



Diputació
Barcelona



Ajuntament de
Terrassa

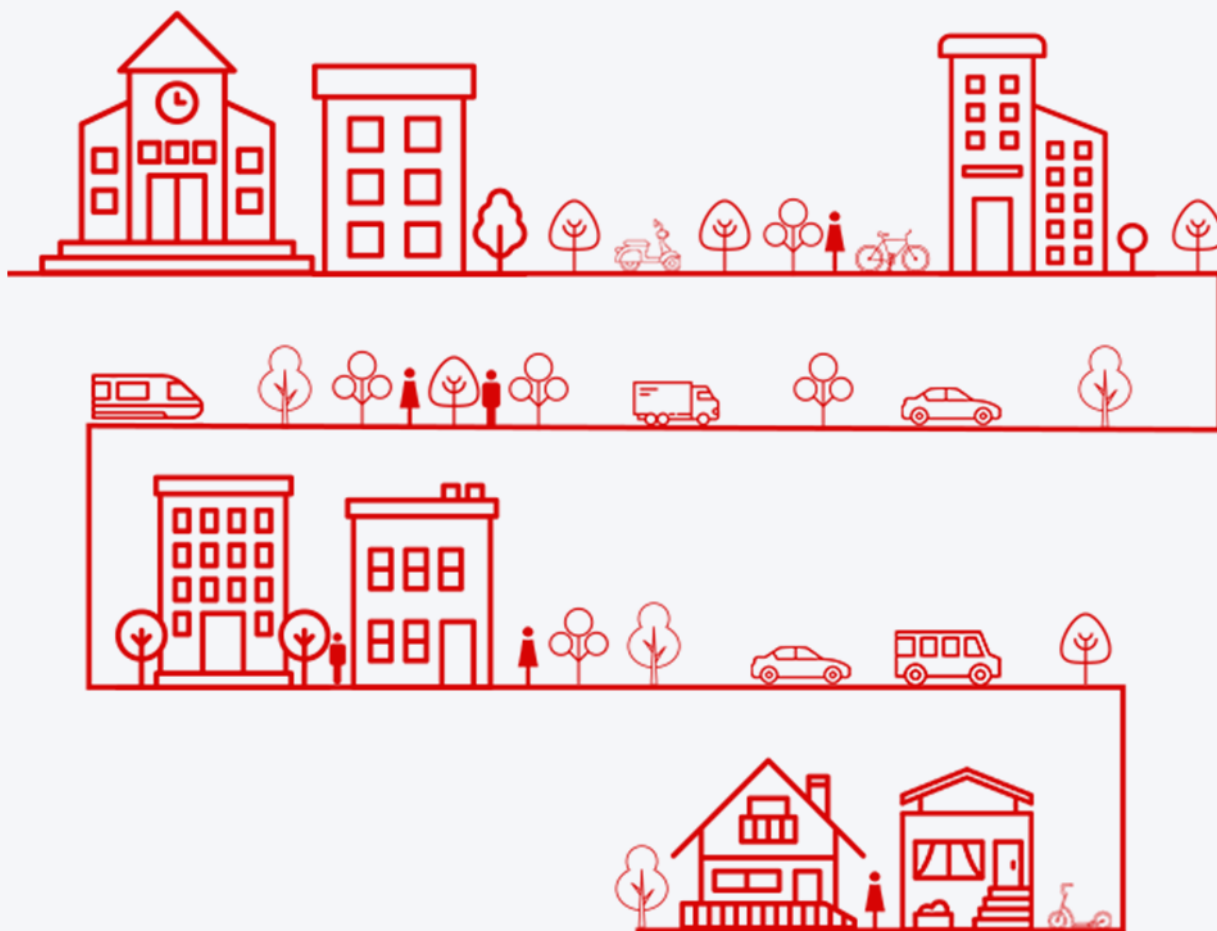
TECH
friendly



buchanan



Diagnosi



Índex

1.	INTRODUCCIÓ	4
1.1.	Justificació de la redacció del PMU.....	4
1.1.1.	Marco de referencia	5
1.2.	Objectius genèrics.....	11
1.3.	Horitzons temporals	12
1.4.	Estructura metodològica	13
2.	OBJECTIUS DE LA PREDIAGNOSI – OBJECTIUS INICIALS	14
3.	DIAGNOSI	16
3.1.	Territori i socioeconòmica	16
3.1.1.	Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny.....	16
3.1.2.	Estructura i distribució de la població.....	18
3.1.3.	Anàlisi econòmica	24
3.1.4.	Centres d'atracció i generació de viatges	30
3.1.5.	Parc de vehicles i dades de motorització	41
3.2.	Demanda de mobilitat global.....	45
3.2.1.	Zonificació de l'àmbit d'estudi	46
3.2.2.	Distribució espacial dels viatges.....	46
3.2.3.	Caracterització dels desplaçaments per distancia	51
3.2.4.	Distribució per motiu.....	52
3.2.5.	Caracterització dels desplaçaments segons sexe i edat.....	53
3.2.6.	Distribució temporal	54
3.2.7.	Comparativa estacional de la mobilitat	56
3.3.	Mobilitat a Peu.....	59
3.3.1.	Anàlisi de l'oferta.....	59
3.3.2.	Anàlisi de la Demanda.....	96
3.3.3.	Hàbits i percepció ciutadana	101
3.3.4.	Reptes de futur.....	105
3.4.	Mobilitat ciclista i VMP	107
3.4.1.	Anàlisi de l'Oferta.....	107



3.4.2.	Anàlisi de la demanda	133
3.4.3.	Hàbits i percepció ciutadana	140
3.4.4.	Reptes de futur.....	144
3.5.	Transport Públic.....	147
3.5.1.	Anàlisi de l'Oferta.....	147
3.5.2.	Anàlisi de la demanda	180
3.5.3.	Hàbits i percepció ciutadana	190
3.5.4.	Reptes de futur.....	195
3.6.	Vehicle privat motoritzat	198
3.6.1.	Anàlisi de la Oferta	198
3.6.2.	Anàlisi de la Demanda.....	211
3.6.3.	Hàbits i percepció ciutadana	226
3.6.4.	Reptes de futur.....	231
3.7.	Estacionament	234
3.7.1.	Anàlisi de la Oferta	234
3.7.2.	Anàlisi Demanda.....	248
3.7.3.	Hàbits d'estacionament de les persones residents.	257
3.7.4.	Reptes de futur de la xarxa d'estacionament	260
3.8.	Distribució urbana de mercaderies	262
3.8.1	Oferta de places de càrrega i descàrrega	263
3.8.2	Demanda de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)	267
3.8.3	Hàbits i percepció ciutadana de la DUM.....	270
3.8.4	Reptes de futur de la DUM	271
3.9.	Externalitats del sistema de mobilitat	273
3.9.1.	Seguretat viària	273
3.9.2.	Medi ambient	276
4.	ANNEXOS.....	296

1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana és un document estratègic que s'ha d'ajustar als objectius i necessitats actuals del municipi. Es tracta d'un document viu que ha de mantenir un principi de coherència, coordinació i integració amb les polítiques i iniciatives implantades per l'Ajuntament de Terrassa. Aquesta situació dona lloc a la necessitat d'actualitzar el PMU per a assegurar la vigència i rellevància de la informació analitzada així com de les actuacions plantejades.

1.1. Justificació de la redacció del PMU

En el marc més general, la justificació de la redacció del PMU de Terrassa radica en la Llei 9/2003 sobre la mobilitat, que té com a objectiu principal promoure la mobilitat sostenible i segura en el territori, accessible per a tota la ciutadania, i impulsant alhora un model de desenvolupament urbà i territorial més sostenible i equitatiu. Aquesta llei estableix les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) com a marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat i defineix els principis, objectius i requisits específics que s'han de contemplar en l'elaboració dels diferents instruments de planificació de la mobilitat: Plans Directors de Mobilitat, Plans Específics i Plans de Mobilitat Urbana com és el cas del present Pla de Mobilitat Urbana (PMU), entre altres.

Aquesta mateixa llei exposa que els municipis obligats a realitzar un PMU són aquells que "d'acord amb la normativa de règim local, o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers". En aquest sentit, la llei del Règim Local estableix que han de prestar el servei de transport col·lectiu urbà els municipis que tinguin més de 50.000 habitants, com és el cas de Terrassa.

D'altra banda, la llei de Mobilitat determina que els Plans Directors de Mobilitat (PDM) de cada àmbit territorial poden establir quins són els municipis amb obligació de realitzar un Pla de Mobilitat Urbana (PMU). En el cas dels municipis del sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona, el PDM determina que els municipis de més de 20.000 habitants han de realitzar el seu propi PMU. Terrassa forma part de la zona 3C de la ATM i compte, segons IDESCAT, amb 228.294 habitants en 2024 per la qual cosa es considera necessària la redacció d'aquest document.

Posteriorment a l'aprovació de la llei, i atès que un dels objectes principals dels PMU és obtenir una mobilitat més sostenible, es va iniciar la tendència d'afegir la paraula "Sostenible" en els plans de mobilitat urbana, motiu pel qual en endavant es denomina el pla com PMU (Pla de Mobilitat Urbana Sostenible).

Entre els municipis que han de realitzar un PMU també s'emmarquen aquells als quals es fa referència en el Pla d'Actuació de Millora de la Qualitat de l'Aire, aprovat mitjançant el Decret 152/2007 de la llei 22/1983 del 21 de novembre de protecció de l'ambient atmosfèric. Aquest

Pla agrupa almenys 40 municipis de l'entorn de la Ciutat de Barcelona, entre els quals es troba Terrassa.

La Llei 34/2007, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, va suposar la renovació del marc legislatiu de referència sobre la prevenció de la contaminació atmosfèrica. L'objectiu de la Llei és establir les bases per a prevenir, vigilar i reduir la contaminació atmosfèrica i així evitar o reduir els danys que es puguin derivar per a les persones, el medi ambient i altres béns de qualsevol naturalesa.

En aquesta línia, la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, indica que els municipis de més de 50.000 habitants adoptaran abans de 2023 plans de mobilitat urbana sostenibles que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat. Terrassa ja comptava en aquesta data amb un PMU vigent, que s'actualitza amb el present document.

Els processos de planificació estratègica urbana i territorial dels municipis inclouen el desenvolupament d'una agenda urbana, basada en els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de l'Agenda 2030. Es tracta d'un instrument de caràcter integral mitjançant el qual s'estableixen estratègies de caràcter municipal o supramunicipal, i es defineixen objectius a aconseguir potenciant la sostenibilitat econòmica, social i ambiental.

El nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Terrassa es concep com un instrument de política sectorial que complementa i s'integra en la planificació municipal per a contribuir a la implementació de la planificació urbana, l'Agenda Urbana Local i qualsevol altra directriu amb objectius similars.

Tenint en compte els arguments exposats anteriorment, l'actualització del PMU anterior i, per tant, la redacció del nou PMU es justifica com l'oportunitat de continuar treballant en actuacions que permetin el transvasament modal d'una mobilitat motoritzada a una mobilitat sostenible i segura, que prioritzi la qualitat de vida de la ciutadania de Terrassa.

1.1.1. Marco de referencia

El Pla de Recuperació Europeu (Next Generation EU) suposa una oportunitat única per als països europeus i Espanya per a escometre les inversions necessàries en un termini molt breu de temps amb vista a transformar el sistema de mobilitat i transports, adaptant-lo als reptes en matèria de sostenibilitat i digitalització.

En aquest marc, el Govern d'Espanya ha desenvolupat el Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència (PRTR), que va quedar aprovat pel Consell d'Assumptes Econòmics i Financers de la UE (ECOFIN), el 13 de juliol de 2021.

El PRTR defineix 4 pilars d'actuació: transició ecològica, transformació digital, cohesió territorial i social i igualtat de gènere. Al voltant d'aquests s'estructuren 10 polítiques palanca que integren 30 components o línies d'acció.

El present PMU es posiciona dins d'un marc estratègic per a aconseguir els objectius de mobilitat sostenible que van des d'una escala més global, fins a un marc regional i local més específic.

Àmbit internacional

Des que va entrar en vigor el Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic, les parts de la Cimera (els països que han ratificat, acceptat o aprovat el tractat o s'han adherit) es reuneixen anualment en la Conferència de les Parts (coneguda com a VEGADA). En la 29è edició de la Conferència de les Parts (COP29), celebrada a Bakú, l'Azerbaidjan, en 2024, el major compromís acordat és la reducció de l'ús de combustibles fòssils, catalogats com els principals generadors de gasos d'efecte d'hivernacle.

Altres acords i estratègies d'abast internacional per a considerar són:

- COM (2019) 640 final: El Pacte Verd Europeu, Comunicació de la Comissió Europea.
- COM (2020) 562 final: Intensificar l'ambició climàtica d'Europa pel 2030.
- COM (2020) 789 final: Estratègia de mobilitat sostenible e intel·ligent: canalitzar el transport europeu de cara al futur.
- COM (2021) 82 final: Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic
- COM (2022) 586 final: proposta relativa a l'homologació del tipus de vehicles de motor i als motors, i dels sistemes, components i unitats tècniques independents destinades a aquests vehicles en el que respecta a les seves emissions i la durabilitat de les bateries (Euro 7).
- Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic (1992).
- Segon període de compromís del Protocol de Kyoto (2013-2020).

Àmbit europeu

Les normatives i mesures europees treballen per canalitzar la planificació del transport i la mobilitat de les persones en funció a principis de cohesió i desenvolupament sostenible que permetin la descarbonització i la neutralitat climàtica de les ciutats i els territoris de la Comunitat Europea. Aquests principis bàsics se sustenten en les directrius contingudes en diversos pilars entre els quals destaca el nou Llibre blanc "Transport 2050" de la Comissió Europea, que inclou una sèrie de propostes amb la intenció de reduir la dependència d'Europa del petroli importat i disminuir les emissions. Altres documents rellevants són:

- Directiva 2002/49/CE, de 25 de juny, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental.
- Directiva 2003/87/CE per la qual s'estableix un règim per al comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle.
- d'hivernacle del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de octubre de 2003.
- Directiva 2004/107/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics de l'aire ambient.
- Directiva 2008/50/CE relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa.

- Directiva 2009/29/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 abril de 2009, per la qual es modifica la Directiva 2003/87/CE per perfeccionar i ampliar el règim comunitari de comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle.
- Directiva 2009/33/CE sobre la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients.
- El Llibre Verd sobre la Mobilitat Urbana.
- Pacte Verd Europeu.
- Estratègia de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent d'Europa.
- Estratègia temàtica sobre la contaminació atmosfèrica.
- Declaració Europea de la Bicicleta.
- Estratègia Europa 2020.
- Estratègia Europea d'adaptació al canvi climàtic.
- Europa en moviment (2017).
- Llei Europea del Clima.
- Marc de clima i energia per al 2030.
- Nova agenda urbana 2030.
- Paquet legislatiu d'energia i clima ("fit for 55")
- Reglament (UE) 2021/1119 del Parlament Europeu i del Consell del 30 de juny del 2021 pel qual s'estableix el marc per aconseguir la neutralitat climàtica.

Àmbit estatal

Les normes d'àmbit estatal tenen com a finalitat traslladar les mesures i normes europees, en línia amb les polítiques de descarbonització i sostenibilitat en la planificació de la mobilitat. Les principals directrius són:

Estratègia espanyola de mobilitat sostenible (EEMS). Sorgeix com a marc de referència nacional que integra els principis i eines de coordinació per a orientar i donar coherència a les polítiques sectorials que faciliten una mobilitat sostenible i baixa en carboni.

L'Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007 – 2012 – 2020, que és l'instrument marc d'abast estatal que defineix els àmbits i sectors on adoptar polítiques i mesures per a mitigar el canvi climàtic, pal·liar els seus efectes adversos i possibilitar el compliment dels compromisos internacionals adquirits en matèria de canvi climàtic.

Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte hivernacle, on s'estableix la regulació del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte hivernacle per a fomentar la reducció d'aquests gasos d'una forma eficaç i econòmicament eficient.

El Pla Nacional d'Adaptació al Canvi Climàtic (PNACC), emmarcat en la llei anterior, on s'estableix la regulació del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte hivernacle per a fomentar la disminució d'aquests gasos d'una forma eficaç i econòmicament eficient.

Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. Els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar abans de 2023 plans de mobilitat urbans

sostenibles que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat.

Reial decret 1052/2022, de 27 de desembre, que contempla l'establiment de les Zones de Baixes Emissions en ciutats de més de 50.000 habitants abans de l'1 de gener de 2023

Actualment la nova Llei de Mobilitat Sostenible es troba a l'espera de ser aprovada per les Corts en aquest 2025. Alguns dels objectius d'aquesta llei són: proveir de solucions de mobilitat a tota la ciutadania, fomentar la mobilitat neta i sostenible o aplicar noves tecnologies a la gestió i operació del transport.

Àmbit català

Les bases reguladores que defineixen les directrius d'actuació a Catalunya en matèria de mobilitat són:

Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2021-2030 (ESCACC30), que actualitza l'Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic, horitzó 2013-2020.

La llei 9/2003, de la Mobilitat, i el Decret 344/2006 relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat defineixen el marc per a la redacció dels Plans Directors de Mobilitat i dels Plans de Mobilitat Urbana.

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) defineix de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya en l'horitzó temporal de l'any 2026.

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC) defineix les directrius i les línies d'actuació per als pròxims anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

El Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030 recull les actuacions en infraestructures de transport públic previstes, per al període 2021 – 2030, en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, SIMMB, tant de la xarxa estatal com autonòmica amb independència de l'operador que les explota.

L'Estratègia catalana de la bicicleta 2025 té com a objectiu dotar de major protagonisme a la bicicleta per a convertir-se en una palanca de canvi cap a una mobilitat més amable i sostenible a les nostres ciutats.

El Pla de Qualitat de l'Aire Horitzó 2027 que inclou unes 400 actuacions per a millorar la qualitat de l'aire i la salut de les persones en l'àmbit català.

Altres plans i programes de rellevància en aquest àmbit són:

- Acord de millora de la qualitat de l'aire aprovada al marc 2022 a la 3a Cimera de Qualitat de l'Aire.
- Agenda dels pobles i ciutats de Catalunya 2050
- Codi d'Accessibilitat de Catalunya (2023).

