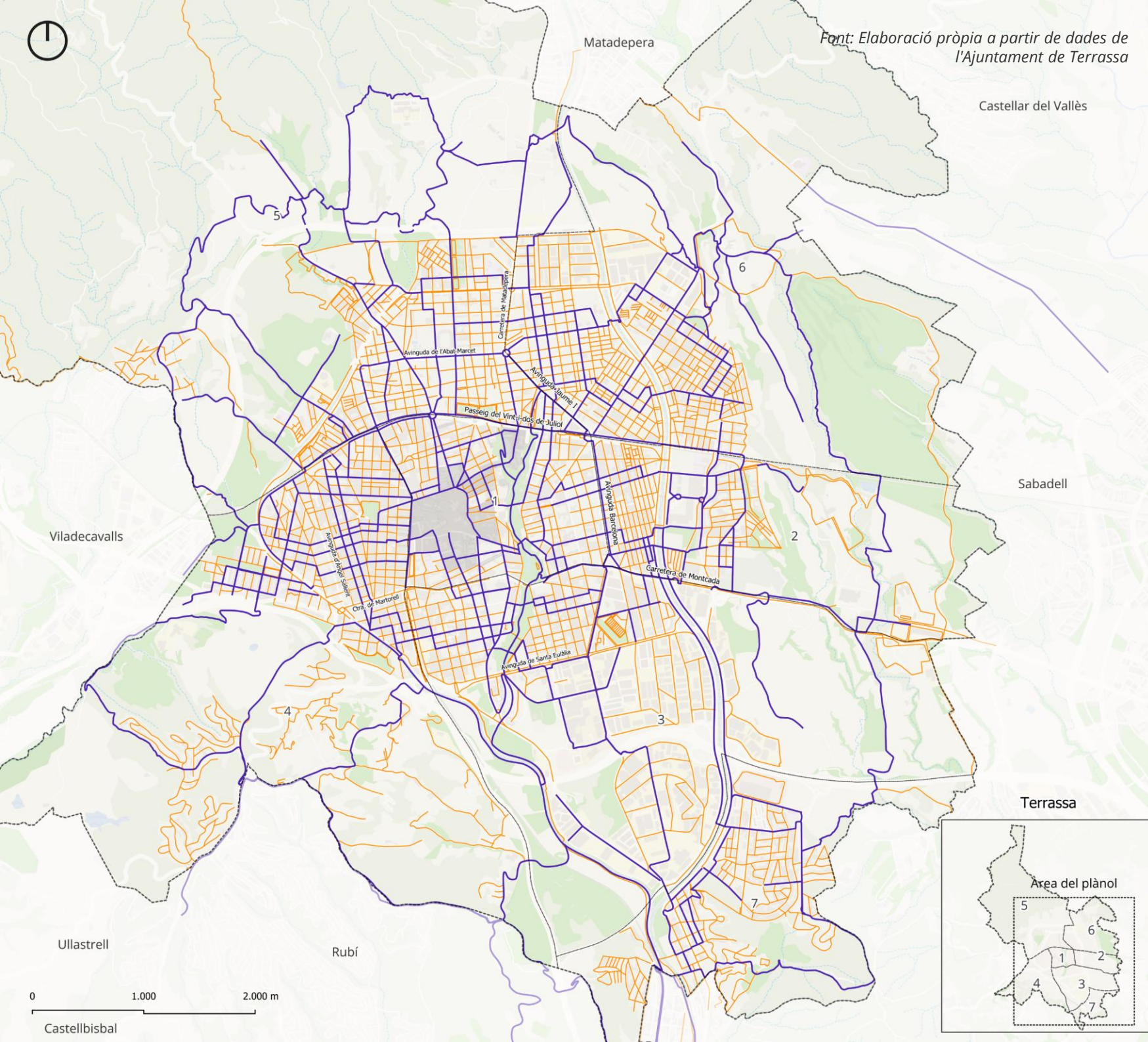
- Xarxa principal d'itineraris ciclistes i VMP
- Xarxa secundària d'itineraris ciclistes i VMP
- Zona no ciclable
- Àrees de vianants

### Observacions

La xarxa principal constitueix l'eix vertebrador de la mobilitat ciclista en el municipi, amb una longitud total de 181,62 km. El seu traçat s'ha definit combinant l'anàlisi de la infraestructura existent amb les línies de disseny identificades a partir dels patrons d'ús i el treball tècnic desenvolupat de forma participada en el marc del Pla de Promoció de la Bicicleta 2022-2025. Aquesta labor s'ha recollit també en la Guia de la Bicicleta, que ha permès prioritzar els corredors estratègics per als desplaçaments quotidians.

- La **xarxa principal** articula els grans eixos de mobilitat ciclista a escala urbana i supramunicipal, afavorint la connexió entre districtes, centres d'activitat, estacions de transport públic i altres punts clau del territori. No obstant això, persisteixen reptes importants relacionats amb la continuïtat de trams i la connectivitat transversal en zones densament urbanitzades.

- La **xarxa secundària** exerceix un paper complementari, estenent la cobertura pedalable cap als àmbits residencials, centres educatius i equipaments de proximitat. En aquesta xarxa es detecten discontinuïtats, especialment en àrees perifèriques, com els districtes 3, 4 i 7, així com en entorns amb orografia més complexa o baixa densitat urbana.



Terrassa

Àrea del plànol



# Tipologies de la xarxa ciclista i VMP



**Carril bici**



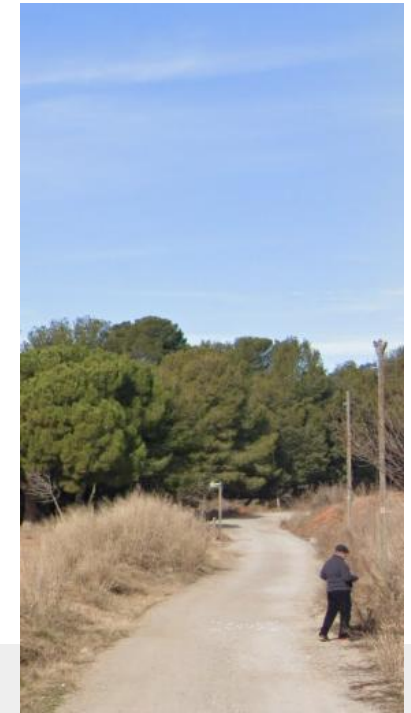
**Vorera bici**



**Zones 30 /  
Límit 30**



**Límit 50**



**Anella verda /  
Pista bici**



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP:  
Classificació per tipologia funcional

## Llegenda

- Carril bici
- Anella verda
- Vorera-bici
- Pista bici
- Zona 30
- Limite 30
- Via compartida bus taxi\*
- Limit 50\*
- Zona no ciclable
- Àrees de vianants

## Observacions

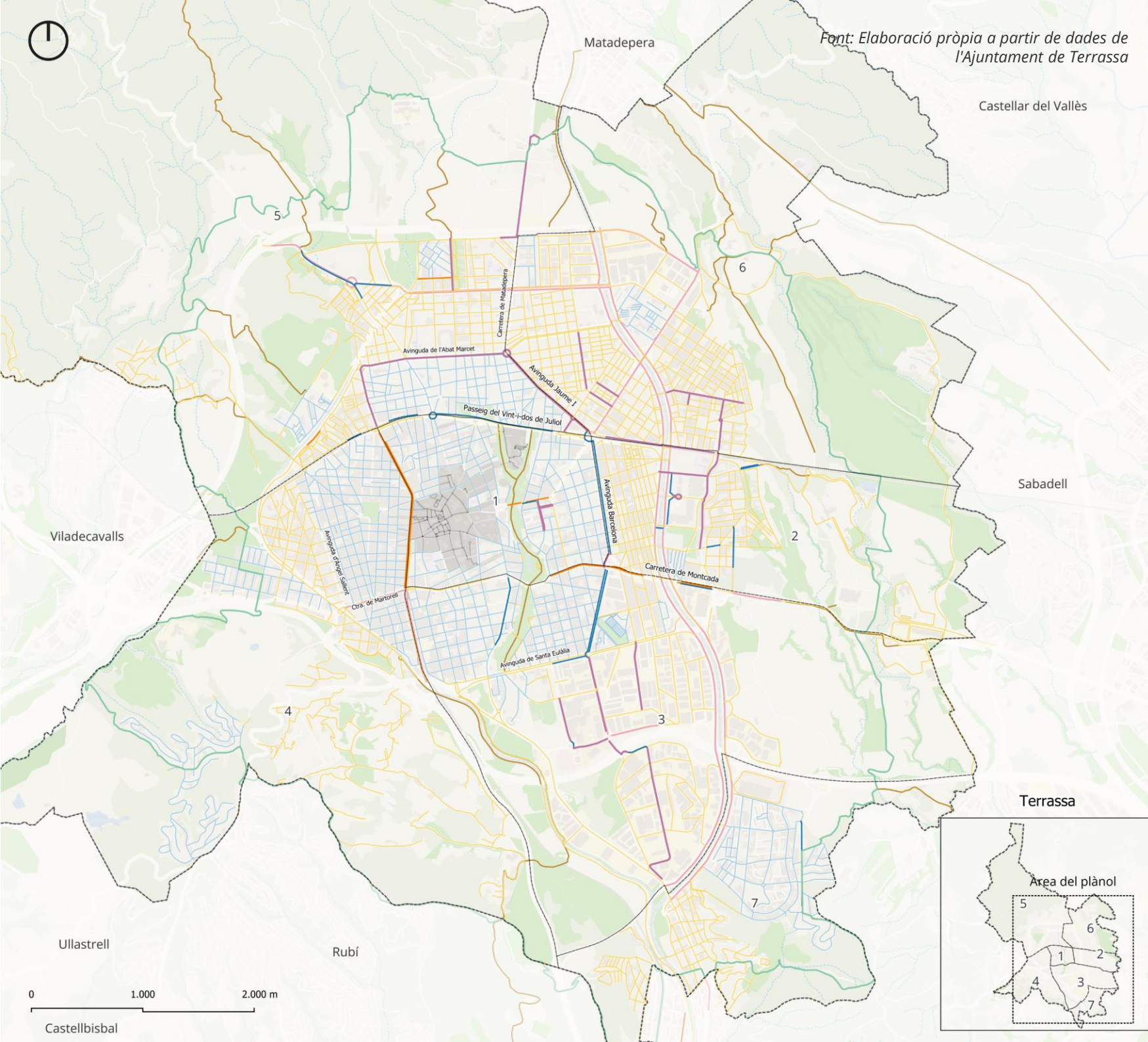
Des de l'aprovació del PMUS en 2016, l'entrada en vigor de l'Ordenança Reguladora de la Mobilitat en 2021 i la implementació del Pla de Promoció de la Bicicleta 2022-2025, Terrassa ha experimentat una ampliació de la seva xarxa pedalable. Aquesta xarxa està composta per infraestructures de tipologies diverses, amb diferents nivells de segregació en funció de l'entorn i de l'ús previst. Els principals pilars d'aquesta ampliació de la xarxa pedalable des de 2016 ha estat:

**+270,4km** de carrers pacificats a velocitat limitada a 30 km/h.

**+3,97km** de nous carrils bici i voreres bici, la qual cosa representa un increment del 22% respecte a la xarxa existent en 2016.