- Declaració d'emergència climàtica 14 de maig de 2019.
- Decret 199/1995, de 16 de maig, que aprova els mapes de vulnerabilitat i capacitat del territori.
- Decret 322/1987, de 23 de setembre de 1987, de desplegament de la Llei 22/1983.
- Decret 344/2006, del 23 de maig, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Decret 466/2004, del 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat.
- Decret Llei 16/2016, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.
- Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.
- Decret Llei 24/2021, de 26 d'octubre, d'acceleració del desplegament de les energies renovables distribuïdes i participades, a l'Acord de Govern de 14/05/2019 de la Generalitat de Catalunya, pel qual se declara formalment l'emergència climàtica.
- Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic 2021-2030.
- Estratègia per al desenvolupament Sostenible de Catalunya (2026).
- Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica.
- Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic.
- Llei 22/1983 de 2 de novembre de 1983 de Protecció de l'ambient Atmosfèric.
- Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030
- Nova Agenda Urbana 2050.
- Pla d'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECCC).
- Pla d'Acció per al Desplegament d'Infraestructura dels Vehicles Elèctrics a Catalunya 2016-2019.
- Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) (2014).
- Pla de l'Energia 2006-2015 i Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012.
- Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030.
- Pla de Seguretat Viària de Catalunya (2021-2023) (PSV).
- Pla de Transport de viatgers (2020).
- Pla especial d'emergència per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya.
- Pla interdepartamental de salut pública.
- Pla Director Urbanístic d'aparcaments d'intercanvi modal.
- Pla Nacional per a la implementació de l'Agenda 2030.
- Pla Nacional per a la transició energètica a Catalunya.
- Pla Nacional per a la transició energètica a Catalunya.
- Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (2016).

Àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona

En l'elaboració dels plans de mobilitat urbana de l'àrea de Barcelona, a més, s'han de considerar les següents normatives:

El Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire que estableix les mesures per a disminuir els efectes contaminants produïts pel trànsit urbà.

Pla per a la millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona. En el Decret 226/2006, de 23 de maig, de la Generalitat de Catalunya, es declaren zones de protecció especial atmosfèrica a diversos municipis de la comarca del Baix Llobregat per a contaminants i partícules en suspensió, entre els quals es troba Cornellà de Llobregat, on se superen els nivells de qualitat de l'aire admissibles per als dos contaminants.

El Pla Territorial de Barcelona 2010-2026 (PTMB) analitza la mobilitat i el sistema viari, presentant unes primeres propostes per a aconseguir el desenvolupament d'un model més sostenible i equilibrat de les diverses modalitats de desplaçament.

El Pla Específic de la Mobilitat del Vallès 2021 que proposa unes setanta actuacions encaminades a una mobilitat més sostenible, eficient i segura, amb la promoció del transport públic i dels modes no motoritzats com a peces capitals.

El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2020-2025 (PdM de l'RMB) és l'instrument per planificar la mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).

En matèria de planificació, el PMU de Cornellà de Llobregat ha de seguir les indicacions establertes en **el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 (PMMU) de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)** com a eina de planificació de la mobilitat de caràcter superior dins del seu àmbit i pel qual els objectius i les propostes del present PMU s'han d'integrar amb les del PMMU per a ser aquest el full de ruta de la nova mobilitat metropolitana amb la finalitat d'impulsar el canvi d'hàbits. Actualment es troba en redacció la nova versió del PMMU.

Amb la finalitat de mantenir una coherència amb la planificació metropolitana, també es tindran en compte els PMU dels municipis pròxims com:

- El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell 2023-2028
- El Pla de mobilitat urbana sostenible de Rubí 2018-2023
- Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible (EMUS) de Viladecavalls 2023
- El Pla de mobilitat urbana sostenible de Sant Quirze del Vallès 2023

Àmbit local

Considerant exclusivament el marc normatiu d'abast local, existeixen els següents instruments de planificació que concerneixen específicament el municipi:

- Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2003
- Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2016-2021
- Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) aprovats al municipi.
- Pla d'Accessibilitat 2023
- Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) Horitzó 2030
- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM)
- Pla Local de Seguretat Viària (PSLV) de Terrassa 2023-2026
- Pla d'Acció per a la Reducció del Soroll a Terrassa Horitzó 2023
- Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Terrassa Horitzó 2025
- Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) aprovats al municipi.

1.2. Objectius genèrics

Les actuacions que es contemplin en aquest PMU hauran de respectar i permetre aconseguir els objectius de la Llei de Mobilitat sostenible de Catalunya, els principis orientadors de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), així com els criteris i orientacions del Pla Director de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (PdM) i el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU).

Els objectius generals presents en la Llei de Mobilitat són els següents:

- Establir els principis generals que permetin el desenvolupament d'un sistema integrat de mobilitat per tota la ciutadania, segura, sostenible, accessible, inclúsiu i digitalitzat, a un cost raonable per a l'usuari i el conjunt de la societat.
- Facilitar l'existència d'un sistema de transport de mercaderies i logística eficient, sostenible i resiliència.
- Dotar a les administracions públiques dels instruments necessaris per a la implantació i desenvolupament d'aquest sistema integrat de mobilitat.
- Enfortir els mecanismes de coordinació, cooperació i transparència en el disseny i gestió de les polítiques públiques d'infraestructures, transport i mobilitat.
- Establir un model de participació de l'Administració General de l'Estat amb el finançament del transport urbà que es regeixi pels principis d'igualtat, estabilitat, certesa i proporcionalitat.

Els objectius i propostes del **Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024** s'emmarquen en l'àmbit socioambiental i s'han organitzat entorn a quatre objectius generals que reflecteixen la visió integradora de l'actual PMMU:

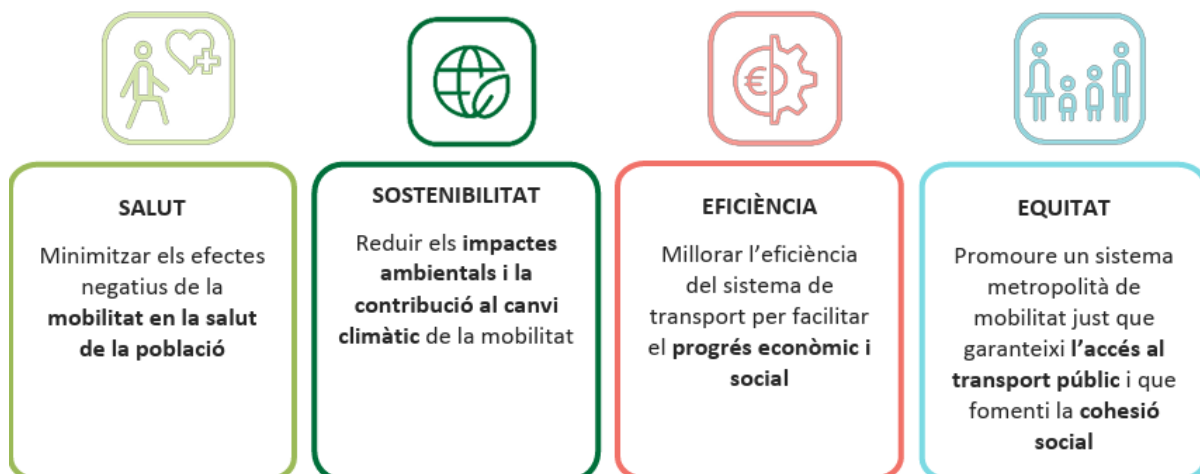


Figura 1. Objectius generals del PMMU. Font: Elaboració pròpia

El **Pla Director de Mobilitat 2020-2025** té com a propòsit aconseguir un model de mobilitat conformat per 5 objectius generals:

1. Mobilitat saludable i sostenible. El PdM aborda de manera frontal les principals externalitats del sistema de mobilitat imperant i es marca com a fita reduir les distàncies dels desplaçaments.
2. Mobilitat eficient i productiva. El pla pretén desenvolupar un conjunt de mesures per a incrementar l'eficiència del model de transport, fomentant l'ocupació del vehicle privat i del transport públic i minimitzant ineficiències, principalment, en el transport de mercaderies.
3. Mobilitat segura i fiable. Un altre eix estratègic és la reducció de l'accidentalitat i la millora de la percepció de seguretat per a cada mode de transport i, a més, en relació amb la percepció dels usuaris.
4. Mobilitat inclusiva i equitativa. Es reconeix la mobilitat com un dret universal i, per tant, les persones són un factor central en la seva concepció.
5. Mobilitat intel·ligent i digital. Finalment, es té molt present el paper de la innovació i les noves tecnologies i la seva irrupció en l'àmbit de la mobilitat.

Els objectius proposats d'acord amb els principis directors de la mobilitat establerts per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, serviran de guia per a aconseguir una adequada planificació de la mobilitat en el municipi, buscant el major consens possible entre la ciutadania, les entitats i representants sectorials, les forces polítiques i els equips tècnics municipals.

1.3. Horitzons temporals

La Llei de Mobilitat 9/2003 regula els PMU que tenen una vigència de 6 anys a partir de la seva aprovació. L'horitzó temporal per al desenvolupament i implantació del nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Terrassa és de 5 anys (2025-2030).

Aquest temps permetrà situar els reptes claus als quals s'enfronta la mobilitat quotidiana de les persones i convertir-los en oportunitats que marquin noves directrius a seguir per al

desenvolupament de polítiques, actuacions i infraestructures de mobilitat, accessibilitat i transport a nivell municipal.

Es considera un temps prudent tant per a consolidar accions clau com instruments de canvi com per a avaluar l'eficiència i eficàcia de les mesures proposades. A més, ofereix la possibilitat de plantejar modificacions i adaptacions àgils i efectives durant la seva implantació davant factors de canvi i evolució contínua dels hàbits de mobilitat de les persones i les tecnologies associades al transport.

1.4. Estructura metodològica

El marc metodològic del treball desglossa el procés de verificació, disseny i actualització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMU) de Terrassa. Aquest enfocament metodològic es basa en la implementació d'estructures de governança que assegurin una participació efectiva i estratègica de tots els agents involucrats, des d'institucions, teixits associatius i comercials fins a la ciutadania, per a enriquir els treballs tècnics d'actualització del PMU. Es compon d'un procés cíclic que es divideix en les fases de treball següents:



Figura 2. Fases del PMU. Font: Elaboració pròpia

2. Objectius de la prediagnosi – Objectius inicials

A continuació es mostren alguns objectius en línia amb els principis establerts per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i els objectius del Pla Director de la Mobilitat que enquadren el marc teòric d'aquest PMU:

- Dotar de coherència les xarxes bàsiques de mobilitat.
- Aconseguir el canvi modal en els principals fluxos amb potencial de transvasament.
- Prioritzar el mode de desplaçament a peu en el nucli urbà.
- Facilitar la integració de la bicicleta i potenciar les connexions interurbanes d'aquesta manera.
- Optimitzar les xarxes d'autobús en les relacions intermodals i els desplaçaments de connexió.
- Racionalitzar i pacificar la xarxa viària.
- Potenciar l'espai públic i la connectivitat amb el centre urbà de tots els barris.
- Facilitar l'existència d'un sistema de transport de mercaderies i logística eficient, sostenible i resiliència.
- Enfortir els mecanismes de coordinació, cooperació i transparència en el disseny i gestió de les polítiques públiques d'infraestructures, transport i mobilitat.

En l'àmbit del territori metropolità, el PMMU defineix els objectius per a aconseguir la visió de mobilitat que es pretén aconseguir per a l'àrea metropolitana. Cadascuna de les línies estratègiques del PMMU conté objectius específics que s'integren en el PMU de Terrassa:

Mobilitat saludable:

- Reduir l'accidentalitat associada amb la mobilitat i el transport.
- Reduir l'impacte de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica local.
- Reduir l'impacte de la mobilitat en la contaminació acústica.
- Fomentar la mobilitat activa i l'exercici físic.

Mobilitat sostenible:

- Reduir el consum d'energia i les emissions de gasos d'efecte hivernacle derivades de la mobilitat.
- Afavorir el transvasament modal cap a modes de transport sostenibles.
- Fomentar el transvasament modal a vehicles de baixes emissions (VBE).
- Disminuir l'impacte del sistema de transport sobre la funcionalitat ecològica del paisatge i potenciar les infraestructures verdes per la mobilitat activa.
- Apostar per un model urbà que promogui la mobilitat sostenible.

Mobilitat eficient:

- Reduir la congestió i millorar l'eficiència del sistema de transport de passatgers.
- Millorar la qualitat integral dels serveis de transport públic.
- Fomentar una distribució més eficient de les mercaderies.

Mobilitat equitativa:

- Garantir l'accessibilitat al transport públic.
- Garantir l'asequibilitat del transport públic.

Els objectius esmentats, establerts en un marc general, es concreten en objectius més específics si s'atén les variables d'edat, gènere o tipus activitat econòmica.

A partir de la informació anterior s'han definit els següents objectius preliminars per al PMU de Terrassa:

- 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.
- 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.
- Fomentar un entorn comercial dinàmic i accessible mitjançant la millora de la infraestructura de mobilitat, assegurant que les polítiques de trànsit i accessibilitat facin costat al creixement del comerç local i l'atracció de persones visitants.
- 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.
- 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.
- Integrar les bicicletes i VMP amb altres modes de transport sostenible, assegurant una infraestructura segura i molt mantinguda, i millorant els estacionaments i les solucions intermodals.
- Implementar mesures per a 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.
- Crear una xarxa eficient i pròxima de zones de càrrega i descàrrega que faciliti el repartiment de mercaderies sense interferir en la mobilitat de vianants i vehicular, millorant així la logística urbana.

3. Diagnosi

3.1. Territori i socioeconòmica

3.1.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia del terreny

Terrassa és un municipi situat a la comarca del Vallès Occidental, a la província de Barcelona, i es troba a 28 km de la ciutat comtal. Compta amb un total de 228.294 habitants, segons dades del IDESCAT de 2024, i amb una superfície de 70,16 km². Es divideix en un total de 55 barris, organitzats en 7 districtes diferents, alguns d'ells d'un marcat caràcter industrial.

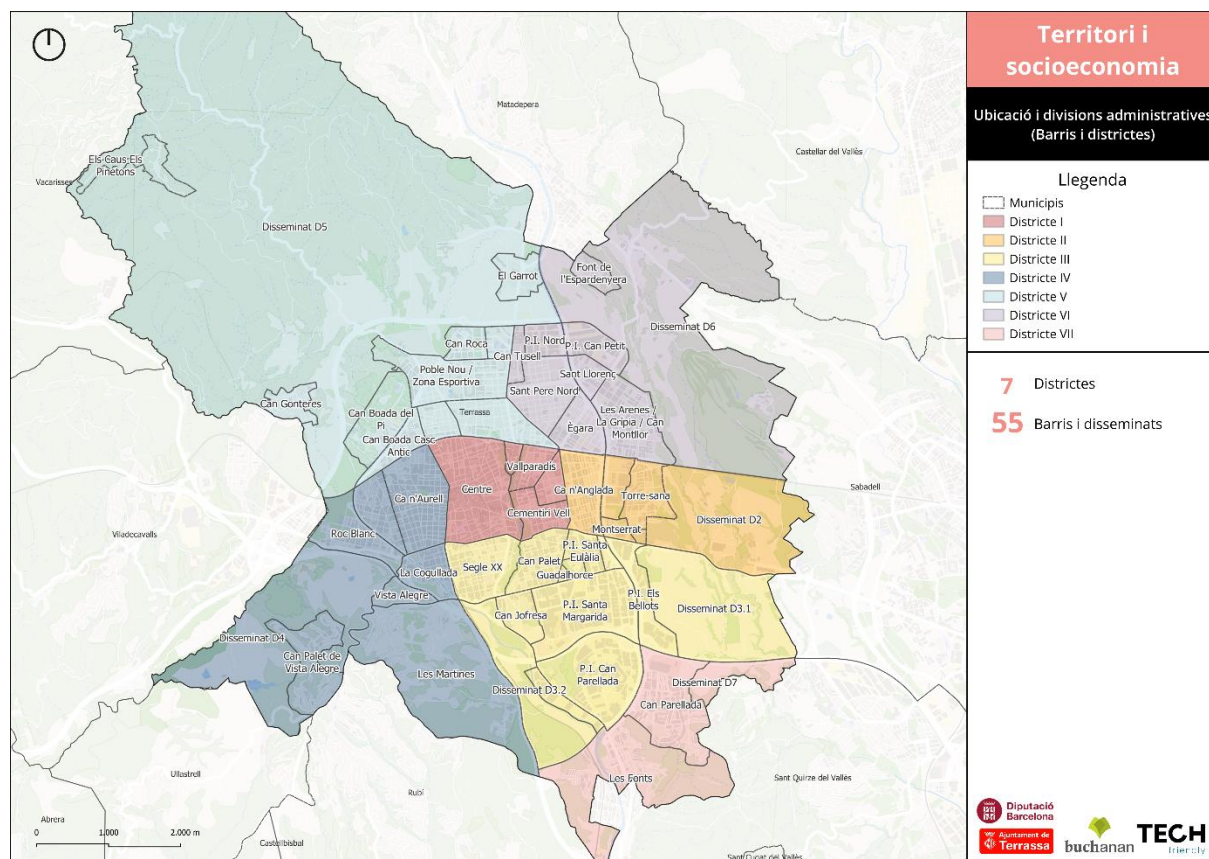


Figura 3: Ubicació del municipi de Terrassa i divisions administratives. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

El centre de la ciutat es troba travessat de nord a sud pel torrent de Vallparadís. Aquest torrent està envoltat per zones verdes que constitueixen un gran parc urbà. A més, Terrassa està envoltada per la Riera del Palau a l'est, i la Riera dels Arenes a l'oest, delimitant i condicionant l'expansió de l'àmbit urbà.

A pesar que el municipi és majoritàriament pla, sense accidents geogràfics rellevants, un 19% dels carrers de Terrassa compten amb un pendent relativament fort, d'entre el 5% i fins més del 10%, com es pot apreciar en el següent mapa.

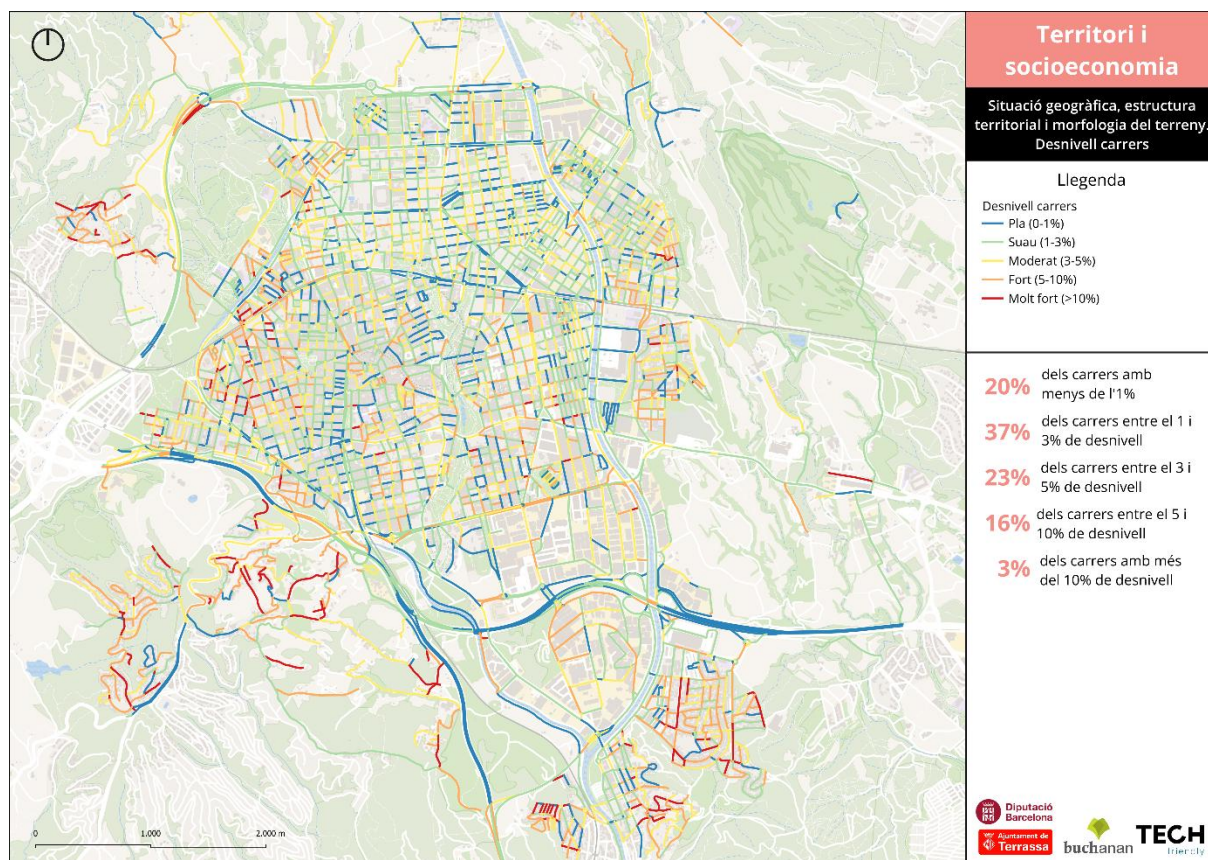


Figura 4: Pendents dels carrers de Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Quant a l'estructura urbana, es poden identificar dos tipus d'entramat urbà:

- El centre històric, amb un traçat irregular, especialment en l'antic barri de Sant Pere.
- La resta de la ciutat, que a causa del ràpid creixement que va experimentar en els segles XIX i XX arran del desenvolupament industrial, compta amb un traçat més homogeni i regular, amb pomes quadrades i carrers perpendiculars entre si per a facilitar les connexions entre barris.

La ciutat està solcada per diverses avingudes que divideixen l'àmbit urbà en diferents barris, permetent la connexió entre aquests, com l'avinguda de Jaume I, la carretera de Montcada, el Passeig del 22 de Juliol, la Ronda de Ponent o l'avinguda del Vallés.

Igualment, algunes d'aquestes avingudes suposen veritables barreres arquitectòniques, com pot ser el Passeig de 22 de juliol, sota el qual es troben soterrades les vies del FGC, excepte en el tram oest, on emergeix i constitueix una important barrera que condiciona les connexions transversals d'aquest passeig. D'altra banda, també existeixen elements naturals que suposen barreres a la ciutat, com el torrent de Vallparadís, que separa Terrassa en est i oest. No obstant això, existeixen diverses connexions en la xarxa viària i per als vianants, com la N-150 al sud, tres passarel·les per als vianants sobre el propi parc, la carretera de Montcada, el Pont del Cementiri Vell o el Pont del Passeig.

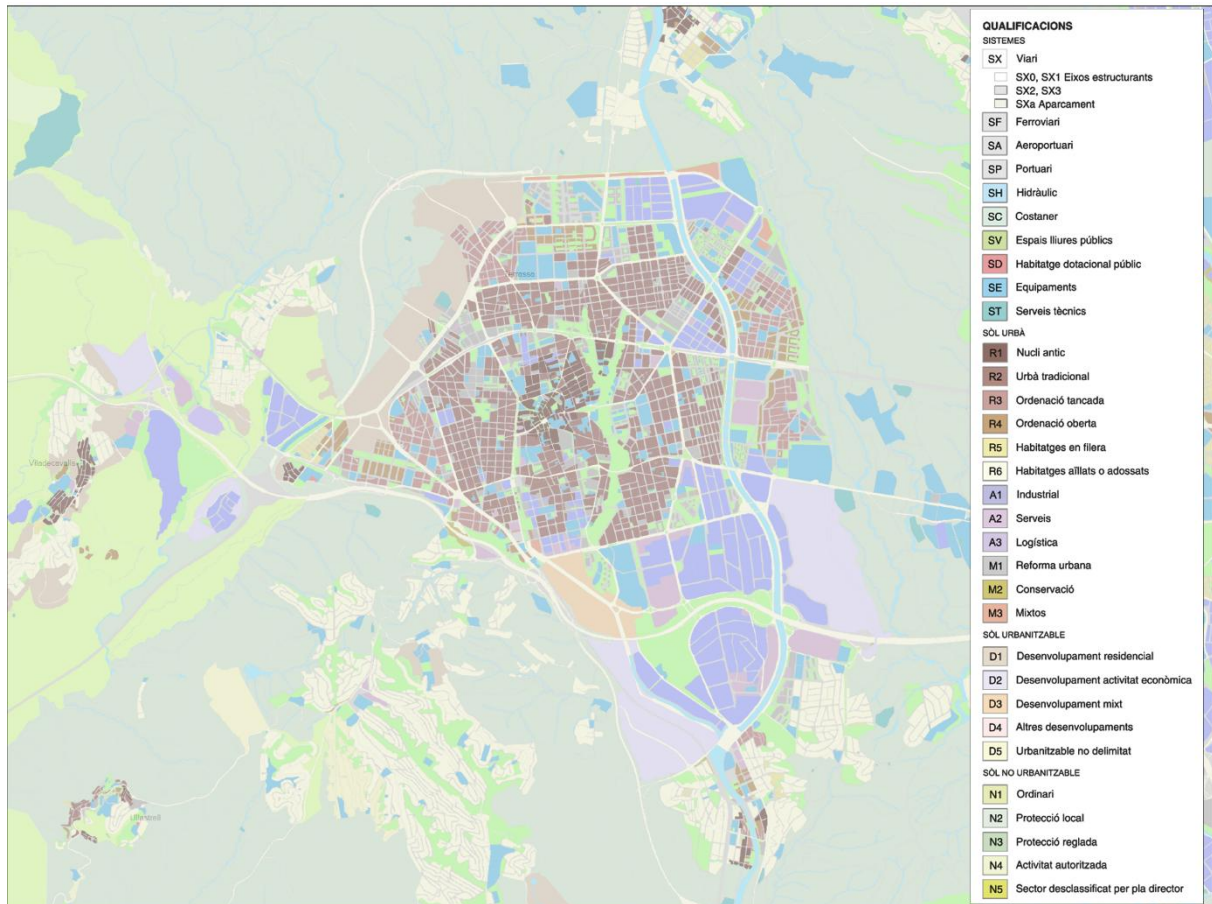


Figura 5: Qualificació del sòl de Terrassa. Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

3.1.2. Estructura i distribució de la població

Estructura de la població

Terrassa compta actualment amb 228.294 habitants en 2024, segons les dades del IDESCAT, dels quals el 51% són dones i el 49% restant homes. Respecte als grups d'edat, el gruix de la població es concentra en el grup d'entre 16 i 64 anys, amb un 67% dels habitants. La població envellida de més de 65 anys representa el 18%, mentre que la jove, de menys de 15, suposa el 15%, tal com es mostra en les següents gràfiques.

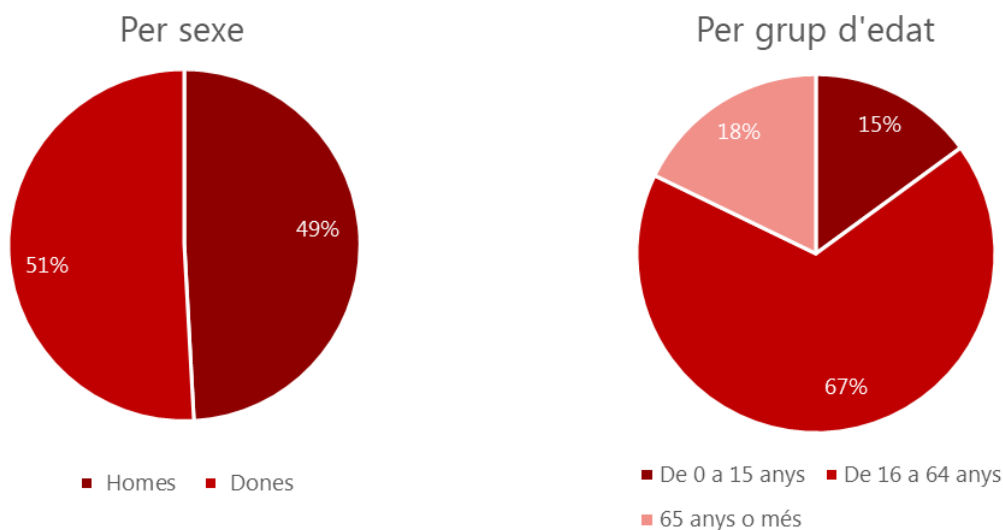


Figura 6: Distribució de la població de Terrassa per sexe i grup d'edat. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT

La piràmide poblacional mostra que el grup de població més extens tant en homes com en dones es correspon amb persones entre 45 i 49 anys. L'edat mitjana de la població és de 41,9 anys, amb una lleugera diferència per sexe: 43,2 anys en les dones i 40,5 en els homes. Quant a la població envellida, aquesta presenta un major percentatge de dones, concretament un 46% més en el grup de majors de 70 anys.

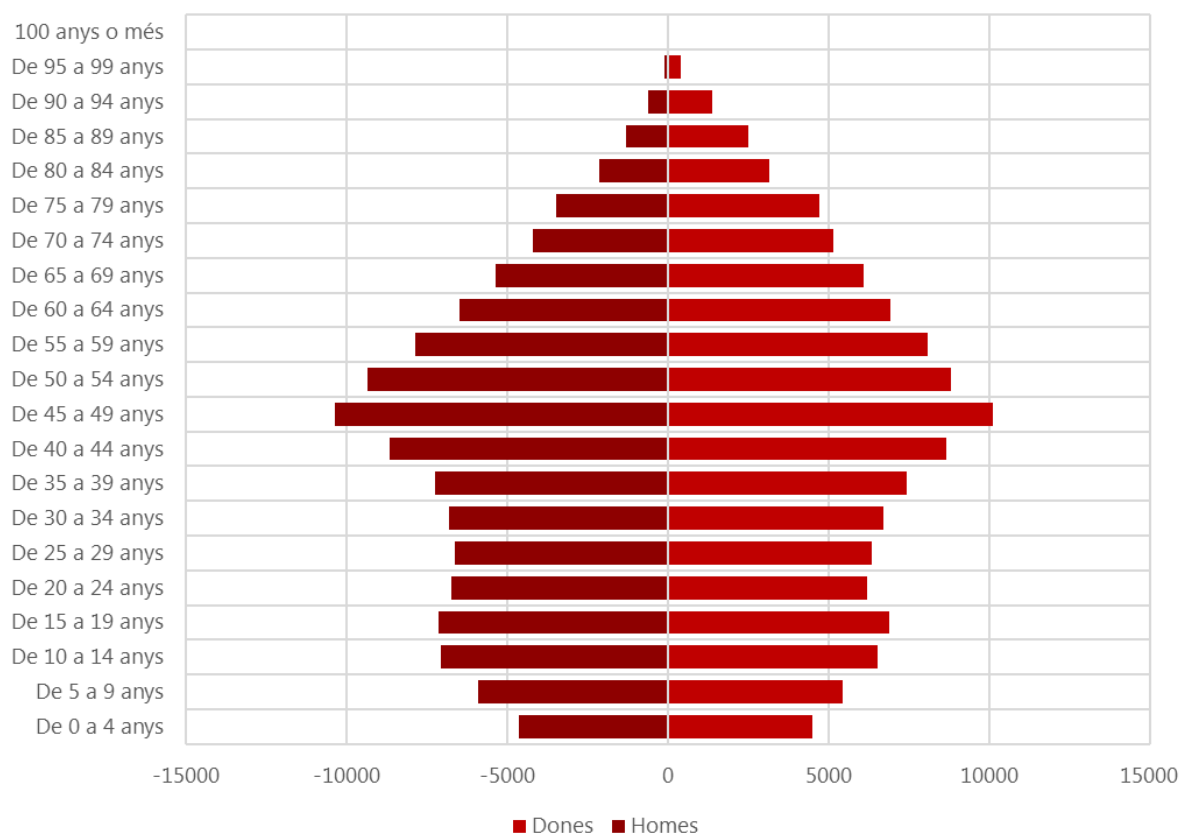


Figura 7: Piràmide població de Terrassa (2024). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Si comparem l'estructura de la població amb la d'altres municipis de la comarca, s'observa que el repartiment entre grups d'edat és molt similar en tots els casos, amb un gran pes entre la població adulta. No obstant això, si observem aquesta distribució per a la província de Barcelona i Catalunya, el percentatge de població major de 35 anys aconsegueix en tots dos casos el 20%, mostrant un envelliment evident de la població.

	Terrassa	Sabadell	Sant Cugat del Vallès	Rubí
De 0 a 15 anys	15%	14%	17%	15%
De 16 a 64 anys	67%	66%	67%	68%
65 anys o més	18%	19%	15%	17%
Total	228.294	221.564	98.649	81.523

Taula 1: Comparativa de distribució de població per grups d'edat i municipis pròxims. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Evolució de la població

Entre el 2013 i el 2016 la població es va mantenir relativament estable entorn als 215.000 habitants. A partir de 2016, va començar una tendència de creixement més marcada que ha continuat fins a l'actualitat, encara que amb un lleuger descens en 2021.

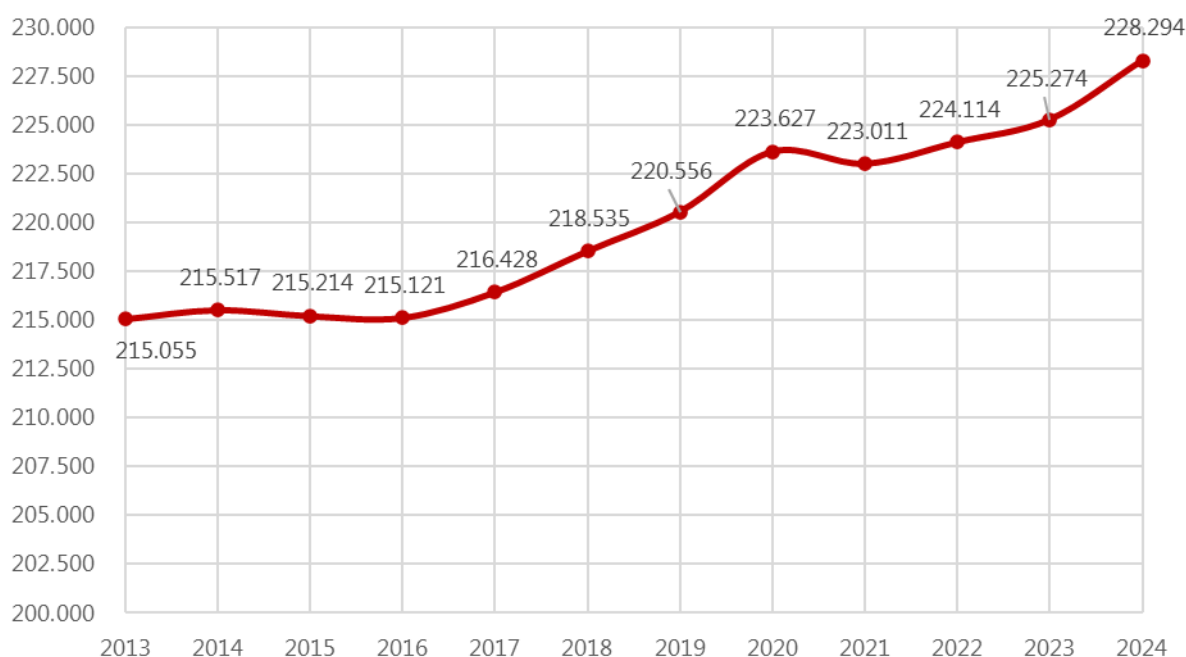


Figura 8: Evolució de la població de Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Evolució de la població segons lloc de naixement

Si analitzem l'evolució de la població en funció de lloc de naixement per al període entre 2014 i 2024, trobem que la població nascuda a Catalunya augmenta un 5,5%, mentre que la nascuda en altres llocs d'Espanya descendeix considerablement, concretament un 21,4% menys. La població estrangera a Terrassa ha augmentat en els últims deu anys un 43,8%, tal com s'observa en la següent gràfica.