Els carrers pacificats configuren el 67% del total, es complementa amb altres tipologies d'infraestructura ciclista: carril bici (5%), vorera bici (3%), pistes bici (12%), anella verda (14%) i trams compartits entre bicicleta, bus i taxi (2%).

Aquesta combinació configura una xarxa pedalable orientada a la convivència modal i un sistema pedalable adaptatiu i flexible.



Terrassa

Àrea del plànol





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'estacionament de ciclistes i VMP: anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

## Llegenda

- Aparcaments de bicicleta i VMP
- Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP
- Àrea de proximitat a l'estacionament de ciclistes i VMP (100m)
- Àrees de vianants

## Observacions

Des de 2016, Terrassa ha experimentat una millora significativa en la cobertura d'estacionaments per a bicicletes i VMP.

En 2016, només un 26,3 % dels equipaments municipals es trobava a menys de 100 metres d'un aparcament per a bicicletes. La cobertura era especialment baixa en determinats àmbits: organismes oficials (15 %), equipaments cívics (18 %) i esportius (20 %).

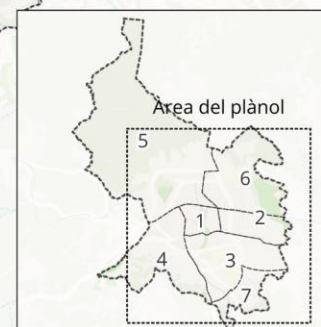
En contrast, les dades més recents de 2023 mostren un avanç destacat:

- El **33%** de la població resideix a menys de 100 metres d'un aparcament per a bicicletes o VMP.

- El **50%** dels centres educatius i el **51%** dels equipaments sanitaris i socials disposen ja de cobertura adequada.

- Com a millores pendents, persisteixen reptes en els polígons industrials, on només el **9%** dels comerços o centres de treball es troben a menys de 100 metres d'un punt d'estacionament.

Terrassa



0 1.000 2.000 m

Diputació  
Barcelona

Ajuntament de  
Terrassa

buchanan

TECH  
friendly

# Mobilitat ciclista i VMP

## Demanda

La demanda dels itineraris per als vianants s'ha estimat a partir dels aforaments manuals realitzats en 35 punts del municipi durant el primer trimestre de 2024.

### Principals resultats:

- El 64% del total aforat correspon a patinets, davant un 35% de bicicletes.
- El volum de bicicletes és lleugerament superior durant la franja del matí en comparació amb la de la tarda.
- En canvi, els patinets mostren una major intensitat d'ús en el període de tarda, superant els registres del matí.

Comparativa respecte a 2013

+168%

Rambla d'Ègara

+38%

Ctra. de Matadepera

+437%

C. del Mont Perdut (Estació Est)

+ 417%

Vallparadís

| Punt | Ubicació                                         | Vianants / Dia |                    |       |                    |      |
|------|--------------------------------------------------|----------------|--------------------|-------|--------------------|------|
|      |                                                  | 2013           |                    | 2023  |                    | Dif. |
|      |                                                  | Volum          | % respecte a total | Volum | % respecte a total |      |
| 1    | Ctra. De Matadepera                              | 257            | 9,0%               | 354   | 11,5%              | 38%  |
| 2    | Carrer dels Voluntaris                           | 86             | 3,0%               | 81    | 2,6%               | -6%  |
| 3    | Av. Josep Tarradellas                            | 192            | 6,8%               | 161   | 5,2%               | -16% |
| 4    | Ctra. De Rellinars                               | 157            | 5,5%               | 56    | 1,8%               | -64% |
| 5    | Rambla de Francesc Macià                         | 189            | 6,7%               | 89    | 2,9%               | -53% |
| 6    | Ctra. de Castellar                               | 150            | 5,3%               | 242   | 7,8%               | 61%  |
| 7    | C. del Nord                                      | 184            | 6,5%               | 97    | 3,1%               | -48% |
| 8    | Av. Jaume I                                      | 257            | 9,0%               | 72    | 2,3%               | -72% |
| 9    | C. del Periodista Granè                          | 71             | 2,5%               | 64    | 2,1%               | -9%  |
| 10   | C. de Santa Maria de Mazzarello                  | 14             | 0,5%               | 8     | 0,3%               | -43% |
| 11   | C. de Núria                                      | -              | -                  | 16    | 0,5%               | -    |
| 12   | C. de Velázquez                                  | -              | -                  | 56    | 1,8%               | -    |
| 13   | C. de Carrasco i Formiguera                      | -              | -                  | 8     | 0,3%               | -    |
| 14   | C. del Pare Llaurador                            | 0              | 0,0%               | 16    | 0,5%               | -    |
| 15   | C. de Sant Pere                                  | 161            | 5,7%               | 89    | 2,9%               | -45% |
| 16   | Raval de Montserrat (Mercat de la Independència) | -              | -                  | 81    | 2,6%               | -    |
| 17   | Rambla d'Ègara                                   | 116            | 4,1%               | 169   | 5,5%               | 46%  |
| 18   | C. de Sant Quirze                                | 36             | 1,3%               | 48    | 1,6%               | 34%  |
| 19   | C. de Topete                                     | 43             | 1,5%               | 48    | 1,6%               | 12%  |
| 20   | Pont Jacquard                                    | 118            | 4,2%               | 129   | 4,2%               | 9%   |
| 21   | Ctra. de Castellar                               | 93             | 3,3%               | 97    | 3,1%               | 4%   |
| 22   | C. de Jacint Elías                               | 118            | 4,2%               | 97    | 3,1%               | -18% |
| 23   | C. de Sant Cosme                                 | 7              | 0,2%               | 8     | 0,3%               | 15%  |
| 24   | C. del Mont Perdut (Estació Est)                 | 42             | 1,5%               | 225   | 7,3%               | 437% |
| 25   | Ctra. de Martorell                               | 29             | 1,0%               | 32    | 1,0%               | 11%  |
| 26   | Rambla d'Ègara                                   | 36             | 1,3%               | 97    | 3,1%               | 168% |
| 27   | Ctra. de Montcada                                | 120            | 4,2%               | 105   | 3,4%               | -13% |
| 28   | C. de Baldrich                                   | 43             | 1,5%               | 129   | 4,2%               | 200% |
| 29   | Vallparadís                                      | 45             | 1,6%               | 242   | 7,8%               | 417% |
| 30   | C. del Germà Joaquim                             | 64             | 2,3%               | 8     | 0,3%               | -87% |
| 31   | Av. de les Glòries Catalanes                     | 64             | 2,3%               | 40    | 1,3%               | -37% |
| 32   | Av. de Madrid                                    | 21             | 0,7%               | 48    | 1,6%               | 130% |
| 33   | C. del Miño                                      | 36             | 1,3%               | 56    | 0,0%               | 57%  |
| 34   | C. de Badalona                                   | 43             | 1,5%               | 48    | 1,6%               | 12%  |
| 35   | C. de Colom                                      | 50             | 1,8%               | 24    | 0,8%               | -52% |



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP:  
Demanda

## Llegenda

- Demanda bicicleta
- Àrees de vianants

## Observacions

Al juliol de 2020, Terrassa va posar en marxa una prova pilot en col·laboració amb l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria de Telecomunicació de Barcelona (ETSETB) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). L'objectiu va ser desplegar una flota de vehicles elèctrics compartits —incloent patinets, bicicletes i motos— equipats amb sensors per a mesurar en temps real la qualitat de l'aire a la ciutat.

A més de les dades ambientals obtingudes (com a nivells de diòxid de nitrogen -NO<sub>2</sub>- i partícules PM2.5 i PM10), el projecte va permetre registrar els recorreguts reals de les persones usuàries, la qual cosa va facilitar la representació de les línies de disseny i la demanda associada als desplaçaments en modes de mobilitat personal sostenible.

Com s'observa en el plànol de l'esquerra, aquesta informació ha contribuït a identificar els eixos de major ús, entre els quals destaquen:

- Eixos longitudinals est-oest: a través de la Carretera de Montcada, Pont de Jacquard, Carretera Castellar, Passeig 22 d Juliol, Abat Marcet - Francesc Macià
- Eixos de connexió nord-sud: Rambla d'Egara, Avinguda Josep Tarradellas, Avinguda de Barcelona, Parc de Vallparadís, Av. del Vallès, Carretera Matadepera, Avinguda Jaume I
- Conectors transversals intermedis: Carrer Colom, Carrer d'Arquimedes i de Galileu.