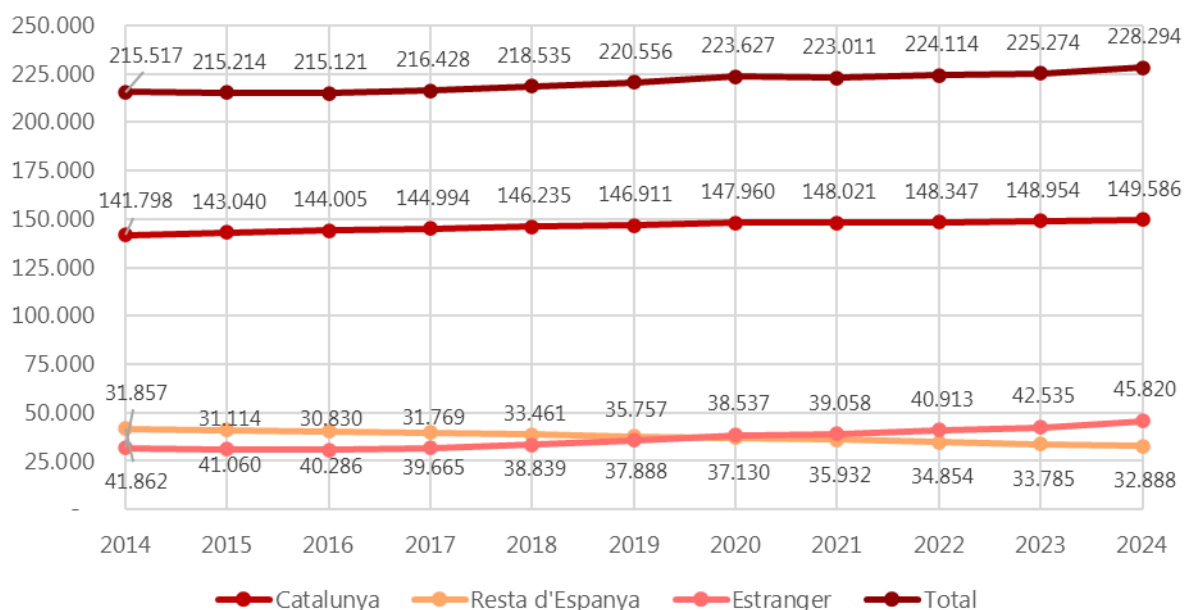


Figura 9: Evolució de la població segons lloc de naixement. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Per a poder estudiar més detalladament aquestes dades, s'ha obtingut el percentatge de població estrangera per districte, tal com es mostra en la següent taula, sent els barris Ca n'Anglada, Montserrat, Torre-sana i Vilardell (Districte II) els que major percentatge de persones estrangeres sobre el total de la població registrada, amb un 20,4%. El districte VI també presenta un percentatge de població estrangera molt elevat, d'un 20% sobre el total de la població de districte.

Districte	Barrios	Població Terrassa	Població estrangera	Distrib. població estrangera	Població estrangera sobre el total de la població
Districte I	Plaça Catalunya - Escola Industrial, Barri Universitari-Cementiri Vell, Centre, Vallparadís y Antic Poble de Sant Pere	36.979	4.186	12,7%	11,3%
Districte II	Ca n'Anglada, Montserrat, Torre-sana y Vilardell	24.043	6.747	20,4%	28,1%
Districte III	Can Palet, Guadalhorce, Can Palet II, Xúquer, Can Jofresa, Segle XX	26.615	4.731	14,3%	17,8%
Districte IV	Ca n'Aurell, la Maurina, Roc Blanc, la Cogullada, Les Martines, Vista Alegre y Can Palet de Vista Alegre	41.482	5.212	15,8%	12,6%

Districte V	Sant Pere, Poble Nou, Can Boada del Pi, Pla del Bon Aire, Can Boada Casc Antic, Can Roca, Can Gonerres, Torrent d'en Pere Parres, Pla del Bon Aire- El Garrot	47.405	4.763	14,4%	10,0%
Districte VI	Sant Pere Nord y el de Les Arenes, La Grípià i Can Montllor	42.741	6.630	20,0%	15,5%
Districte VII	Can Parellada y Las Fonts	9.029	807	2,4%	8,9%
TOTAL		228.294	33.076	100,0%	14,5%

Taula 2: Població segons lloc de naixement per districte (2024). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Previsió de creixement de la població

En el cas de la previsió de creixement de la població de Terrassa, segons les dades del IDESCAT i prenent com a base la població en 2021, s'elaboren tres escenaris diferents utilitzant hipòtesis pessimistes, tendencials i optimistes amb horitzó en 2041.

Els escenaris obtinguts, així com els seus respectius índexs de creixement, es mostren en la següent taula.

Any	Escenari baix	Índex de creixement	Escenari mitjà	Índex de creixement	Escenari alt	Índex de creixement
2025	223.957	0,17%	230.934	0,95%	237.532	1,69%
2026	224.334	0,17%	233.044	0,91%	241.464	1,66%
2027	224.719	0,17%	235.084	0,88%	245.366	1,62%
2028	225.085	0,16%	237.046	0,83%	249.165	1,55%
2029	225.432	0,15%	238.943	0,80%	252.829	1,47%
2030	225.759	0,15%	240.786	0,77%	256.346	1,39%
2031	226.067	0,14%	242.590	0,75%	259.724	1,32%
2032	226.334	0,12%	244.371	0,73%	262.976	1,25%
2033	226.555	0,10%	246.123	0,72%	266.120	1,20%
2034	226.734	0,08%	247.845	0,70%	269.171	1,15%
2035	226.872	0,06%	249.537	0,68%	272.148	1,11%
2036	226.970	0,04%	251.194	0,66%	275.066	1,07%
2037	227.028	0,03%	252.814	0,64%	277.945	1,05%
2038	227.049	0,01%	254.397	0,63%	280.782	1,02%
2039	227.031	-0,01%	255.939	0,61%	283.572	0,99%
2040	226.970	-0,03%	257.438	0,59%	286.312	0,97%
2041	226.864	-0,05%	258.886	0,56%	288.991	0,94%

Taula 3: Previsió de creixement de la població. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Per tant la previsió per al 2030 respecte a la de 2025 serà:

- **Escenari baix:** 225.759 habitants, un augment de 1.802 persones
- **Escenari mitjà:** 240.786 habitants, un augment de 9.852 persones
- **Escenari alt:** 256.346 habitants, un augment de 18.814 persones

Distribució i densitat de la població

Quant a la distribució espacial de la població, el districte que més habitants acumula és el Districte V amb 47.405, la qual cosa suposa un 21% dels habitants de Terrassa. No obstant això, el districte que més densitat de població presenta és el Districte I, amb 16.431 habitants per km².

D'altra banda, el districte que menys densitat d'habitants presenta és el Districte V, amb 1.525 habitants per km², ja que compta amb una àmplia extensió però cobreix poca superfície del nucli urbà de Terrassa

Categoria	Barrios	Superfície (km²)	Població 2024	Densitat (hab/km²)
Districte I	Plaça Catalunya - Escola Industrial, Barri Universitari-Cementiri Vell, Centre, Vallparadís y Antic Poble de Sant Pere	2,25	36.979	16.431
Districte II	Ca n'Anglada, Montserrat, Torre-sana y Vilardell	3,89	24.043	6.186
Districte III	Can Palet, Guadalhorce, Can Palet II, Xúquer, Can Jofresa, Segle XX	8,81	26.615	3.022
Districte IV	Ca n 'Aurell, la Maurina, Roc Blanc, la Cogullada, Les Martines, Vista Alegre y Can Palet de Vista Alegre	9,73	41.482	4.263
Districte V	Sant Pere, Poble Nou - Zona Esportiva, Can Boada del Pi, Pla del Bon Aire, Can Boada Casc Antic, Can Roca, Can Gonteres, Torrent d'en Pere Parres, Pla del Bon Aire- El Garrot	31,09	47.405	1.525
Districte VI	Sant Pere Nord y el de Les Arenes, La Grípià i Can Montllor	10,65	42.741	4.015
Districte VII	Can Parellada y Las Fonts	3,67	9.029	2.460
Total		70,08	228.294	37.903

Taula 4: Superfície, població i densitat per districte (2024). Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

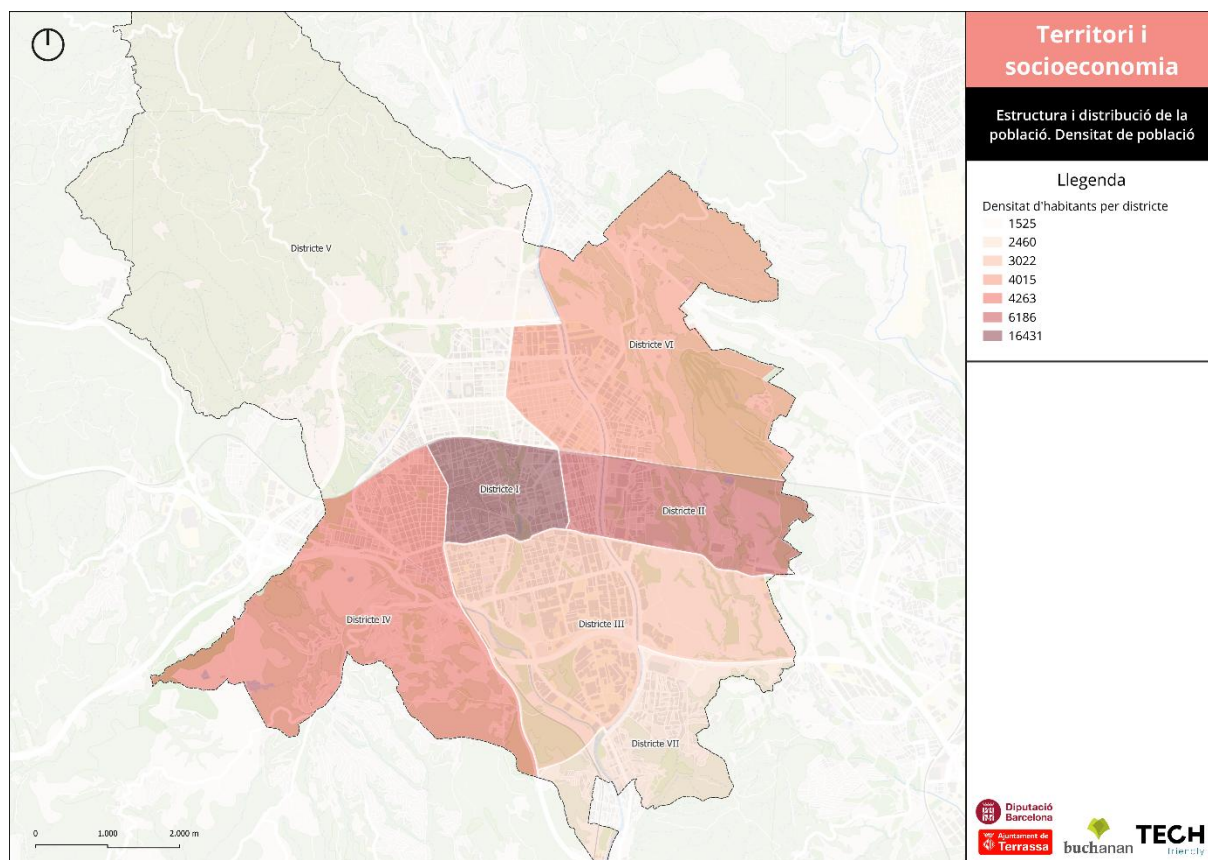


Figura 10: Densitat de població per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

3.1.3. Anàlisi econòmica

Activitat econòmica

En l'activitat econòmica de Terrassa destaca notablement el sector serveis, que s'ha consolidat com el motor principal del desenvolupament local per sobre dels altres sectors. Aquesta dinàmica es reflecteix en indicadors econòmics com el PIB, una mesura que permet avaluar tant l'activitat econòmica com el nivell de riquesa. En el cas de Terrassa, el PIB aconsegueix els 6.099,10 milions d'euros, la qual cosa es tradueix en un PIB per habitant d'aproximadament 27.074€, evidenciant la capacitat econòmica i el desenvolupament productiu que ha aconseguit la ciutat.

El Valor Afegit Brut (VAB) representa la riquesa generada durant un període i s'obté restant el valor dels consums intermedis al valor de la producció. Els resultats es presenten per grans sectors econòmics. Segons les dades més actualitzades disponibles en el IDESCAT de 2022, el sector serveis representa el 79% del Valor Afegit Brut total, seguit de la indústria, amb un 14%. Altres sectors minoritaris són la construcció, amb un 7% del valor. Tal com s'aprecia, l'agricultura és el sector econòmic que menys valor representa, amb tot just un 0,02% del total.

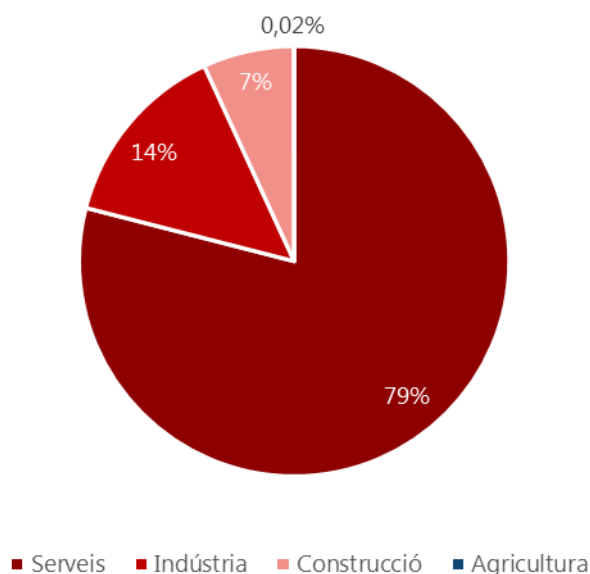


Figura 11: Valor afegit brut per sectors d'activitat (2022). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

El sector serveis, el que més representació té en l'activitat econòmica de Terrassa, engloba diverses branques d'activitat, de les quals la majoritària és l'administració pública amb un 35% del VAB, seguida de les activitats immobiliàries, tècniques i administrativa, amb un 27%. En tercer lloc, es troba la branca del comerç, amb un 25% del valor afegit brut del sector serveis. La resta de branques d'activitat són més minoritàries, com poden ser les activitats financeres, el transport o l'hostaleria.

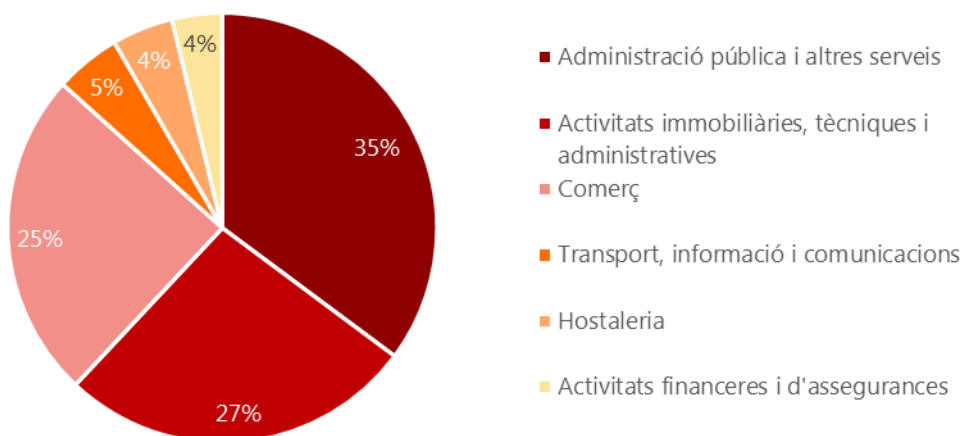


Figura 12: Valor afegit brut del sector serveis per branques d'activitat (2022). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

D'altra banda, en el que al valor afegit brut de la indústria es refereix, la branca d'activitat que més aporta és la de l'alimentació, el tèxtil, fustes i químiques, contribuint amb una mica més

de la meitat del VAB del sector. Li segueix la metal·lúrgia, maquinària i transport, amb el 43% de representació, i en últim lloc trobem les indústries extractives, energia, gestió d'aigua i residus, amb el 6% de la contribució total.

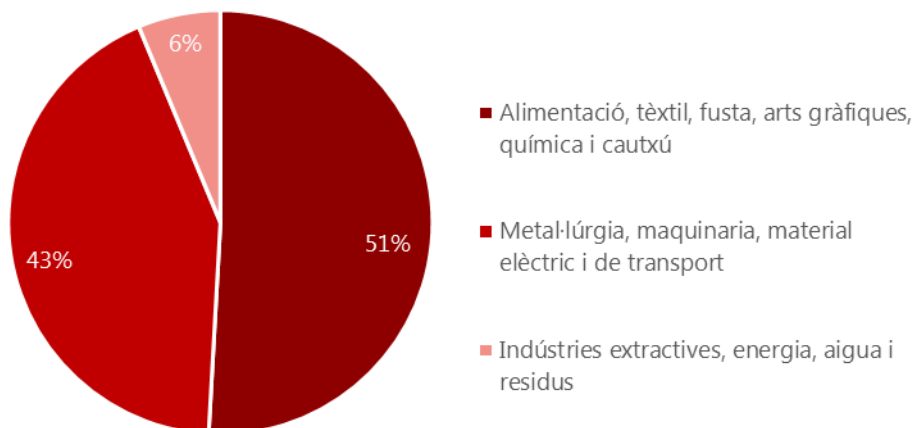


Figura 13: Valor afegit de la indústria per branques d'activitat (2022). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Ocupació i atur

En el que a l'ocupació es refereix, i segons les dades aportades pel IDESCAT, l'any 2023 la població ocupada a Terrassa era de 98.098 persones, un 89% del total de la població activa del municipi.

	Població ocupada	Total població activa
2023	98.098	110.118
2022	95.865	108.580
2021	92.252	108.280

Taula 5: Població ocupada i activa de Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Respecte a les persones en atur, l'any 2023 Terrassa va registrar 12.557 persones de mitjana anual en situació de desocupació, un valor considerablement reduït en comparació amb anys anteriors, a excepció de lleuger augment durant els anys 2020 i 2021 derivat de la crisi econòmica a causa de l'epidèmia de COVID-19. En la següent gràfica es mostra la tendència decreixent de la desocupació en els últims 10 anys.

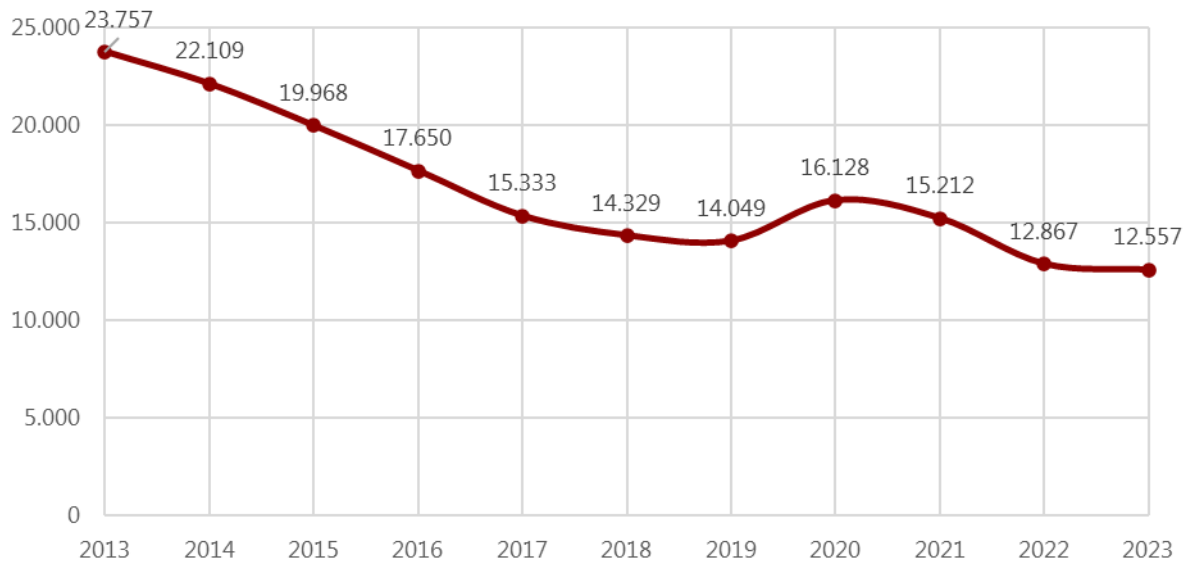


Figura 14: Evolució d'atur a Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Si analitzem els valors de la taxa de desocupació en els dos últims anys dels quals es disposa de dades, observem que aquest valor, un 11,4% és major a Terrassa que en municipis similars com Sabadell o de major rellevància com Barcelona. A més, se situa per damunt tant de la mitjana comarcal com la de Catalunya.

Any	Terrassa	Sabadell	Barcelona	Vallès Occidental	Catalunya
2023	11,4%	10,8%	7,9%	9,6%	9,1%
2022	11,8%	11,4%	8,1%	10,1%	9,6%
2021	14,0%	13,2%	10,6%	12,0%	11,9%

Tabla 6: Comparativa taxa de desocupació (2021-2023). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

D'altra banda, s'observa que de les 12.557 persones en situació de desocupació que es registren a Terrassa per a 2023, el 59% d'elles són dones enfront del 41% que suposen els homes, evidenciant una clara bretxa per raó de gènere.

Així mateix, el grup d'edat que més atur registra és el de majors de 60 anys, just abans de l'edat de jubilació. Aquesta realitat es veu agreujada en el cas de les dones desocupades, on en tots els grups d'edat superen als homes a excepció del grup entre 16 i 19 anys, tal com es mostra en la següent gràfica.

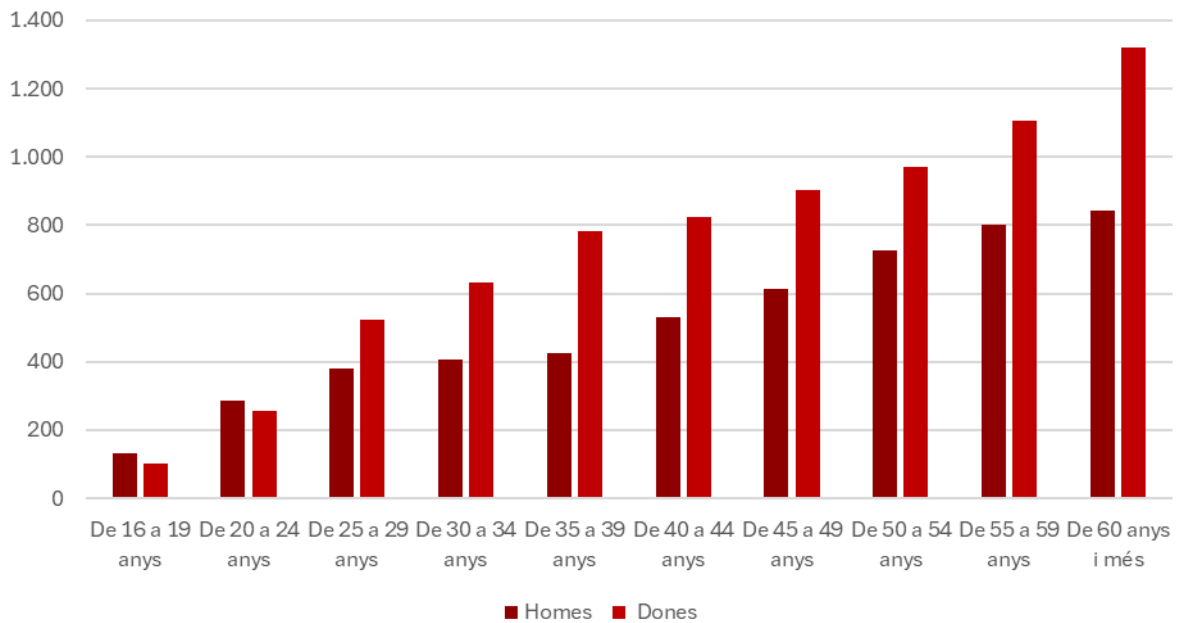


Figura 15: Persones en atur registrades per sexe i grup d'edat (2023). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Observant l'atur, en aquest cas per sector, observem que el sector serveis, en ser el que més valor aporta a l'economia, és també el que més atur registra, amb un 65% de les persones en situació de desocupació. La resta dels sectors econòmics registren molt menor desocupació, com la indústria, que presenta un 12% de les persones en atur, la construcció amb l'11% o l'agricultura amb tot just un 1%. No obstant això, cal destacar que l'11% de la població desocupada no tenien una ocupació anterior.

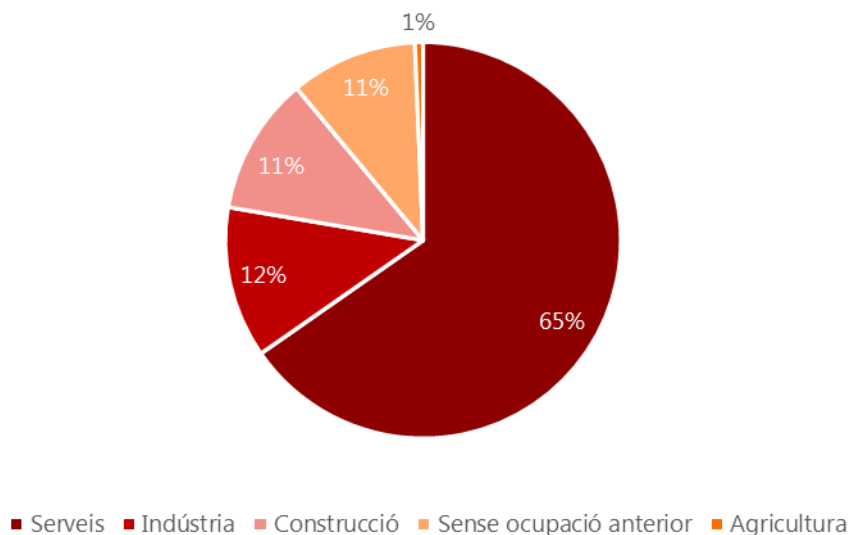


Figura 16: Atur per sector econòmic (2023). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Renda

Per a poder mesurar els ingressos disponibles dels residents a Terrassa, s'ha obtingut la Renda Familiar Disponible Bruta (RFDB) a partir de dades del IDESCAT. Aquest indicador depèn tant de la contribució dels residents gràcies a la seva activitat productiva com dels impostos i les prestacions socials.

Tal com es mostra en la següent gràfica, i segons les dades obtingudes en la revisió estadística del IDESCAT de 2024, en 2022 la RFDB dels habitants de Terrassa era de 18.684€, inferior a la de Catalunya, situada per al mateix any en els 19.140€. En el període entre 2010 i 2021, s'observa un important descens l'any 2013, seguit d'una etapa de creixement que va arribar al seu pic en 2019. En 2020 s'observen les conseqüències de la crisi econòmica derivada de la pandèmia, però l'any 2021 i 2022 va haver-hi una important recuperació, arribant al màxim de la RFDB en els últims deu anys.

Finalment, cal destacar el fet que en tot moment la renda familiar disponible bruta de Terrassa s'ha trobat per sota de la de Catalunya, no obstant això, la diferència entre ambdues s'ha reduït significativament l'any 2022.

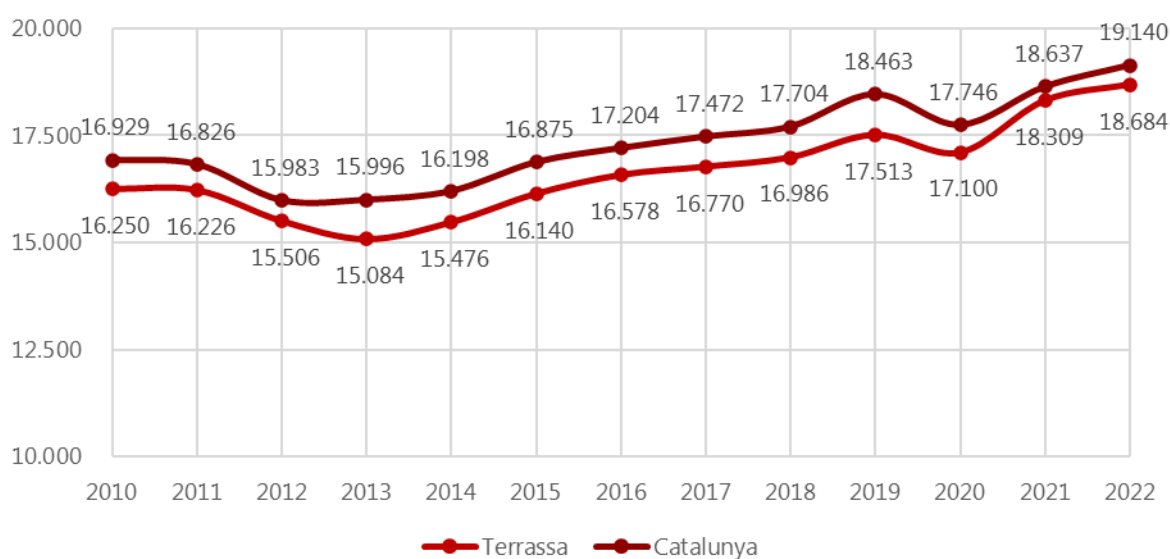


Figura 17: Evolució de la renda familiar disponible per habitant. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Taxa d'autocontenció i taxa d'autosuficiència

La taxa d'autocontenció es refereix al percentatge de persones que viuen i treballen o estudien dins del municipi, és a dir, la proporció de residents que tenen el seu ús o realitza els seus estudis en la mateixa zona on resideixen respecte al total de residents ocupats.

D'altra banda, la taxa d'autosuficiència indica el grau en el qual una àrea pot satisfer la demanda d'ocupació se'ls seus propis residents, i es calcula com la proporció d'ocupacions disponibles respecte a la quantitat de treballadors que resideixen en la mateixa zona.

Segons les dades més recents del Pla Estratègic Metropolità de Barcelona (PEMB), Terrassa presenta unes taxes d'autocontenció i d'autosuficiència més elevades que Sabadell, la qual cosa indica que una major proporció de la població resident a Terrassa pot treballar en el municipi i aquesta demanda d'ocupació queda coberta, encara que com s'observa en la següent taula, els valors més elevats són els de Barcelona.

Municipi	Taxa autocontenció	Taxa autosuficiència
Terrassa	71,7%	66,2%
Sabadell	61,2%	55,0%
Barcelona	73,2%	79,0%

Taula 7: Comparativa entre municipis de les taxes d'autocontenció i autosuficiència (2019). Pla Estratègic Metropolità de Barcelona (PEMB).

3.1.4. Centres d'atracció i generació de viatges

Estacions de transport públic ferroviari

Terrassa és travessada per dues línies de transport ferroviari públic. D'una banda, la línia S1 de Ferrocarrils Generals de Catalunya, que arriba a Terrassa des de la Plaça Catalunya de Barcelona. La S1 va del nord al sud de Terrassa, amb cinc parades:

- **Terrassa Nacions Unides:** situada en l'avinguda de Béjar, al costat del barri Pla del Bon Aire.
- **Terrassa Estació Nord:** en el Passeig del Vint-i-dos de Juliol, on coincideix amb la parada que realitza la línia R4 de Rodalies.
- **Vallparadís-Universitat:** en l'avinguda de Jacquard, al costat del barri de Vallparadís
- **Terrassa Rambla:** en la Rambla d'Ègara, entre el centre i el barri de Ca n'Aurell.
- **Els Fonts:** situada a la urbanització del mateix nom, al sud del municipi.

D'altra banda, trobem la línia R4 de Rodalies, des de Sant Vicenç de Calders fins a Manresa. Aquesta línia té només dues parades, ja que té com a objectiu connectar punts situats a major distància. Aquestes parades són:

- **Terrassa Centri:** situada en la Estació Nord, coincidint amb la línia S1 com s'ha esmentat anteriorment.
- **Terrassa Est:** situada entre els barris de Torre-sana i Els Arenes

Respecte al transport amb autobús, Terrassa compta amb 361 parades d'autobús urbà i 112 d'autobús interurbà, a més de l'Estació d'Autobusos de Terrassa, en la carretera de Montcada, que seran origen i destinació de multitud de desplaçaments. En el següent pla es mostren totes aquestes parades de transport públic, que suposen centres atractors de viatges.

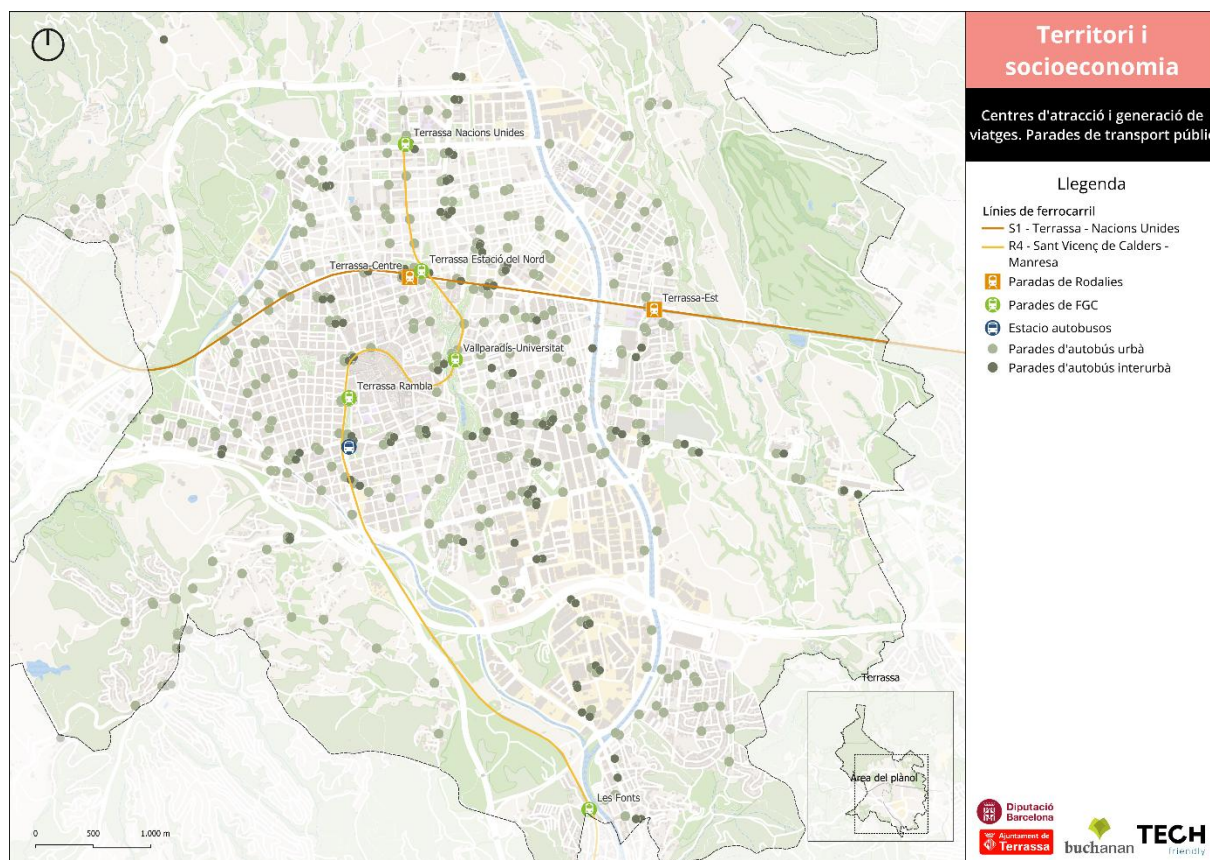


Figura 18: Estacions i parades de transport públic. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Edificis administratius

Els edificis dedicats a l'administració municipal es troben principalment en el centre de la ciutat, encara que en alguns casos es distribueixen estratègicament pels diferents districtes. Aquests edificis alberguen:

- **Serveis municipals:** localitzats en el centre de la ciutat, alberguen dependències clau com l'Oficina Local d'Habitatge, l'Arxiu Municipal i les oficines de Cultura, Urbanisme i Educació, entre altres àrees de l'Ajuntament.
- **Empreses i societats municipals:** entitats com l'Empresa de Transports Municipals d'Ègara (TMESA) i la Societat Municipal d'Habitatge de Terrassa, la presència del qual s'estén per diferents districtes per a optimitzar el seu abast.
- **Consorcis:** organismes de gestió compartida, com el Consorci Sanitari, el Consorci de Gestió de Residus i el Consorci del Centre Associat de la UNED.
- **Oficina d'Atenció Ciutadana:** distribuïdes en cada districte per a garantir la proximitat i accessibilitat dels serveis municipals a la ciutadania.

En el següent pla es mostra la distribució d'aquests.