Terrassa

Àrea del plànol

0 1.000 2.000 m

Diputació  
Barcelona

Ajuntament de  
Terrassa

buchanan

TECH  
friendly



Matadepera

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

Castellar del Vallès

# Mobilitat Bicicleta i VMP

## Reptes de futur

### Llegenda

- Xarxa principal d'itineraris ciclistes i VMP
- Carril bici
- Àrea de proximitat a xarxa de carril bici (150 m)

### Reptes

- Població no coberta pel carril bici
- Discontinuitats de la xarxa ciclista
- Millorar senyalització i estat de la xarxa ciclista cohabitació
- Pacificar entorn vies de 50 km
- Pendents no accessibles en xarxa ciclista principal

### Observacions

La xarxa d'itineraris principals pedalables i de VMP cobreix la majoria de Terrassa, deixant amb menys cobertura el districte 7 i la zona industrial. Encara així és necessari escometre mesures de millora en la senyalització i del paviment d'algunes vies de cohabitació (compartides amb algun altre vehicle)

Amb el que respecta al carril bici, únicament un 22,5% de la població està prop d'aquesta xarxa i a més presenten moltes discontinuitats.

Dins de la xarxa principal d'itineraris ciclistes també es troben carrers amb un límit de velocitat de 50 km/h. Aquests carrers, encara que permetin la circulació de bicicletes, poden suposar un perill per a les persones ciclistes. Això posa de manifest la necessitat d'ampliar la infraestructura ciclable segregada i segura en aquells trams de la xarxa principal on no sigui viable la reducció de la velocitat, garantint així la continuïtat i la seguretat de l'itinerari ciclista.

Sabadell

Viladecavalls

Ullastrell

Rubi

Terrassa

Àrea del plànol

0 1.000 2.000 m

Castellbisbal

# 04

## Mobilitat Ciclista i VMP

**270 KM**

de carrers pacificats a 30  
km/h des de 2016

**+20%**

d'increment en carrils bici i  
vorera bici

**22,5%**

de la població viu a menys  
de 150 m d'un carril bici

# 05



**Mobilitat  
en Transport Públic**



## Transport públic

### Xarxa de serveis de transport públic

#### Llegenda

- Línia d'autobussos urbans
- - - - - Línia d'autobussos urbans demanda
- Línia d'autobussos interurbans
- Xarxa ferroviària
- Estació de ferrocarril
- Estació d'autobusos
- Àrees de vianants

#### Observacions

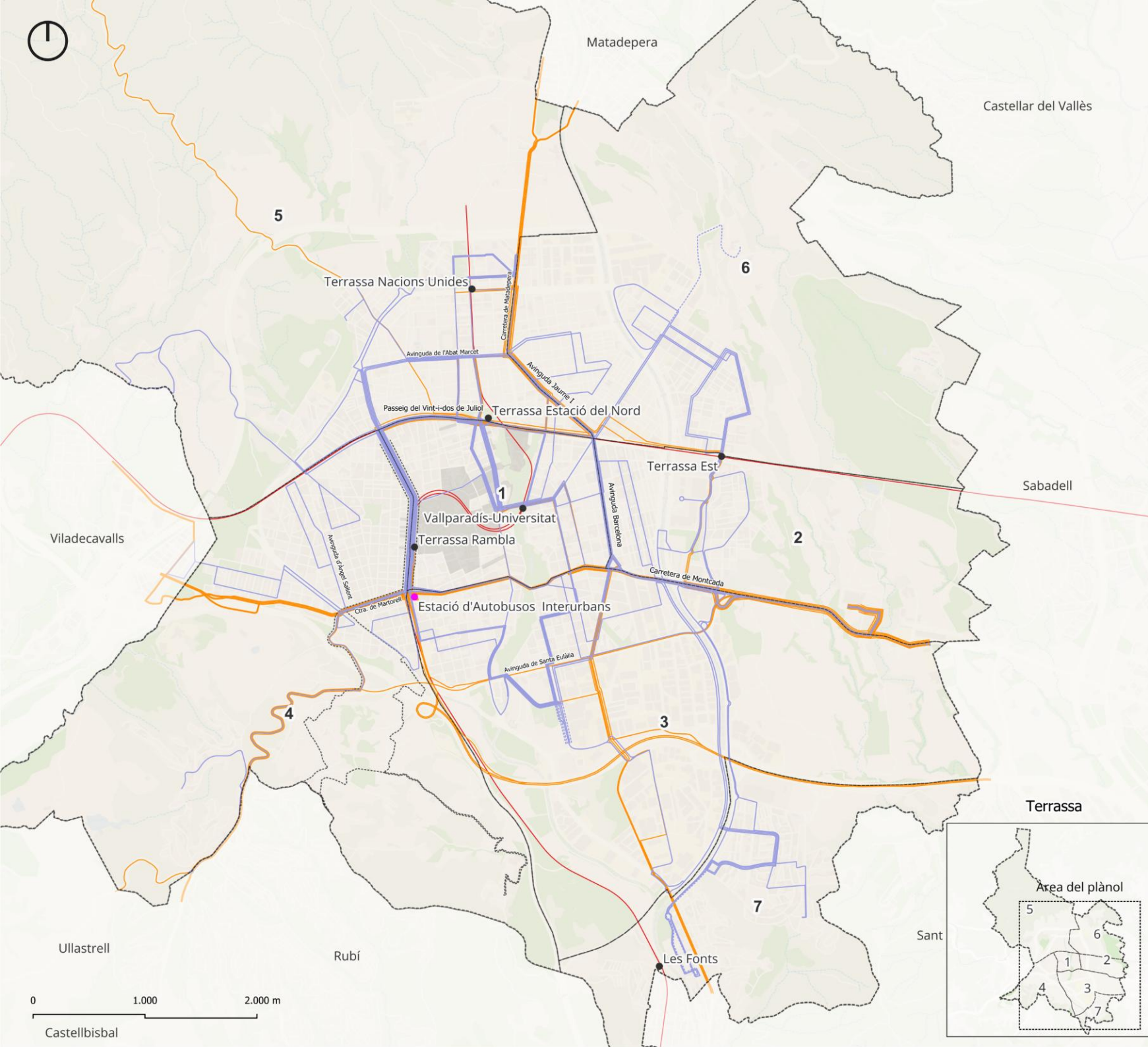
El transport públic presenta una xarxa ben estructurada que combina autobusos urbans, interurbans i serveis ferroviaris.

La cobertura de les línies d'autobusos urbans és adequada en les àrees més densament poblades, no obstant això, zones més perifèriques veuen limitada la seva proximitat a línies d'autobús urbà, com en la zona de polígons industrials del districte 3 i alguns barris del nord i oest.

En àrees com Els Martines, Vista Alegre i Ca Palet de Vista Alegre es compta amb autobusos a demanda, una solució per a les zones amb disseminats, encara que el seu ús depèn del fet que els usuaris coneguin el servei i trobin una manera senzilla d'accedir.

La xarxa interurbana funciona en l'eix N-S i E-O, encara que amb major presència en el polígon industrial al sud de Terrassa, un dels nuclis que més desplaçaments laborals concentra diàriament.

Existeix bona connectivitat intermodal dins de la xarxa. Les estacions ferroviàries principals, Terrassa Estació del Nord, Vallparadis Universitat, Terrassa Rambla i Terrassa Est, estan ben integrades amb les rutes d'autobusos urbans i interurbans, la qual cosa facilita els transbords entre modes de transport.





Matadepera

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

Castellar del Vallès

5

6

Terrassa Nacions Unides

Avinguda de l'Abat Marcet

Carretera de Matadepera

Avinguda Jaume I

Passeig del Vint-i-dos de Juliol

Terrassa Estació del Nord

1

Vallparadis-Universitat

Terrassa Rambla

Terrassa Est

Avinguda Barcelona

Carretera de Montcada

Ctra. de Martorell

Estació d'Autobusos Interurbans

Avinguda de Santa Eulàlia

2

Sabadell

Viladecavalls

4

3

Terrassa

7

Les Fonts

Sant

Ullastrell

Rubí

0 1.000 2.000 m

Castellbisbal

## Transport públic

### Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

#### Llegenda

- Parada de transport públic urbà
- Línies de transport urbà
- Línies de transport urbà nocturn
- Línies de transport urbà diürn a demanda
- Àrea de proximitat a parades del transport públic urbà (300m ≈ 5min)
- Estació de ferrocarril
- Estació d'autobusos
- Àrees de vianants

#### Observacions

- 95%** de la població disposa d'una parada d'autobús urbà a menys de 300 m.
- 99%** dels equipaments d'ensenyament disposen d'una parada d'autobús urbà a menys de 300 m.
- 97%** dels equipaments de salut i serveis socials disposen d'una parada d'autobús urbà a menys de 300 m.
- 89%** dels comerços o centres de treball de Terrassa disposen d'una parada d'autobús interurbà a menys de 300 m.
- 65%** dels comerços o centres de treball en polígons industrials de Terrassa disposen d'una parada d'autobús urbà a menys de 300 m.

Els disseminats del districte D5, El Garrot, i els polígons industrials situats al sud i nord de Terrassa són les zones amb menor cobertura territorial de parades i serveis d'autobús públic associats.

Amb una àrea de proximitat de més de 5 minuts caminant, s'aconsegueix la cobertura gairebé total de Terrassa.