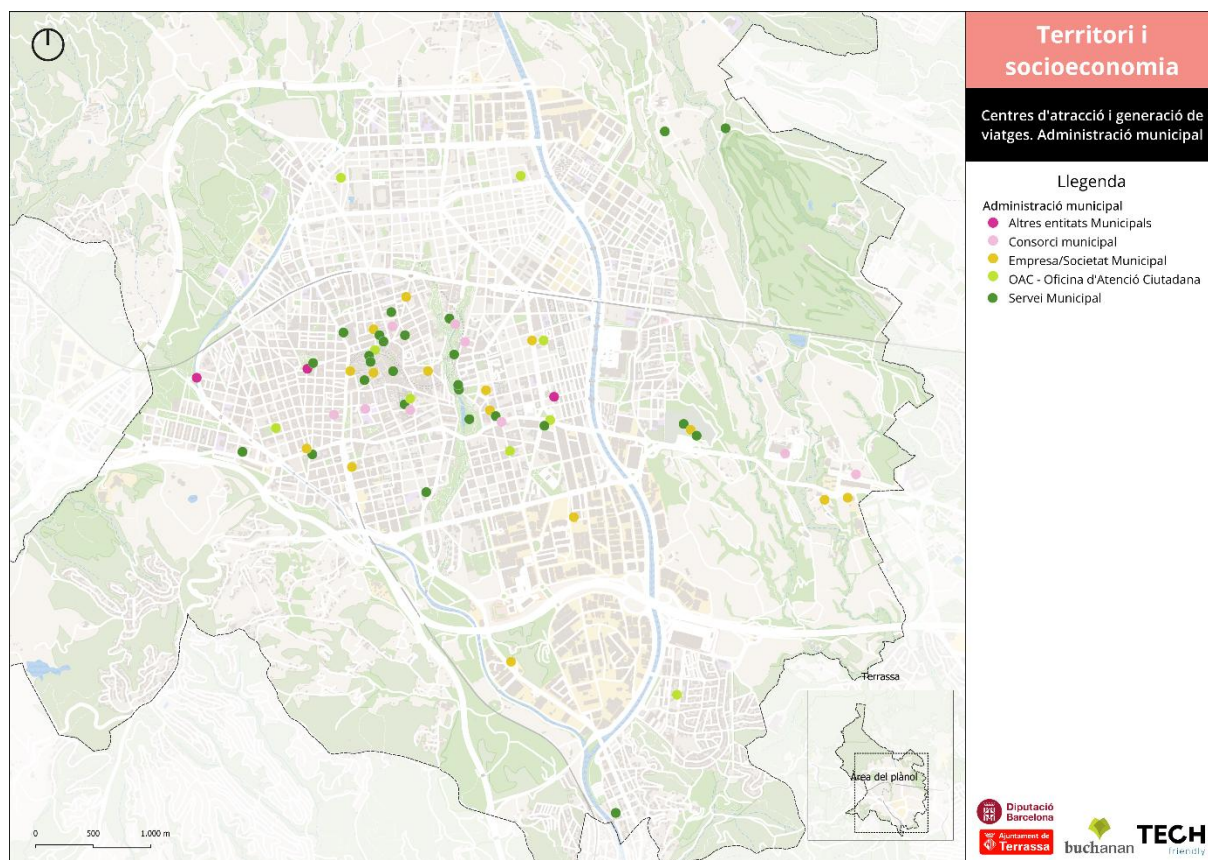


Figura 19: Ubicació dels centres de treball de l'administració. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Els organismes oficials a Terrassa estan distribuïts de manera homogènia pel municipi. Serveis com els de Seguretat Ciutadana, Serveis Socials, Registres i Correus compten amb múltiples seus accessibles en diferents districtes. En canvi, altres organismes tenen una ubicació més concentrada: les oficines d'Hisenda es troben en dos punts del centre, les oficines de Treball estan situades als afores de la ciutat, i els Jutjats se situen al sud del barri de La Cogullada, com es mostra en el següent pla.

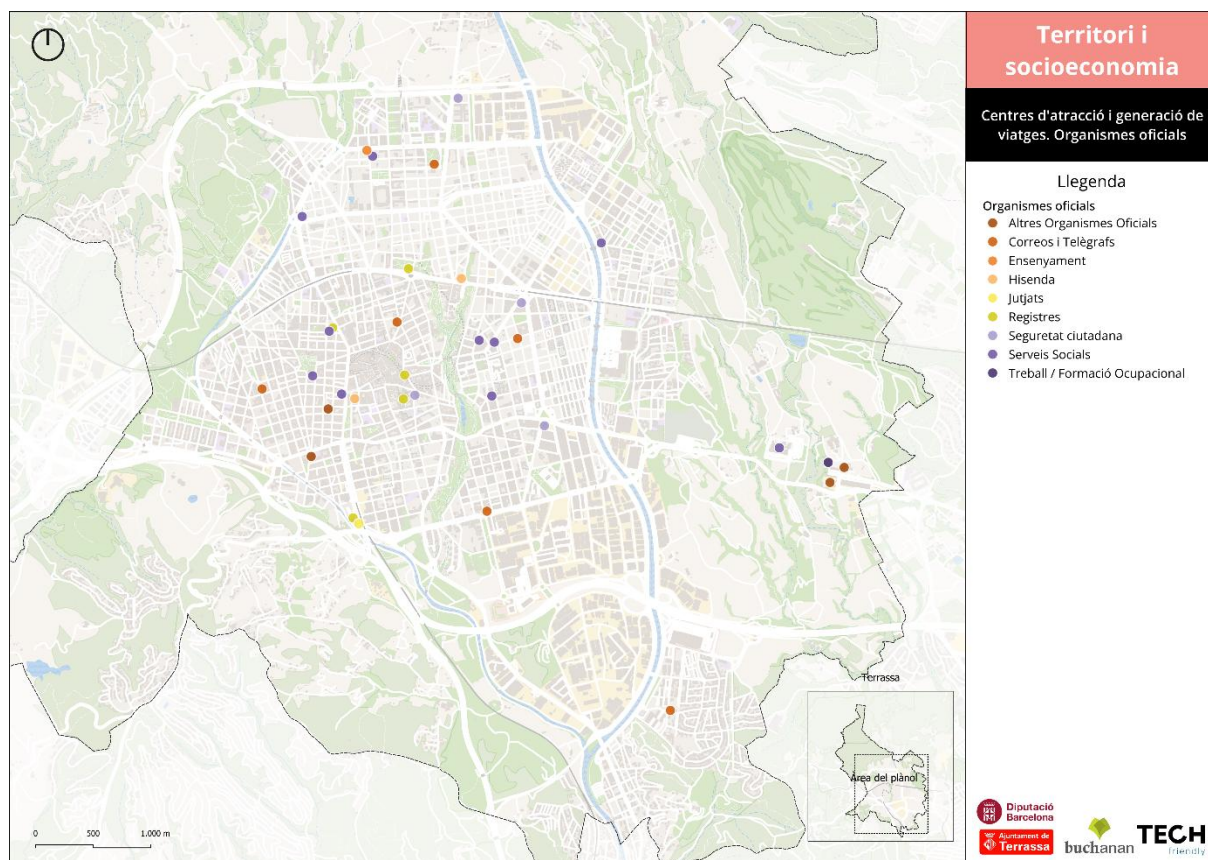


Figura 20: Ubicació dels organismes oficials. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Centres educatius

Respecte als centres educatius, trobem que existeix una oferta àmplia i repartida homogeniament en el municipi de centres per a les diferents etapes de l'educació obligatòria (infantil, primària i secundària). El nombre de centres que imparteixen batxillerat són més reduïts, mentre que les escoles infantils són considerablement nombroses. Els centres vinculats a la UPC o UAB, així com els allotjaments universitaris, es troben localitzats principalment en el barri de l'Escola Industrial, Vallparadís i el centre.

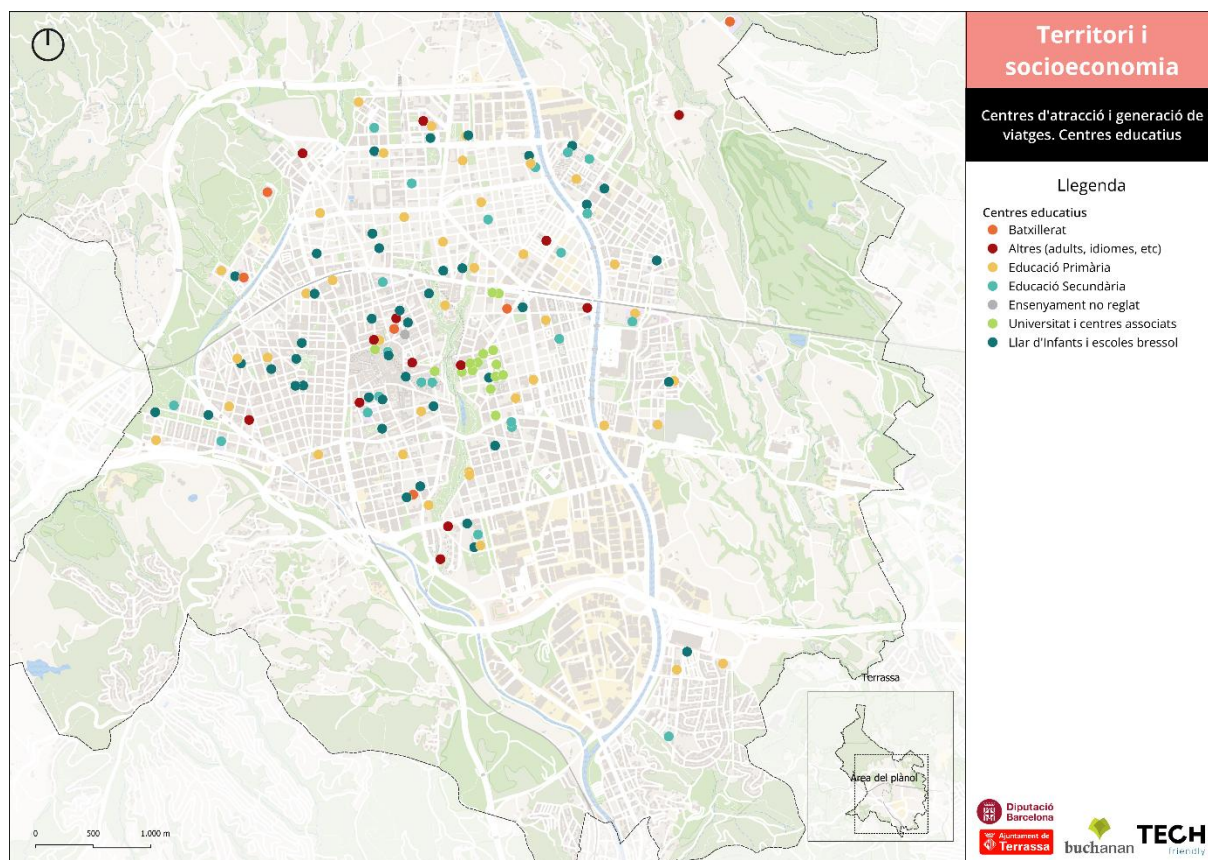


Figura 21: Ubicació dels centres educatius. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Centres soci-sanitaris

A Terrassa, els centres sanitaris estan estratègicament distribuïts de manera que tota la població tingui accés a l'atenció sanitària.

El municipi compta amb 8 centres d'atenció primària (CAP) distribuïts de manera homogènia per tota la ciutat i 2 hospitals, un en el centre i un altre als afores del nucli urbà. L'objectiu és aconseguir que el servei ofereixi cobertura a la major part de la població.

Respecte a les farmàcies, i tal com s'observa en la imatge, existeix un nombre elevat d'establiments en tots els barris residencials.

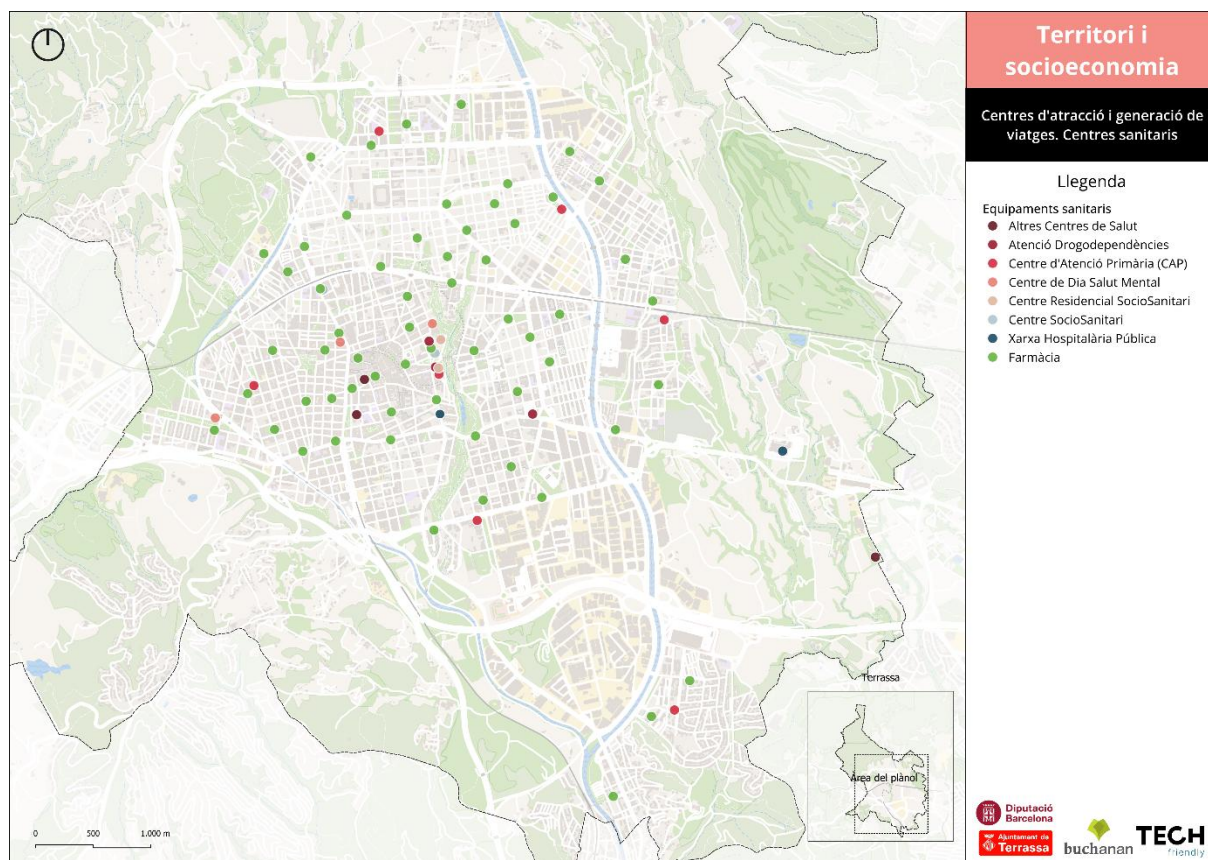


Figura 22: Ubicació dels centres sanitaris i farmàcies. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

En relació a un altre tipus centres assistencials, Terrassa compta amb un gran nombre de centres residencials de majors, concentrats principalment en el centre i els barris Ca n'Aurel i Vallparadís. També trobem diversos centres de dia, tant privats com públics, així com centres de serveis socials, d'assistència i atenció social. En general, aquest tipus de centres atractors estan situats en el centre de Terrassa, com es mostra en el següent pla.

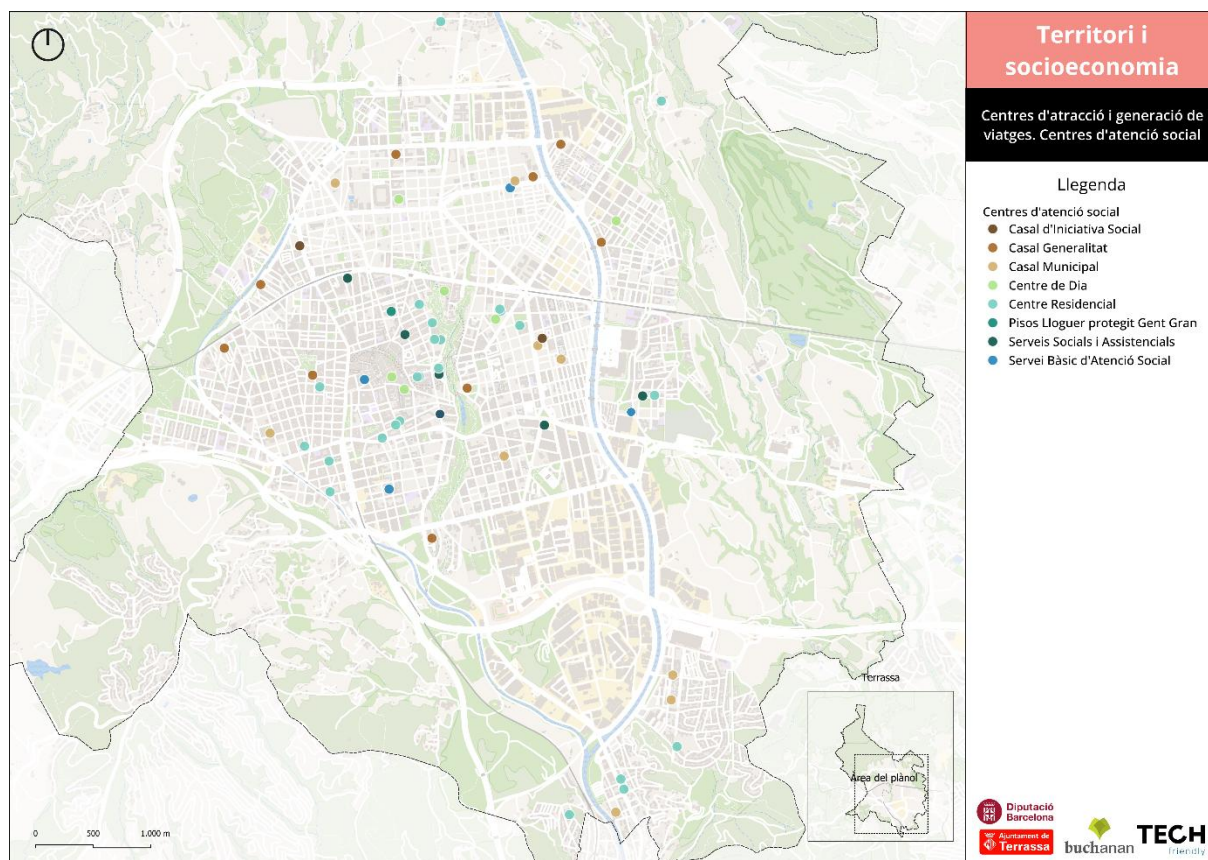


Figura 23: Ubicació dels serveis socials. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Centres esportius

A Terrassa existeixen un gran nombre de poliesportius municipals, generalment al costat de camps de futbol, situats generalment en els barris perifèrics de Terrassa. No obstant això, petites pistes poliesportives obertes es troben repartides de manera més homogènia. D'altra banda, en el barri de Poble Nou trobem un gran nombre d'equipaments esportius, com l'Estadi Olímpic de Terrassa, el complex esportiu de futbol de Les Palmeres o el Club de Natació de Terrassa. De la mateixa manera, trobem nombrosos gimnasos repartits de manera més uniforme per tot el municipi.

Cal destacar la presència del camp de golf El Prat, situat a 8 km del centre, que probablement genera desplaçaments en vehicle privat.

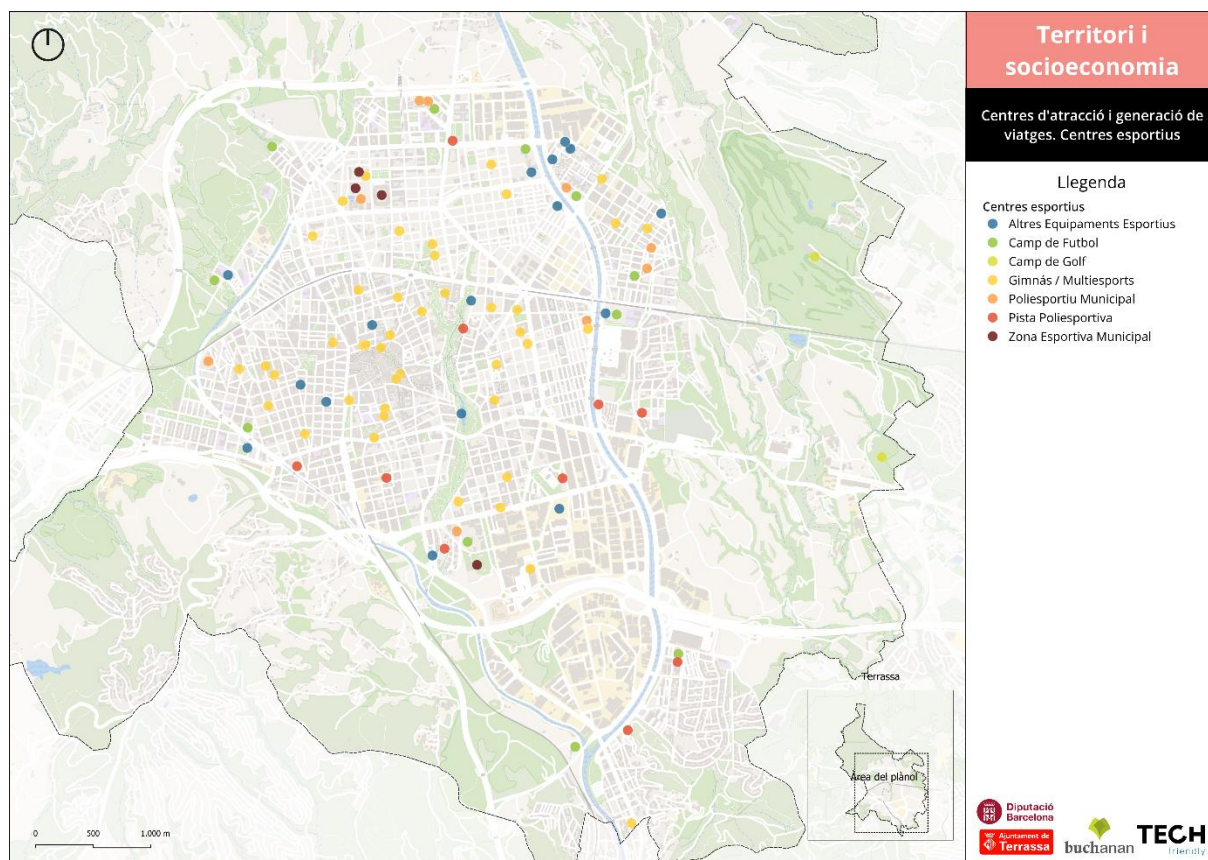


Figura 24: Ubicació dels centres esportius. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Centres i eixos comercials

Els principals eixos comercials del municipi, on s'agrupen comerços de tota mena, són laavinguda d'Àngel Sallent, la Rambla de Francesc Macià, la carretera de Martorell, carrer Ample, l'avinguda de l'Abat Marcet o gran part del centre des del carrer de la Rasa fins al carrer del Vall.

A més, existeixen dos mercats municipals, el de la Independència, situat en el Raval de Montserrat, en el centre, i el de Sant Pere, en la Plaça del Triomf en el barri de Sant Pere. Així mateix, la ciutat compta amb un mercat ambulant municipal, el mercat de Martí l'Humà que s'instal·la tots els dimecres de l'any en l'avinguda de Béjar de 9.00 a 13.00.

Finalment, cal destacar diverses fires municipals, que tenen lloc en la zona centro. Totes elles impliquen el tancament al trànsit de diversos carrers durant la seva celebració per a la instal·lació de llocs i el desenvolupament d'esdeveniments. Són les següents:

- Fira Modernista
- Fira de Nadal (d'hivern)
- Fira de Festa Major (d'estiu)
- Fira de Saint Lucia
- Fira de l'Oliva
- Fira de la Paella i Corretapes de la Maurina

- Fira del Bolet
- Fira Medieval

En el següent pla es mostra la ubicació dels eixos comercials, els mercats municipals, mercats ambulants i fires de Terrassa.

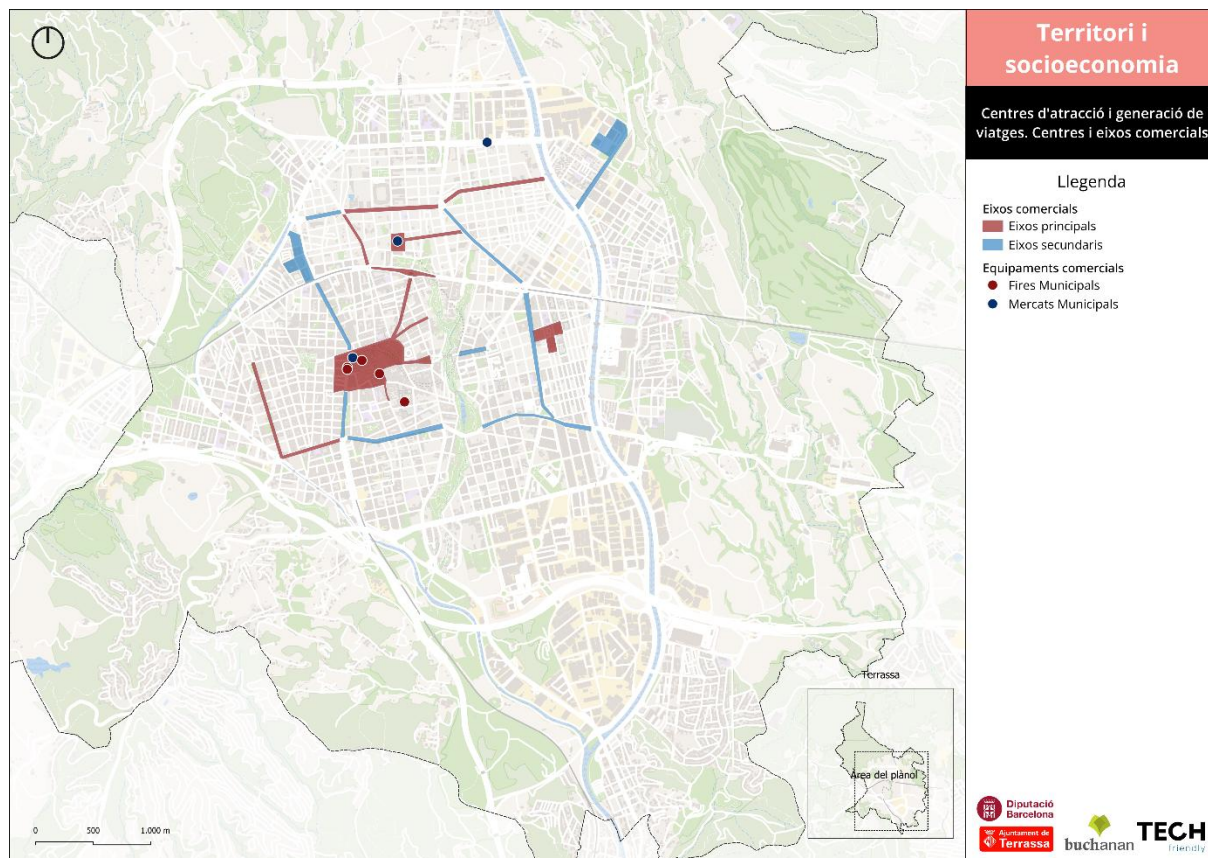


Figura 25: Ubicació dels centres i eixos comercials. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Polígons d'activitat econòmica i centres logístics

Terrassa compta amb un important teixit productiu, que abasta gran part del sud i l'est de la ciutat, organitzat en fins a 15 polígons d'activitat econòmica les principals activitats de la qual són la indústria manufacturera, la reparació de vehicles o el comerç majorista i al detall. En el següent pla es mostra la ubicació de cadascun dels polígons:

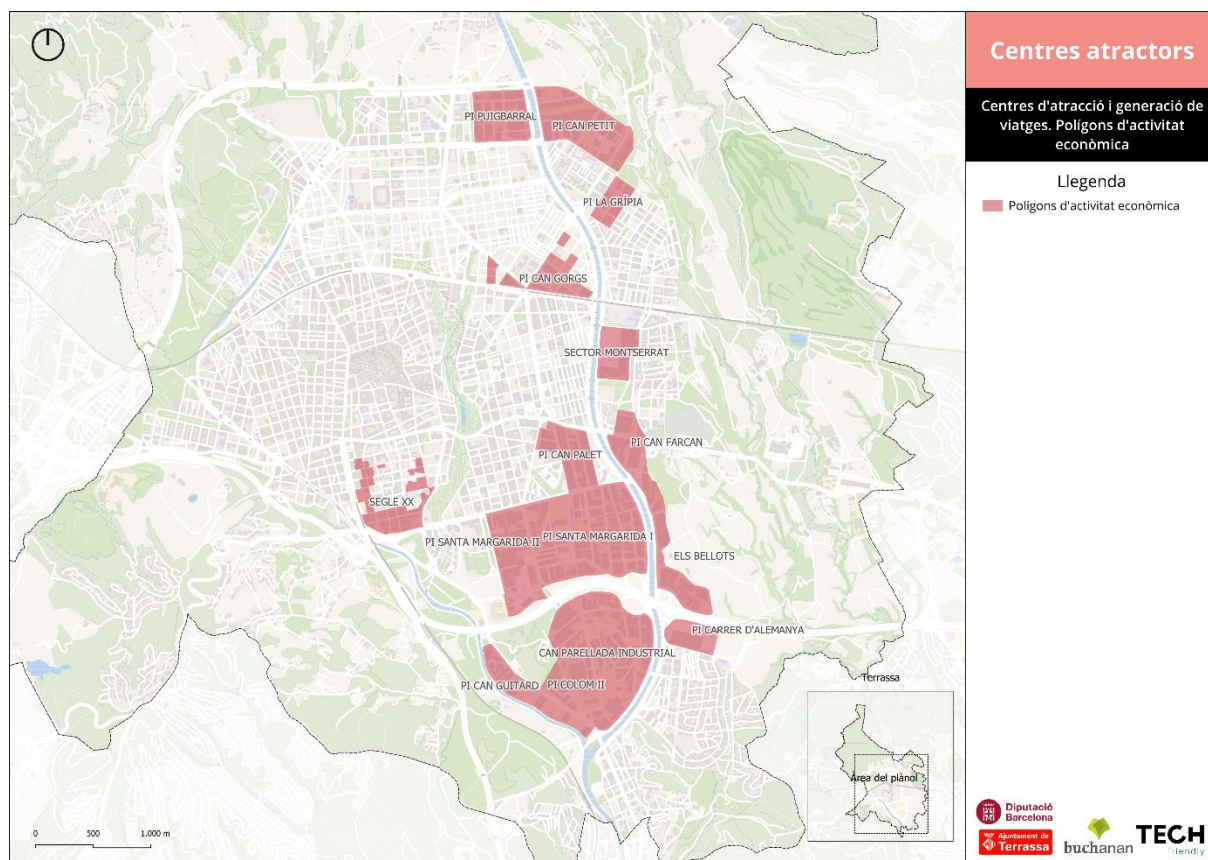


Figura 26: Polígons d'activitat econòmica de Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

La següent taula mostra algunes característiques dels polígons industrials de Terrassa.

Polígon	Nombre d'empreses	Principal activitat professional	Rang de treballadors	Principals empreses que més facturen
PI Puigbarral	65	Comerç a l'engròs i per menor, reparació de vehicles	600-800 treballadors	1. Hormicon SA 2. Netzsch España SAU 3. Tavitoy S.A.
PI Can Petit	155	Comerç a l'engròs i per menor, reparació de vehicles	1600-1800 treballadors	1. Talleres de Reparacion de Automoviles Fg 2 S.L 2. Sucesores Isidro Armengol S.L 3. Azbil Telstar Technologies S.L.U
PI La Gripía	51	Indústria manufacturera	400-600 treballadors	1. Aspeados Erreyes S.L.U 2. Malltex S.A. 3. Jose Guirao Martinez
PI Can Gorgs (PI Est)	159	Indústria manufacturera, Comerç a l'engròs i per menor, reparació de vehicles	2500-2700 treballadors	1. Juegos De Azar Oliva Rodon S.L 2. Pahes Limper S.L 3. Mecanizados Mamfri S.L

Sector Montserrat	11	Hostaleria	Menys de 50 treballadors	1. Establiments Viena S.A 2. Irene Montero Medina 3. J.J. 187 Terrassa Montserrat S.L.U.
PI Can Palet	99	Indústria manufacturera	1200-1400 treballadors	1. Centro de Lavado Siglo S.L 2. Magatzems M 2 S.L 3. Store Diversius Iii S.L. 4. Centre Logistic Mango Terrassa, Dupont Ibérica Gepromet
PI Can Farcan	84	Comerç a l'engròs i per menor, reparació de vehicles	400-600 treballadors	1. Sericas Aplicaciones Serigraficas S.L. 2. Auto desguace del Vallès.C.P. 3. Cortes Lopez, Irene
Segle XX	151	Indústria manufacturera	1400-1600 treballadors	1. Ègara Rehabilitacio I Gestio D Obres S.L 2. L'Hort D'Ullastrell S.L. 3. Containers Viladecavalls S.L
PI Santa Margarida I	148	Comerç a l'engròs i per menor, reparació de vehicles	1600-1800 treballadors	1. Highchemie S.L. 2. Tintes Ègara S.L. 3. Valvulas Lac S.A.
PI Santa Margarida II	163	Comerç a l'engròs i per menor, reparació de vehicles	2600-2800 treballadors	1. Lidl Supermercados S.A. 2. Punto-Fa S.L. 3. Caprabo S.A.
Els Bellots I y II	61	Indústria manufacturera	1200-1400 treballadors	1. Societat Catalana De Petrolis S.A. 2. Estamp Int S.L. 3. Estamp S.A.
Can Parellada Industrial	215	Indústria manufacturera	Indústria manufacturera	1. Productos y Soluciones Industriales 2012 S.L. 2. Mega Asia S.L. 3. Rodacciai S.L
PI Can Guitard	51	Indústria manufacturera	1400-1600 treballadors	1. Roket S.L. 2. Fustes Solanellas S.A. 3. Trisal S.A.U.
PI Colom II	71	Indústria manufacturera, Comerç a l'engròs i per menor, reparació de vehicles	1200-1400 treballadors	1. Papeles Salmeron S.L. 2. Multifusta S.C.C.L. 3. Nautic Restaurant design S.L.
PI Carrer d'Alemanya	6	Activitats immobiliàries i hostaleria	Menys de 50 treballadors	1. Tren de Lavado Terrassa S.L

2. Hostaleria I Restauracio Amistat S.L.
3. 3. Multiserv Ruzafa S.L.

Taula 8: Polígons industrials de Terrassa (2023). Pla Director de Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) de Terrassa Document d'anàlisi Febrer 2023.

Aquesta informació s'inclou en el Pla Director de Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) de Terrassa, un document de referència que emmarca el desenvolupament industrial de Terrassa, així com diverses estratègies i plans municipals orientats a la sostenibilitat. D'aquesta manera, el PAE contempla una sèrie de projectes dinamitzadors i d'impuls del sector industrial al Vallès Occidental, destacant el *Pla Estratègic: Terrassa, Indústria Sostenible i Circular*, on s'inclouen diverses estratègies amb l'objectiu d'aconseguir una economia estable, inclusiva i sostenible.

Entre les principals estratègies que conté aquest document es troba la *Estratègia de mobilitat i transport industrial*, la qual té com un dels seus objectius principals reduir el nombre de vehicles privats que circulen per la ciutat, fomentant iniciatives de vehicles compartits, així com la intermodalitat en el transport públic. Per a aconseguir-ho, proposa realitzar plans de desplaçament a empreses per polígons, encara que actualment només és obligatori per a centres de treball que generin més de 5.000 desplaçaments diaris.

3.1.5. Parc de vehicles i dades de motorització

Parc de vehicles

Segons les dades del IDESCAT, el parc de vehicles de Terrassa està compost per un total de 147.910 vehicles, dels quals la gran majoria són turismes, concretament un 69,5% del total, seguits per les motocicletes, que representen un 13,8%. Els camions i furgonetes suposen un 12% del parc de vehicles, mentre que els autobusos i altres són a penes un 2,9%.

En la següent gràfica es mostra el parc de vehicles de Terrassa segons el tipus.

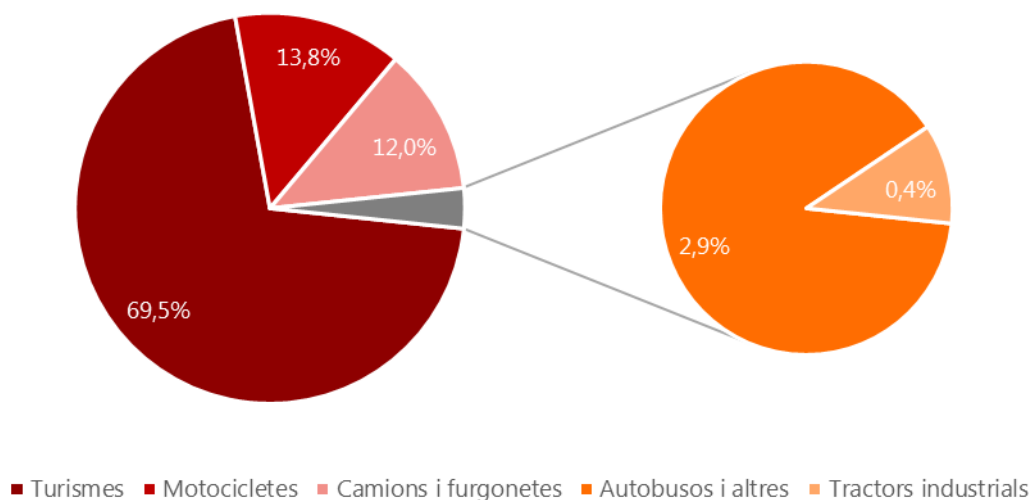


Figura 27: Parc mòbil de Terrassa per tipus de vehicle (2023). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

L'evolució del parc de vehicles en el municipi ha tingut una tendència creixent des de 2014, encara que el seu creixement es va veure afectat en 2021 per una lleu disminució des de 2020. No obstant això, de 2022 a 2023 es registro un lleuger creixement del 1,1%, fins a arribar als 145.887 vehicles, el valor més alt dels últims 10 anys.