Diputació  
Barcelona

Ajuntament de  
Terrassa

buchanan  
TECH  
friendly





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

## Transport públic

### Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

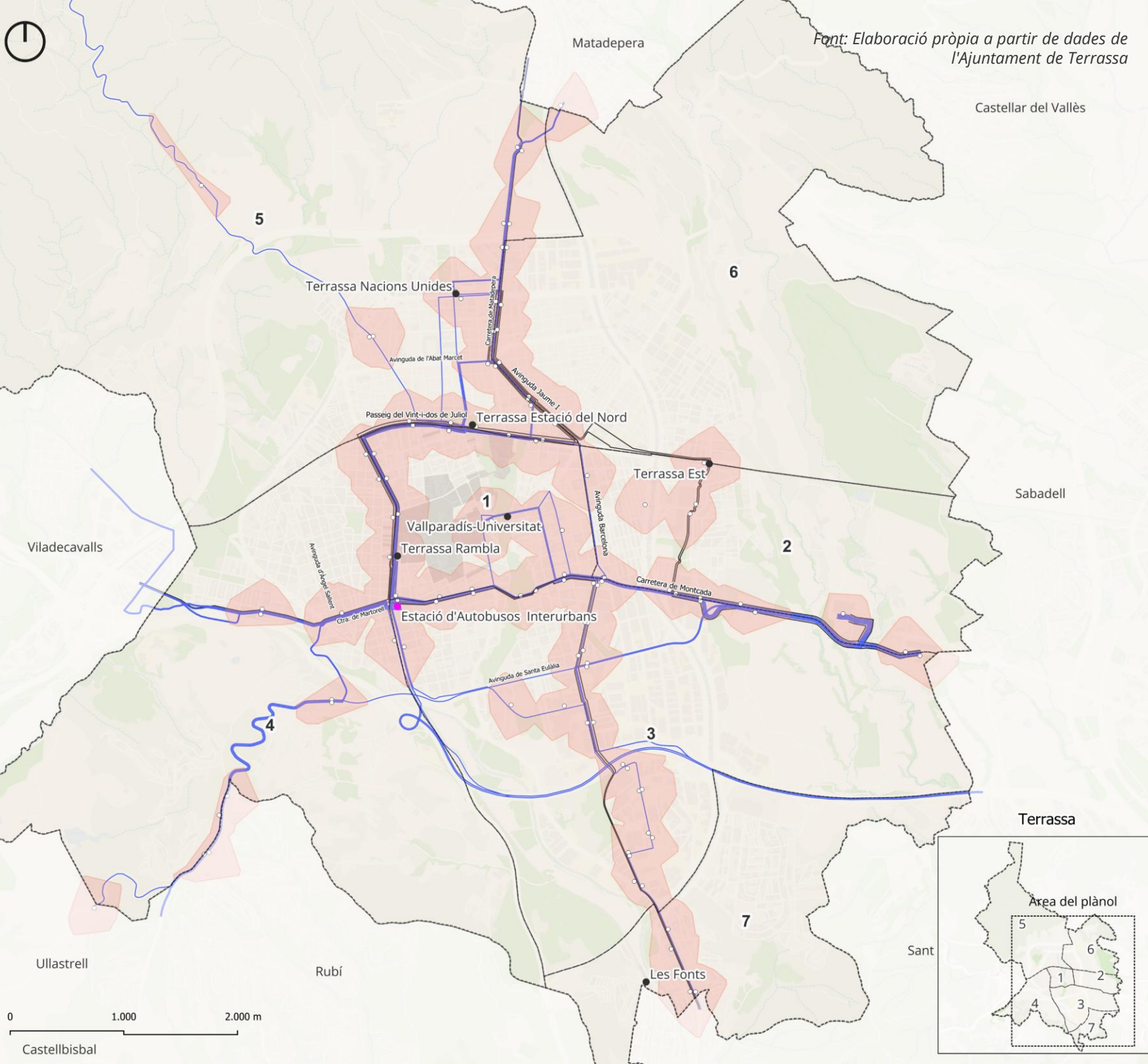
#### Llegenda

- Parada de transport públic interurbà
- Línies de transport interurbà
- Línies de transport interurbà nocturn
- Línies de transport interurbà diürn a demanda
- Àrea de proximitat a parades del transport públic interurbà (300m ≈ 5 min)
- Estació de ferrocarril
- Estació d'autobusos
- Àrees de vianants

#### Observacions

- 46%** de la població disposa d'una parada d'autobús interurbà a menys de 300 metres.
- 52%** dels comerços o centres de treball de Terrassa disposen d'una parada d'autobús interurbà a menys de 300 metres.
- 35%** dels comerços o centres de treball en polígons industrials de Terrassa disposen d'una parada d'autobús interurbà a menys de 300 metres.

Si bé una proporció significativa de la població i els comerços de Terrassa tenen accés pròxim a parades d'autobús interurbà, persisteixen àrees específiques, com el districte D5, El Garrot i els polígons industrials del sud i nord de la ciutat, on la cobertura de parades i serveis de transport públic és considerablement més limitada, la qual cosa evidencia desigualtats en l'accessibilitat territorial.



Terrassa

Àrea del plànol

Diputació  
Barcelona

Ajuntament de  
Terrassa

buchanan  
TECH  
friendly



Matadepera

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

Castellar del Vallès

5

Terrassa Nacions Unides

Avinguda de l'Abat Marcet

Carretera de Matadepera

Avinguda Jaume I

6

Passeig del Vint-i-dos de Juliol

Terrassa Estació del Nord

Terrassa Est

Vallparadís-Universitat

Terrassa Rambla

Avinguda d'Enric Saguer

Ctra. de Martorell

Estació d'Autobusos Interurbans

Carretera de Montcada

2

Avinguda de Santa Eulàlia

3

Sabadell

4

Viladecavalls

Ullastrell

Rubí

Les Fonts

7

Sant

Terrassa

Àrea del plànol



0 1.000 2.000 m

Castellbisbal

## Transport públic

### Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

#### Llegenda

- Àrea de proximitat a les estacions dels Ferrocarrils (1000 m)
- Àrea de proximitat a l'estació d'autobusos interurbans (1000 m)
- Estació de ferrocarril
- Estació d'autobusos interurbans
- Àrees de vianants

#### Observacions

Estudi de la intermodalitat (Àrees de proximitat de 1000 m)

##### Estació Ferrocarrils

|                           | Parades de transport urbà | Parades de transport interurbà |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| TERRASSA NACIONS UNIDES   | 41                        | 15                             |
| TERRASSA ESTACIÓ DEL NORD | 68                        | 27                             |
| TERRASSA EST              | 37                        | 5                              |
| VALLPARADÍS -UNIVERSITAT  | 63                        | 22                             |
| TERRASSA RAMBLA           | 59                        | 15                             |

##### Estació d'autobusos

|                      | Parades de transport urbà | Parades de transport interurbà |
|----------------------|---------------------------|--------------------------------|
| ESTACIÓ D'AUTOBUSSOS | 44                        | 15                             |

Diputació Barcelona

Ajuntament de Terrassa

buchanan TECH friendly



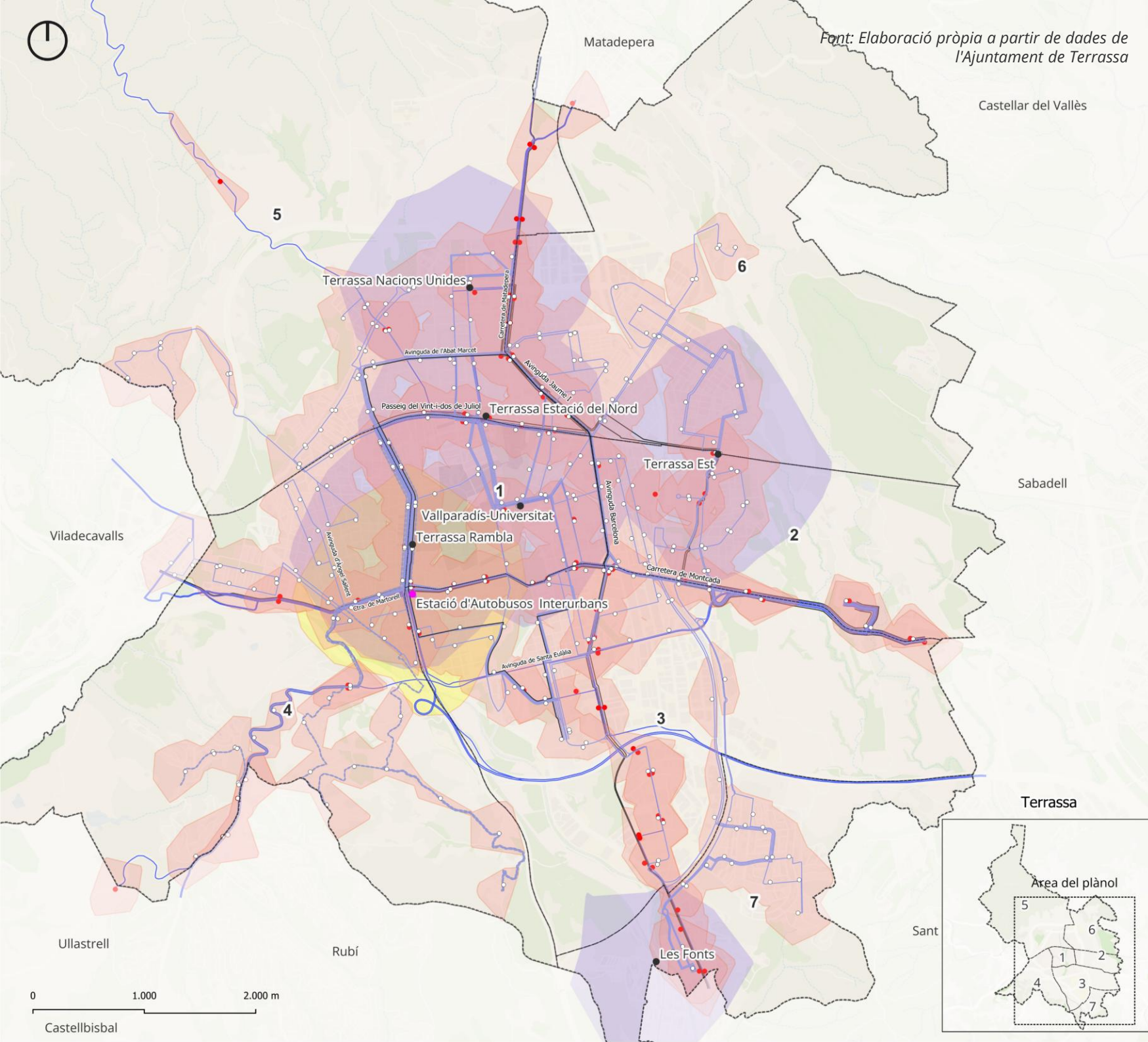
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

## Transport públic

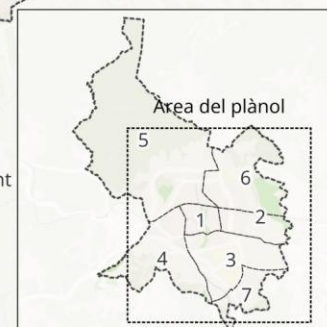
Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

### Llegenda

- Parada de transport públic urbà
- Parada de transport públic interurbà
- Línies de transport urbà i interurbà
- Àrea de proximitat a parades del transport públic urbà i interurbà (300m ≈ 5min)
- Estació de ferrocarril
- Estació d'autobusos
- Àrea de proximitat a l'estació d'autobusos (300m ≈ 5min)
- Àrea de proximitat a les estacions de ferrocarrils (300m ≈ 5min)
- Àrees de vianants



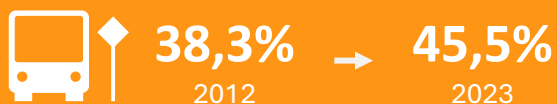
Terrassa



## Mobilitat en Transport Públic

# Demanda

### Evolució sobre el repartiment modal total



### Desplaçament en TP Dilluns-Divendres de 2023

54,5%

Interns

45,5

Externs

### Distància mitjana (km) de desplaçament

15,9

FGC

16,1

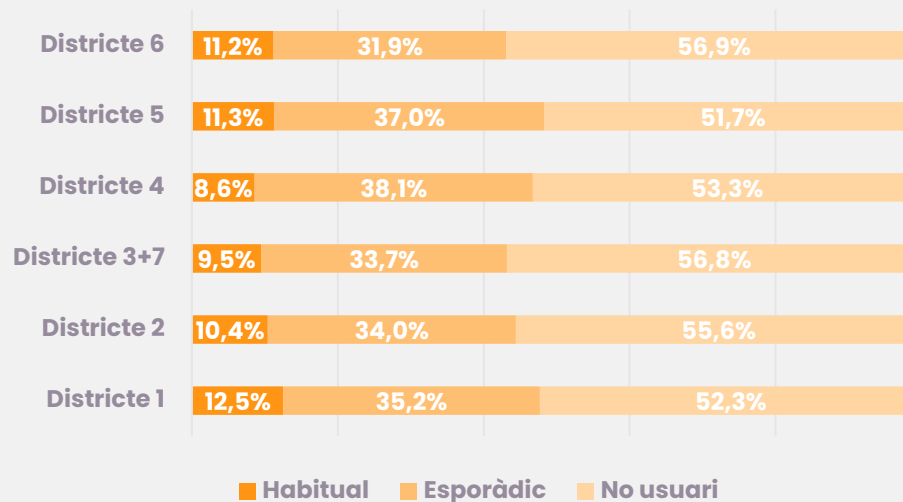
Renfe

2,6

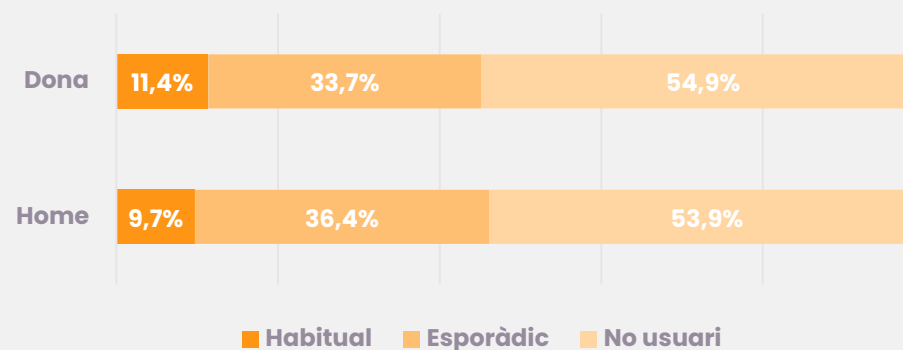
Altres TP

Font: Autoritat del Transport Metropolità (ATM), Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF).

### Per Districte



### Per Gènere



## Mobilitat en Transport Públic

# Demanda

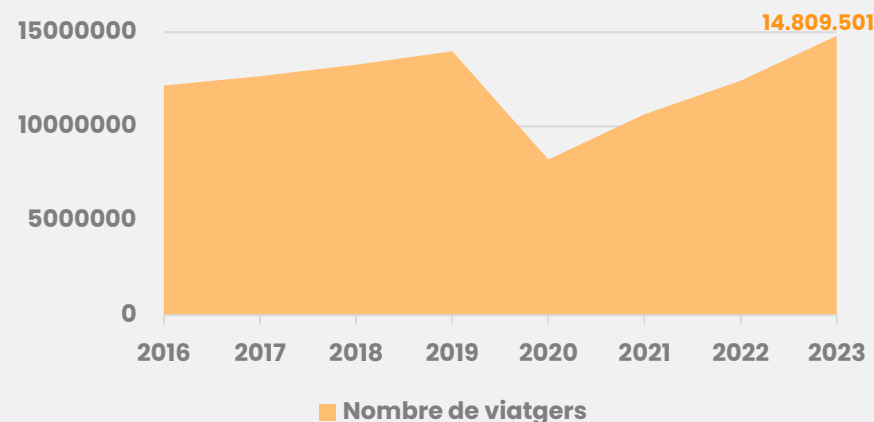
### Principals resultats:

- Durant el període 2016–2023, la xarxa de transport públic urbà de Terrassa ha experimentat una recuperació progressiva i una consolidació sostinguda de la demanda, amb un creixement del **21,6% en el volum total de persones usuàries**.
- Per a 2023, la demanda entre dies laborables i caps de setmana/festius presenta grans diferències: en dies laborables se supera de mitjana les 60.000 validacions diàries, mentre que en festius aquesta xifra es redueix a 10.000–14.000.

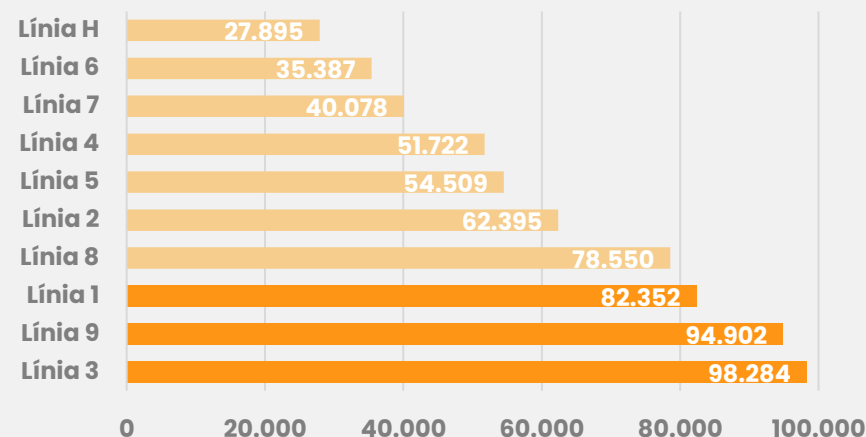
El **top 3 de línies més utilitzades**, són:

- Línia 3 va encapçalar la demanda amb una mitjana diària anual de 8.331 viatges.
- Seguida molt de prop per la Línia 9, que va aconseguir els 8.028 viatges diaris.
- La Línia 1 va completar aquest grup amb 7.069 viatges diaris de mitjana.

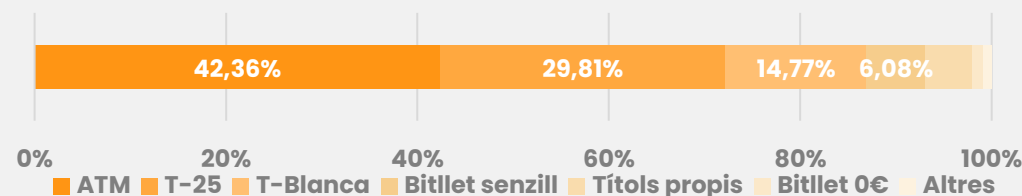
### Evolució de la demanda anual de persones usuàries (2016–2023)



### Top 10 línies d'autobús més utilitzades al 2023



### Distribució percentual de l'ús de títols de transport





Matadepera

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

Castellar del Vallès

## Transport públic

### Reptes de futur

### Llegenda

- Estacions d'autobusos
- Estacions de ferrocarrils
- Àrees de vianants

### Reptes

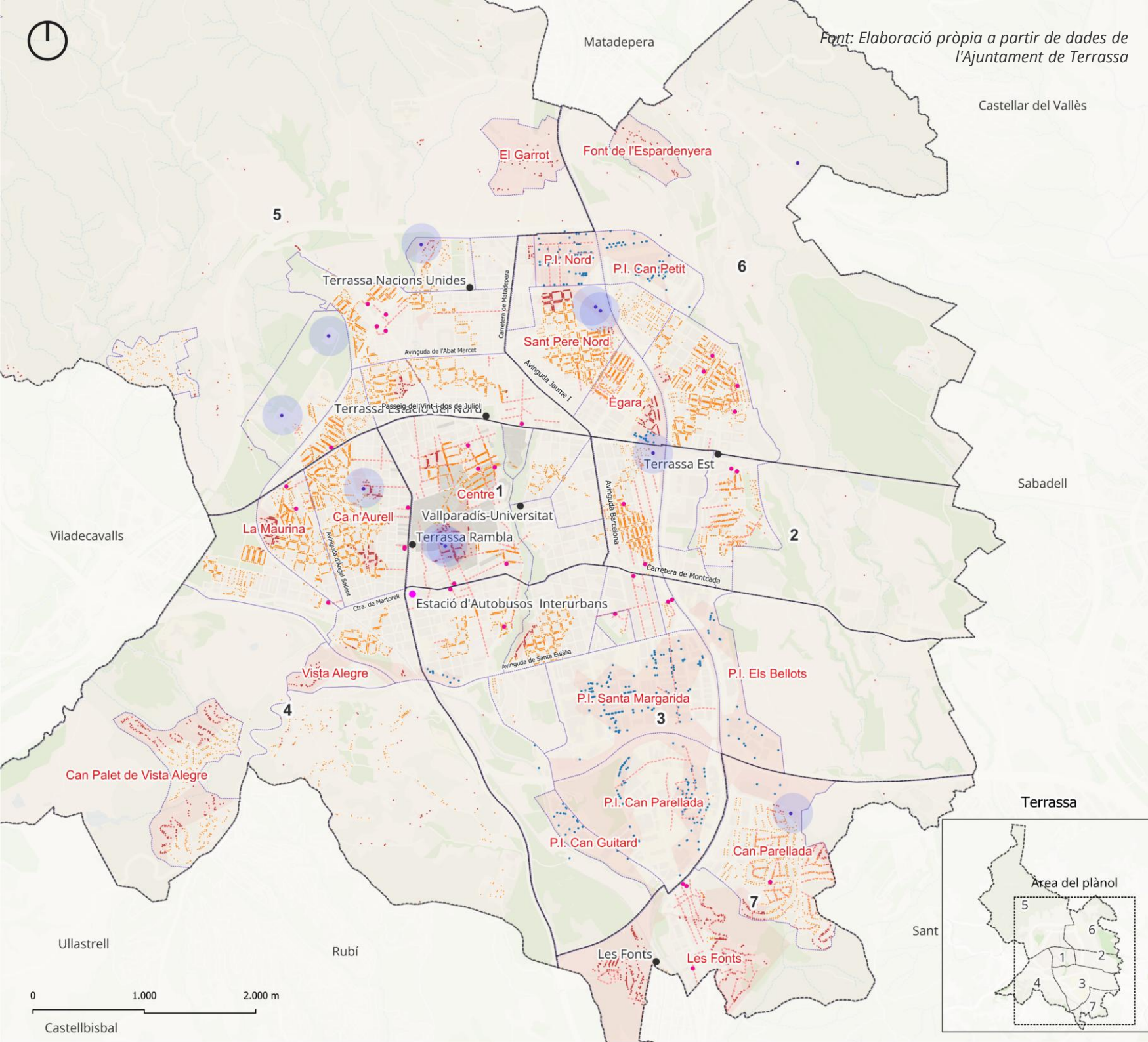
- Espais no coberts pel transport urbà
- Comerç PAE no cobert
- Centres educatius no coberts
- Parades en carrers no accessibles
- Població no coberta pel transport urbà
- Població no coberta pel transport interurbà
- Voreres no accessibles

### Observacions

El transport públic urbà a Terrassa cobreix a la majoria dels seus habitants (95%), encara que existeixen petites zones perifèriques on no existeix cobertura de parades i de línies de transport urbà: les zones industrials al nord, P.I. Nord i P.I. Ca Petit, i al sud, P.I. Santa Margarida. Malgrat no ser zones residencials, són focus de desplaçaments diaris a causa de la seva activitat econòmica.

El transport públic interurbà de Terrassa es divideix en: bus interurbà, les quals tampoc cobreixen zones perifèriques, únicament alguns eixos principals de la ciutat; i estacions de ferrocarril/metre i d'autobusos, que es concentren en el centre i nord, però que es troben ben comunicades amb altres zones amb les línies de bus urbà.

El transport públic urbà nocturn està limitat a una línia d'autobús que recorre un anell central al voltant del districte 1.



Terrassa

Àrea del plànol

Sant

Ullastrell

Rubí

Les Fonts

Les Fonts

Font de l'Espardenyera

El Garrot

Terrassa Nacions Unides

Terrassa Estació del Nord

Ca n'Aurell

Vallparadis-Universitat

Terrassa Rambla

Estació d'Autobusos Interurbans

Vista Alegre

Can Palet de Vista Alegre

P.I. Santa Margarida

P.I. Els Bellots

P.I. Can Parellada

P.I. Can Guitard

Can Parellada

P.I. Nord

P.I. Can Petit

Sant Pere Nord

Egara

Terrassa Est

Avinyuda Barcelona

Carretera de Montcada

Avinyuda de Santa Eulàlia

Cra. de Martorell

Avinyuda Jaume I

Carretera de Matadepera

Passeig del Vint-i-dos de Juliol

Avinyuda de l'Abat Marcet

# 05

## Mobilitat en Transport Públic

**16 M**

usuaris d'autobús urbà a  
2024

**95%**

dels residents viu a menys de  
300 m d'una parada  
d'autobús urbà

**+7,2%**

d'increment en l'ús del  
transport públic enfront de  
altres modes de transport a  
2023

# 06



**Vehicle Privat i  
Xarxa Viària**



Fonts: Elaboració pròpia a partir de dades de  
l'Ajuntament de Terrassa

# Mobilitat en vehicle privat

Xarxa viària. Jerarquia viària

## Llegenda

- Xarxa externa
- Xarxa primària
- Xarxa secundària
- Xarxa local
- Carrers d'ús restringit

## Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS  
(2016):

**- 7,7 km** de xarxa primària

**- 3,7 km** de xarxa secundària

**+11,3 km** de xarxa local

Com s'observa, la xarxa primària i secundària han disminuït, suposant un augment de la xarxa local. Això és pel fet que les vies que han canviat de categoria s'han pacificat i s'ha reduït la velocitat de circulació.

Terrassa

Àrea del plànol

0 500 1.000 m



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i recomanacions de creixement del MITMA

# Mobilitat en vehicle privat

Xarxa viària. Demanda. IMD

## Llegenda

— Carrers d'ús restringit

IMD actual (2024)

— 0 - 3000

— 3000 - 7000

— 7000 - 14000

— 14000 - 24000

— 24000 - 44000

— 44000 - 85000

## Observacions

Les vies internes que major IMD presenten es corresponen amb la xarxa primària, com poden ser la Ctra. de Montcada, el Passeig del 22 de juliol, o l'Av. de Barcelona, amb intensitats d'entre 14.000 i 24.000 vehicles diaris de mitjana.

En general, les xarxes secundària i local presenten intensitats relativament baixes, de menys de 5.000 vehicles diaris. Destaquen carrers com Colón o Ramón y Cajal on la IMD és una mica més elevada d'aproximadament 8.000 vehicles.

Vies perimetrals com l'Av. del Vallès presenten intensitats de més de 25.000 vehicles diaris en alguns trams, mentre que altres externes com la B-40, la C-16 o la C-58 mostren valors de més de 45.000.

| Tram | IMD Actual |
|------|------------|
| A    | 11.104     |
| B    | 21.482     |
| C    | 5.865      |
| D    | 4.600      |
| E    | 14.608     |
| F    | 3.700      |
| G    | 9.667      |
| H    | 10.651     |
| I    | 11.815     |
| J    | 21.482     |
| K    | 2.831      |
| L    | 4.274      |
| M    | 3.007      |
| N    | 32         |
| O    | 3.641      |
| P    | 15.575     |
| Q    | 15.037     |
| R    | 8.000      |
| S    | 4.660      |
| T    | 5.371      |
| U    | 13.963     |
| V    | 7.915      |
| W    | 6.129      |
| X    | 29.001     |
| Y    | 16.112     |
| Z    | 5.483      |
| AA   | 10.741     |
| AB   | 15.798     |
| AC   | 26.853     |
| AD   | 8.260      |
| AE   | 18.260     |
| AF   | 26.835     |

| Tipus via        | Km totals | Veh-Km totals | % Veh-Km |
|------------------|-----------|---------------|----------|
| Xarxa primària   | 86        | 929.132       | 27%      |
| Xarxa secundària | 81        | 242.729       | 7%       |
| Xarxa local      | 264       | 463.410       | 14%      |
| Xarxa externa    | 89        | 1.775.040     | 52%      |

0 500 1.000 m

Terrassa

Àrea del plaol

Diputació  
Barcelona

Ajuntament de  
Terrassa

buchanan  
TECH  
friendly



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i recomanacions de creixement del MITMA

\*Càlculs realitzats amb la IMD més crítica en la hora punta (18.00)

# Mobilitat en vehicle privat

Xarxa viària. Demanda. Grau de saturació

## Llegenda

— Resta xarxa (ext. i ús restringit)

Grau de saturació 2024  
(xarxes primària i secundària)\*

— < 0,3

— 0,3 - 0,5

— 0,5 - 0,75

— 0,75 - 1

— > 1

## Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

**+6%** km de xarxa primària amb grau de saturació < 0,5

**+3%** km de xarxa primària amb grau de saturació entre 0,5-0,75

**-6%** km de xarxa primària amb grau de saturació entre 0,75-1

**-3%** km de xarxa primària amb grau de saturació > 1

El grau de saturació en la xarxa primària de Terrassa és inferior a 0,5 en diversos trams, indicant trànsit fluït. No obstant això, en diversos trams, especialment els accessos a la ciutat (com el sud del carrer de Colón, la N-150, la carretera de Rubí i Olesa), se supera el 0,75, cosa que pot generar una saturació elevada. També s'observen trams del viari estructurant amb dimensions reduïdes. La xarxa secundària presenta en general valors per sota de 0,3 de saturació.

Terrassa

Àrea del plaol

0 500 1.000 m



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i recomanacions de creixement del MITMA

# Mobilitat en vehicle privat

## Reptes de futur de la xarxa viària

### Llegenda

- ➔ Accessos a Terrassa
  - ➔ Accessos amb una saturació elevada de trànsit
  - ▬▬ Continuitat necessària per a conformar ronda
  - Xarxa externa i carrers d'ús restringit del centre
  - Resta de la xarxa
- Grau de saturació elevat (X. primària i X. secundària)
- 0,5 - 0,75
  - 0,75 - 1
  - > 1

### Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

- 6% km de xarxa amb grau de saturació entre 0,75-1
- 3% km de xarxa amb grau de saturació > 1

El 26 % de la xarxa supera un grau de saturació de 0,5. Existeixen discontinuïtats que dificulten un possible sistema de Rondes a Terrassa. Algunes vies secundàries presenten una saturació elevada, malgrat tenir voreres estretes, pocs carrils i un entorn veïnal. En contrast, part de la xarxa primària i gairebé tota la secundària, com l'Av. del Abat Marçet o l'Av. de Jaume I, està infrautilitzada. Els accessos a Terrassa, com la C-58 i la C-16, presenten una elevada congestió, a vegades per sobre del límit. Encara que es detecta un desequilibri entre els accessos nord i sud, aquest es veurà suavitzat amb el nou ramal previst de la B-40, que contribuirà a una millor redistribució. Equilibrar aquestes entrades i sortides ajudaria a evitar IMD elevades en vies secundàries.

Terrassa

Àrea del plànol

0 500 1.000 m

# 06

## Vehicle Privat i Xarxa Viària

**71%**

dels carrers pertany a la  
xarxa local

**74%**

de la xarxa presenta un grau  
de saturació d'entre 0,3 – 0,5

**-3%**

km de xarxa amb grau de  
saturació > 1 respecte a 2016

# 07



## Estacionament

# Estacionament



## Tipus de places d'estacionament:



### Estacionament lliure

Zones on l'estacionament és gratuït i sense regulació horària, accessible a qualsevol tipus de vehicle.



### Estacionament per a motocicletes

Delimitacions específiques per a estacionament exclusiu de motocicletes, generalment amb dimensions reduïdes i situades en punts estratègics.



### Estacionament regulat (Zona Blava)

Àrees amb estacionament regulat mitjançant parquímetre, on el temps està limitat i subjecte a tarifa (zona blava).



### Estacionament reservat a PMR

Places específicament habilitades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), amb senyalització horitzontal i vertical distintiva.



### Places reservades (altres usos)

Estacionaments reservats per a usos específics, com a serveis municipals, policia, ambulàncies, etc.



### Estacionament fora de calçada

Places situades dins de pàrquings estructurats, ja sigui en superfície o subterranis, destinats a reduir l'ocupació del viari públic.

## Incrementos respecte a anterior PMUS:

**+11%** Places d'estacionament lliure\*

**+72%** Places d'estacionament per a motocicletes\*

**-20%** Places d'estacionament regulat (Zona Blava)

**+1,5%** Places d'estacionament reservades a PMR

**+8%** Places reservades (altres usos)\*

**-2%** Places d'estacionament fora de calçada\*

\* Percentatge d'augment del nombre de places en 2023 respecte al total de places en 2016

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

## Estacionament

Oferta d'estacionament lliure per a motocicletes

### Llegenda

— Oferta de places d'estacionament lliure per a motocicletes

### Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

**+72%** Places d'estacionament per a motocicletes

Les places sense regular per a motocicletes han augmentat un 71% des de 2016, amb 3.187 enfront de les 1860 del pla anterior. Es troben repartides també pel centre. Aquest Districte és el que més places registra amb un 23% del total. El districte que menys places disposa és el 2 amb un 7%.

0 500 1.000 m

Terrassa

Àrea del plaol

\*Percentatge d'augment del nombre de places en calçada 2023 respecte al total de places en calçada de 2016





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de  
l'Ajuntament de Terrassa

## Estacionament

### Oferta d'estacionament regulat (Zona Blava)

#### Llegenda

— Zona blava

#### Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS  
(2016):

**-20%** Places d'estacionament  
regulat (Zona Blava)\*

Les places de zona blava han disminuït  
considerablement des de l'any 2016,  
concretament un 20%, passant de 2.306  
places a les 1.851 actuals.

Si atenem les dades per districte, el  
Centre i el Districte IV són els que més  
places aglutinen, concretament un 36%  
del total cadascun. Els districtes 6 i 7 no  
compten amb oferta regulada.

Terrassa



Àrea del plaol

0 250 500 m

\*Percentatge d'augment del nombre de places  
en calçada 2023 respecte al total de places en  
calçada de 2016





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

## Estacionament

### Oferta d'estacionament reservat per a PMR

#### Llegenda

- Places reservades per a PMR (genèriques)
- Places reservades per a PMR (personals)

#### Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

**+1,5%** Places d'estacionament reservades a PMR

|               | Gen. | Pers. | Total | %   |
|---------------|------|-------|-------|-----|
| Districte I   | 67   | 94    | 161   | 17% |
| Districte II  | 13   | 79    | 92    | 9%  |
| Districte III | 17   | 123   | 140   | 14% |
| Districte IV  | 28   | 162   | 190   | 20% |
| Districte V   | 44   | 173   | 217   | 22% |
| Districte VI  | 35   | 115   | 150   | 15% |
| Districte VII | 1    | 19    | 20    | 2%  |

Terrassa compta amb 205 places públiques per a PMR, i amb 765 places personals (prèvia sol·licitud), distribuïdes en els dos casos de manera homogènia per tota la ciutat. En total sumen 970 places, que suposen un augment del 0,1% respecte a 2016. Els districtes que més places presenten són el 4 i el 5, mentre que el districte 7 a penes té un 2% de les places, sent en la seva majoria personals.

0 500 1.000 m

Terrassa

Àrea del plaol



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

## Estacionament

Oferta d'estacionament. Places reservades

### Llegenda

Places reservades

- Autocars
- Escolar
- Polícia
- Ambulàncies
- Zona Exprés
- Serveis públics

### Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

**+8%** Places reservades (altres usos)\*

La resta de places reservades es dediquen a l'àmbit escolar o a zones d'estacionament exprés i parades d'ambulàncies en la seva majoria, treballadors de l'àmbit municipal i altres serveis públics. El districte que més places reservades té és el del Centre, amb el 29% del repartiment. Els que menys, els districtes 7 i 2. El número d'aquestes places ha augmentat de 125 a 913, encara que del 2016 no es disposa de dades completes.

\*Percentatge d'augment del nombre de places en calçada 2023 respecte al total de places en calçada de 2016

Terrassa

Àrea del plaol



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

## Estacionament

### Oferta d'estacionament. Parkings

#### Llegenda

Oferta d'aparcament fora de la calçada

|                                                                                                           |                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Privat de rotació     |  Aparcament lliure    |
|  Lliure públic         |  Lliure               |
|  Centre Comercial      |  Municipal públic     |
|  Aparcament de rotació |  Privat sense rotació |
|  Lliure públic         |  Altres               |

#### Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

**-5%** Places d'estacionament fora de calçada (Públiques)

**+2%** Places d'estacionament fora de calçada (Privades)

|               | Nombre de pàrquings | Nombre de places | % places |
|---------------|---------------------|------------------|----------|
| Districte I   | 16                  | 3.041            | 22%      |
| Districte II  | 6                   | 3.583            | 26%      |
| Districte III | 10                  | 2.928            | 21%      |
| Districte IV  | 4                   | 388              | 3%       |
| Districte V   | 5                   | 667              | 5%       |
| Districte VI  | 7                   | 1.066            | 8%       |
| Districte VII | 5                   | 2.133            | 15%      |

Trobem un total de 53 pàrquings, públics i privats, amb un total de 13.806 places. La majoria estan en centres comercials o supermercats, mentre que els de rotació privada es concentren al centre. Els districtes 1, 2 i 3 són els que en tenen més.

Terrassa

Àrea del plànol

0 500 1.000 m



Font: Elaboració pròpia a partir de dades obtingudes en la campanya de treball de camp

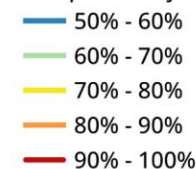


## Estacionament

### Demanda de l'estacionament

### Llegenda

Aforaments d'estacionament  
Ocupació mitjana



### Observacions

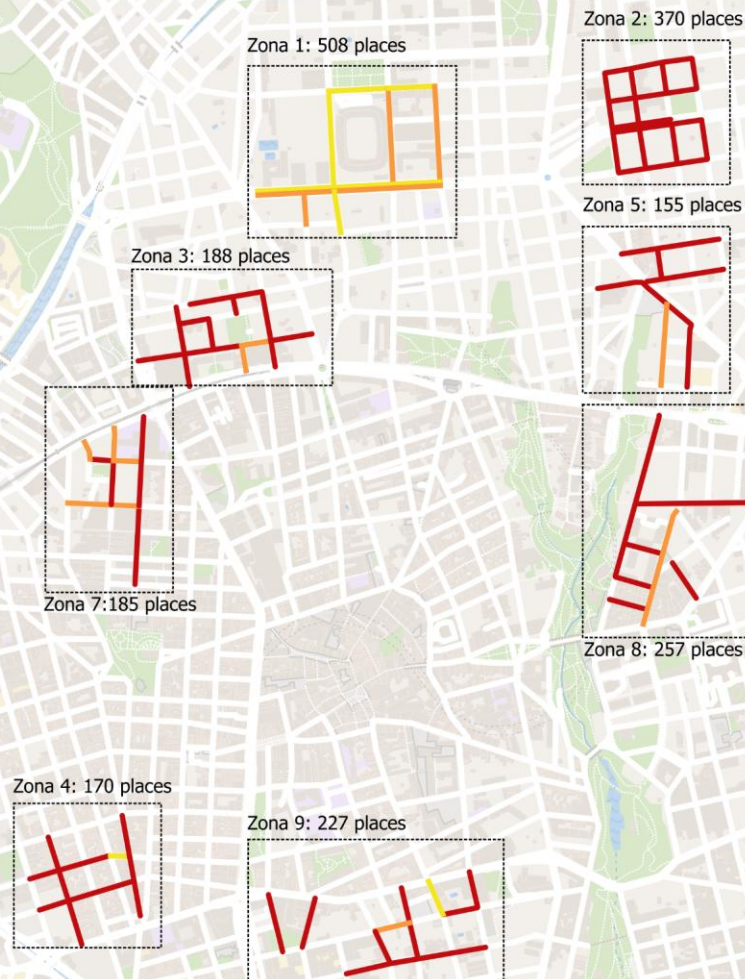
Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

**-3%** Ocupació mitjana de les zones aforades

S'han detectat reptes significatius en l'estacionament, destacant una ocupació superior al 90% en molts trams al llarg del dia, especialment en àrees pròximes al centre de la ciutat. S'ha realitzat una campanya de treball de camp per a analitzar l'ocupació en zones clau de Terrassa. Això permet conèixer la pressió de l'estacionament en cada àmbit a través de l'ocupació mitjana.

Com s'observa, l'ocupació mitjana de les zones analitzades durant la campanya de treball de camp ha disminuït un 3% respecte a l'ocupació mitjana de 2016.

\*S'han comparat l'ocupació mitjana de les zones aforades comunes entre la campanya de treball de camp i el PMUS 2016



Terrassa



0 250 500 m

# 07

## Estacionament

**+11%**

Places d'estacionament  
lliure

**+10%**

Places d'estacionament  
noves (delimitades)\*

**-3%**

Ocupació mitjana de les  
zones d'estacionament  
(aforades) respecte a 2016

# 08



**Distribució Urbana  
de Mercaderies**



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa

# Distribució Urbana de Mercaderies

Zones de Càrrega i Descàrrega i principals pols comercials

## Llegenda

- Zones de Càrrega i Descàrrega
- Cens d'activitats comercials
- Eixos comercials
- Polígons d'activitat econòmica

## Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

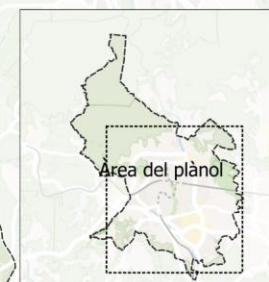
**+24%** Zones de Càrrega i Descàrrega\*

|               | Zones de CID** | % per districte |
|---------------|----------------|-----------------|
| Districte I   | 119            | 21%             |
| Districte II  | 43             | 7%              |
| Districte III | 88             | 15%             |
| Districte IV  | 114            | 20%             |
| Districte V   | 117            | 20%             |
| Districte VI  | 92             | 16%             |
| Districte VII | 4              | 1%              |

\*\* S'indiquen únicament el núm. de zones, no de places per zona

Terrassa compta amb nombroses zones de càrrega i descàrrega (CID), distribuïdes homogèniament, excepte al centre pels carrers per a vianants. Els districtes 1, 4 i 5 concentren gairebé dos terços, mentre que els industrials (2 i 6) en tenen menys. Els eixos comercials estan majoritàriament coberts, excepte al tram nord de la rambla d'Ègara.

\*Percentatge d'augment del nombre de zones en 2023 respecte a les de 2016





Font: Elaboració pròpia a partir de dades  
obtingudes en la campanya de treball de camp

# Distribució Urbana de Mercaderies

Ocupació mitjana en zones de CiD.  
Demanda.

## Llegenda

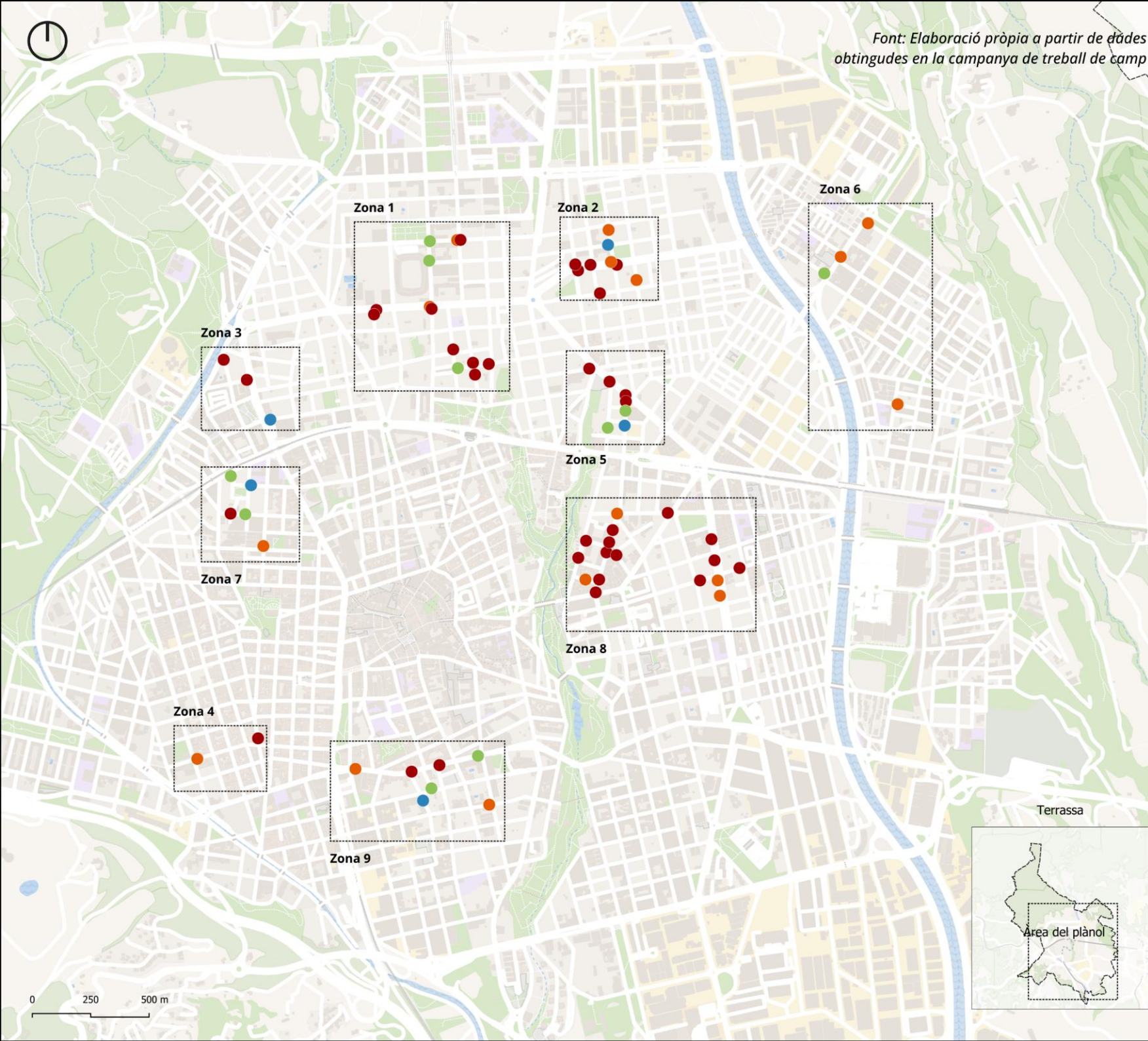
Aforaments de zones de CiD.  
Ocupació mitjana.

- 33 - 40%
- 40 - 60%
- 60 - 80%
- 80 - 100%

## Observacions

**Incrementos respecte a anterior PMUS  
(2016):**

S'observa que les zones de càrrega i  
descàrrega presenten una ocupació  
mitjana bastant elvada, estant a més  
del 80% de saturació la majoria d'elles,  
com en la zona 8. No obstant això,  
també existeixen punts on l'ocupació  
és inferior, com en la zona 1, la zona 5  
o la zona 7, on s'observen punts amb  
una ocupació de menys del 60%, i fins i  
tot entre el 33% i el 44%.

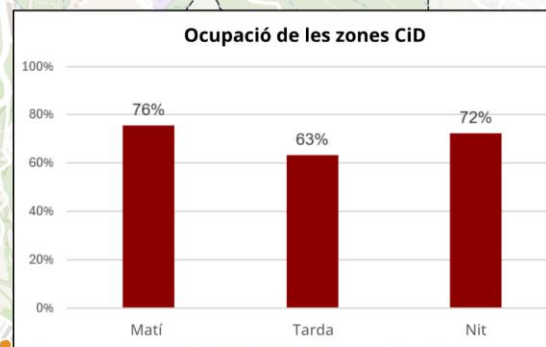


Terrassa





Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i dades obtingudes en la campanya de treball de camp



# Distribució Urbana de Mercaderies

Reptes de futur de les zones de càrrega i descàrrega

## Llegenda

- Eixos comercials
- Polígons d'activitat econòmica
- Zones de Càrrega i Descàrrega

## Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

**+24%** Zones de Càrrega i Descàrrega\*

L'ocupació mitjana de les zones de CiD no és molt alta, amb un màxim del 76% al matí i un 63% a la tarda. Al centre de Terrassa, el repartiment és homogeni, mentre que als polígons industrials no hi ha places de CiD, ja que cada centre logístic disposa de les seves pròpies zones de càrrega i descàrrega. L'increment de les zones DUM facilita les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies als comerços de l'entorn. A més, aquest creixement respon a l'augment del comerç electrònic, que també requereix aquestes reserves a l'espai públic per garantir el lliurament a domicili.

\*Percentatge d'augment del nombre de zones en 2023 respecte a les de 2016

# 07

## Distribució Urbana de Mercaderies

**+24%**

Zones de Càrrega i  
Descàrrega respecte a 2016

**77%**

Ocupació mitjana de les  
zones de CiD (aforades)



# GRÀCIES!