En la següent gràfica es pot observar aquesta tendència creixent des de 2013.

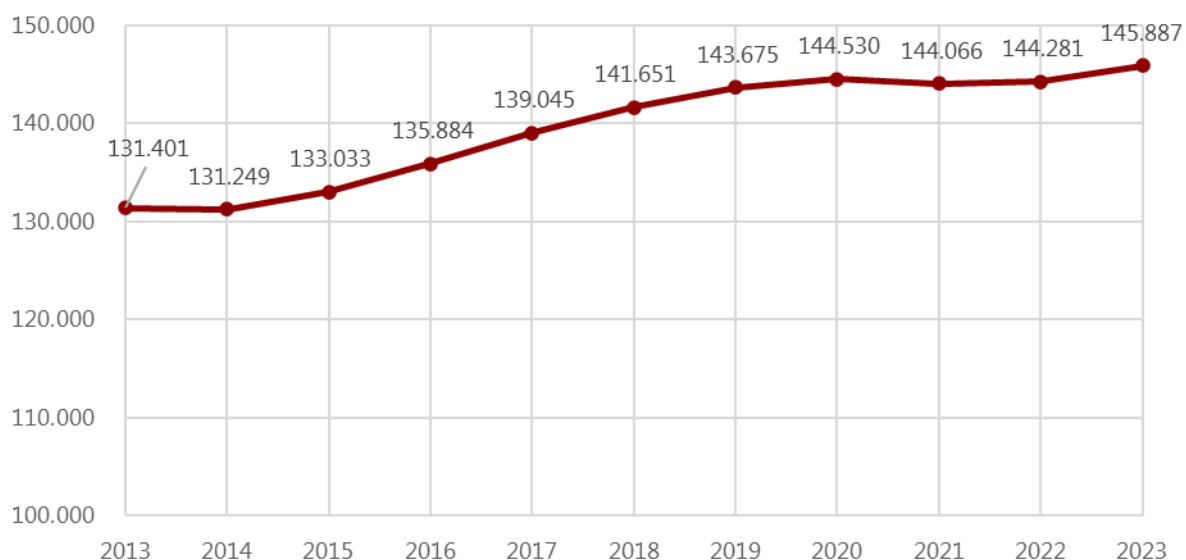


Figura 28: Evolució de parc mòbil de Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Si atenem l'evolució de cadascun dels tipus de vehicles, observem que les motocicletes han experimentat el major augment, amb un increment del 40% en els últims deu anys. Els turismes, en canvi, han augmentat de forma menys significativa, concretament un 10% des del 2013. D'altra banda, el nombre de camions ha descendit un 8%.

Respecte al parc mòbil per districte, el que més vehicles registra és el Districte V, amb un 21% dels vehicles. El tipus de vehicle és el més habitual en tots els districtes de Terrassa és el turisme, seguit de les motocicletes.

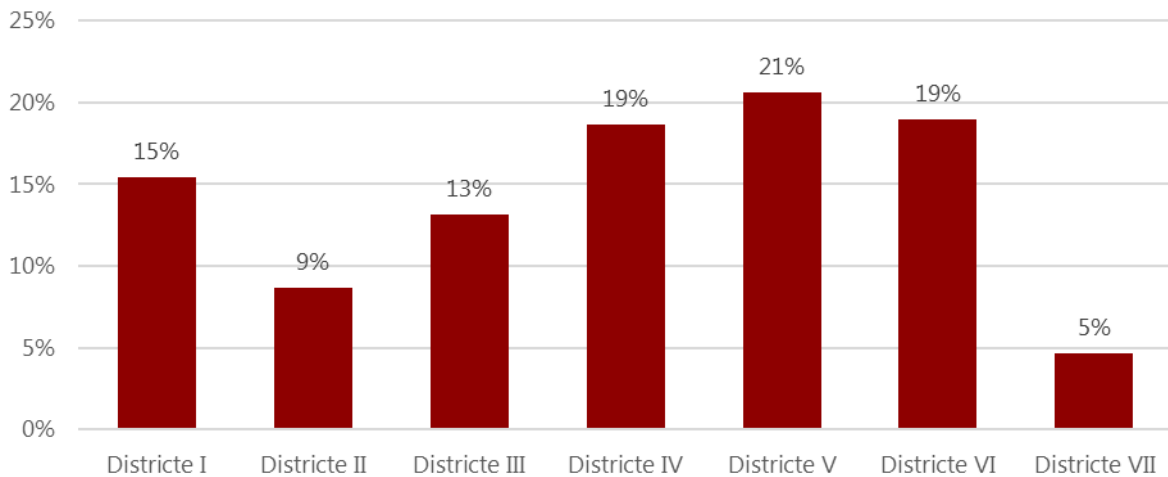


Figura 29: Parc mòbil per districte (2023). Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Flota municipal

La flota municipal de Terrassa compta, segons dades de 2022, amb un 30% dels vehicles sense distintiu ambiental, un 28% presenten etiqueta C, la qual cosa indica que es tracta de vehicles dièsel, i el 25% etiqueta B, assignada a vehicles no tan eficients com els d'etiqueta C. Només l'11% de la flota disposa d'etiqueta ECO i el 6% presenta etiqueta ZERO.

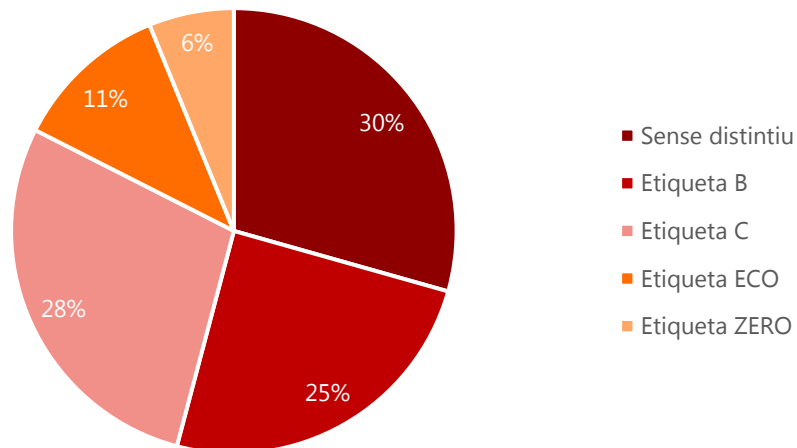


Figura 30: Etiquetes ambientals de la flota municipal (2024). Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

A més d'aquests vehicles, propietat de l'Ajuntament de Terrassa, existeix també una flota de vehicles de les empreses municipals com Ecoequip, Tmesa, Egarvia o Taigua, així com els taxis i els vehicles funeraris. De tots aquests vehicles, el 28% no presenten distintiu ambiental, el 31% compten amb etiqueta B i el 38% amb etiqueta C, sent aquesta la més freqüent. D'altra

banda, els distintius ECO suposen a penes el 2,7%, mentre que els vehicles ZERO únicament representen el 0,5% del total.

Índex de motorització

L'índex de motorització de Terrassa és de 647,60 vehicles cada 1.000 habitants segons dades del IDESCAT per a 2023, per sota de l'índex de Catalunya, que registra 683,15 veh./1000 hab. i lleugerament inferior a l'índex comarcal, amb 671,44 veh./1000 hab.

En la següent taula es mostren aquests índexs per a l'àmbit autonòmic, comarcal i municipal, així com per a cada tipus de vehicle.

2023	Turismes	Autobusos i altres	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Total
Catalunya	443,26	23,81	119,96	91,97	4,15	683,15
Vallés Occidental	464,91	21,61	99,44	82,16	3,32	671,44
Terrassa	456,36	19,13	90,89	78,83	2,38	647,60

Taula 9: Índex de motorització Terrassa. Comparació amb comarca i Catalunya (2023). Elaboració pròpia a partir de dades del IDESCAT.

Si atenem l'índex de motorització per districte, en la següent imatge s'observa com els districtes V i VII són els que disposen d'un major valor entre els 981,1 i els 1.018,6 vehicles cada 1.000 habitants, mentre que els districtes I (Centre) i II són els que menor índex registren, amb 562,1 i 487,1 vehicles per cada 1.000 habitants respectivament.

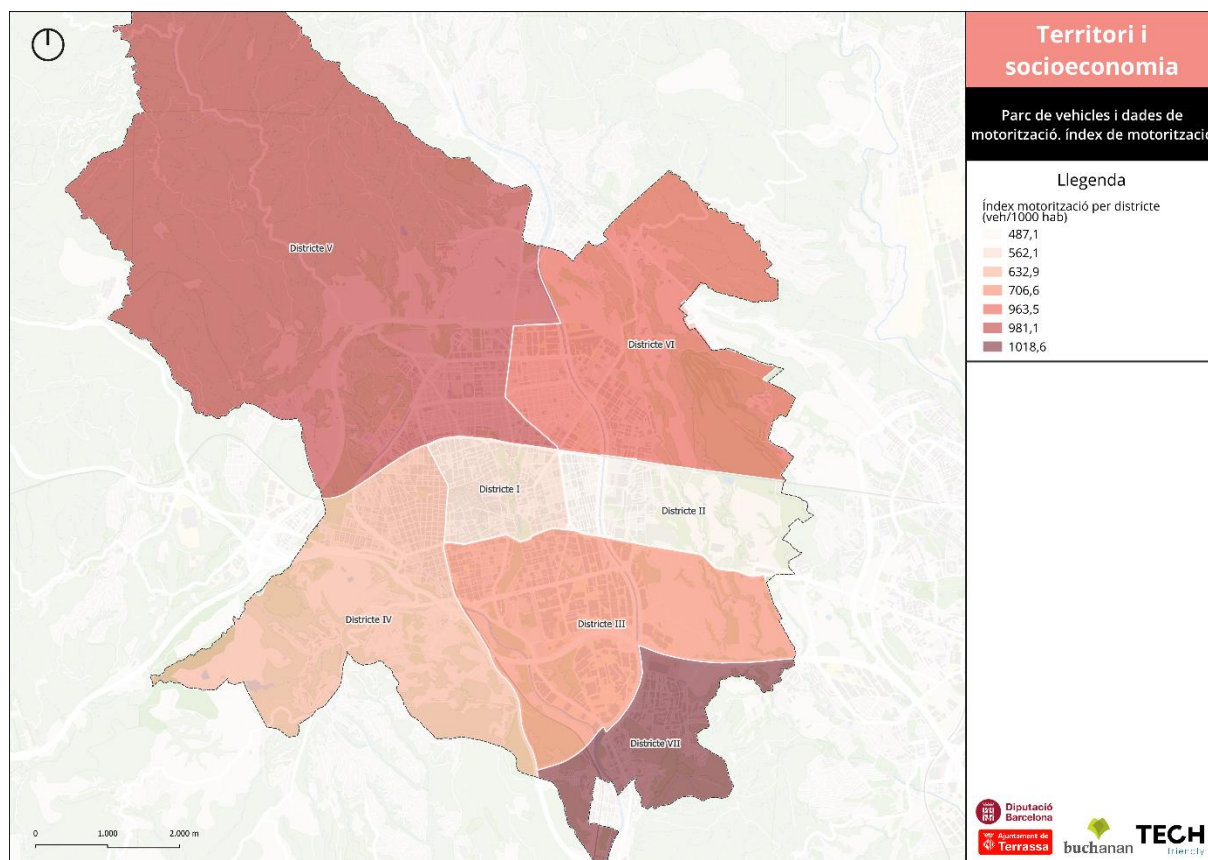


Figura 31: Índex de motorització per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

3.2. Demanda de mobilitat global

Per a poder caracteritzar la mobilitat de Terrassa s'ha dut a terme un estudi a partir de les dades de la telefonia mòbil, que permeten extreure informació anònima sobre els moviments tant interns com externs. La font d'informació han estat els CDR (Call Data Rècords) de la telefonia mòbil.

És important obtenir una imatge de la mobilitat en diferents moments de l'any amb diferents condicions per a veure com afecten els desplaçaments de la gent, així com la comparació del mateix moment, però en anys diferents per a poder veure una evolució. Per això, s'han obtingut dades per a diversos períodes de temps diferents:

- Dia laborable tipus al març, a l'agost i al novembre de 2023
- Dia laborable tipus al març, a l'agost i al novembre de 2019

D'aquesta manera, es pot comparar com varien els desplaçaments entre el període estival respecte a altres moments d'any, així com el contrast entre la mobilitat de 2019 i 2023. El mostreig de dades requereix la següent metodologia per a la seva anàlisi:

- La informació associada a cada activitat inclou la seva localització, el tipus d'activitat (llar, treball, altres activitats freqüents, altres activitats no freqüents), l'hora d'inici de l'activitat i l'hora de finalització.

- La informació associada a cada viatge inclou origen, destinació, hora d'inici del viatge i hora de finalització. En el cas de viatges multi etapa, la localització, hora d'inici i fi de cada parada, i el mode de transport.
- La resolució temporal s'analitza en diferents franges horàries dins de cada dia.
- És necessària una zonificació: divisió de les principals zones de l'entorn del municipi tenint en compte els termes municipals més pròxims.

3.2.1. Zonificació de l'àmbit d'estudi

Per a poder dur a terme aquest estudi és necessària una divisió per zones per a veure com es desplaça la població entre elles i dins d'elles. D'aquesta manera s'obté una zonificació interna, a l'interior del municipi, i externa, del seu entorn.

Per a la zonificació interna s'han utilitzat els propis districtes en considerar-se la divisió administrativa més representativa del municipi. Per a la zonificació externa, en canvi, s'han utilitzat tant els municipis contigus com aquells pròxims o amb fortes relacions funcionals, així com la resta de la comarca del Vallès Occidental i altres comarques.

3.2.2. Distribució espacial dels viatges

L'anàlisi espacial dels desplaçaments es centra tant en els viatges amb origen i destinació Terrassa, és a dir, els viatges interns, i aquells amb origen o destinació fora del municipi, denominats viatges externs.

Per a un dia laborable tipus de novembre de 2023, a Terrassa es realitzen un total d'1.002.253 viatges tant per part de residents com no residents, dels quals el 61% són interns amb 610.426 desplaçaments, enfront dels 391.826 que suposen els viatges externs, que representen el 39% del total.

D'altra banda, els viatges que realitzen els residents a Terrassa constitueixen el 82% del total dels viatges, amb 818.839 desplaçaments, dels quals el 80% són interns, indicant que els residents generalment es mouen a l'interior del municipi.

Viatges externs		Viatges interns	Total
Des de Terrassa	Cap a Terrassa		
198.029	193.797		
391.826		610.426	1.002.253

Taula 1. Viatges externs i interns a Terrassa al novembre de 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de telefonia mòbil

L'índex de mobilitat és la relació que existeix entre els viatges realitzats pels residents i la població de Terrassa. Aquest valor s'ha vist incrementat des de 2019, ja que en aquest any era de 3,3 viatges per habitant, i en 2023 va passar a ser de 3,6 viatges.

Viatges interns

Els desplaçaments que tenen lloc amb origen i destinació a l'interior del municipi representen un 61% del total, la qual cosa indica una activitat diària interna elevada. En total, es realitzen 610.426 viatges, dels quals el 24% tenen com a destinació el Districte 1, que es correspon amb el centre del nucli urbà, seguit del Districte 5 amb un 20%. En la següent gràfica es mostra aquesta distribució dels viatges interns per districte, on es mostra que excepte el Districte 7, conformat únicament per teixit residencial, la destinació d'aquests desplaçaments es troba relativament repartit a Terrassa.

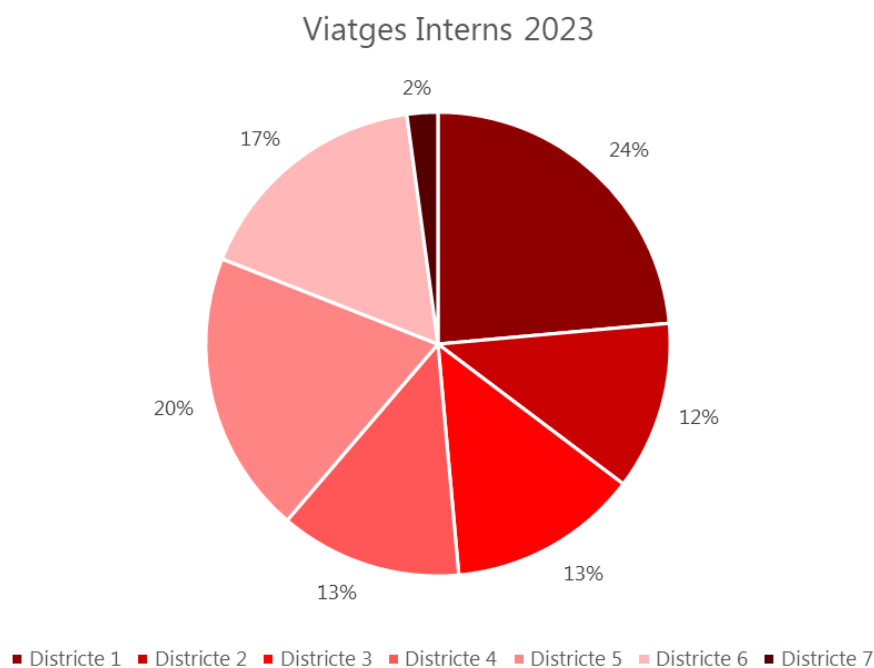


Figura 32: Distribució dels viatges interns per districte (destinacions). Font: Elaboració pròpia.

En el següent mapa es mostra de manera més representativa la distribució espacial d'aquests viatges interns.

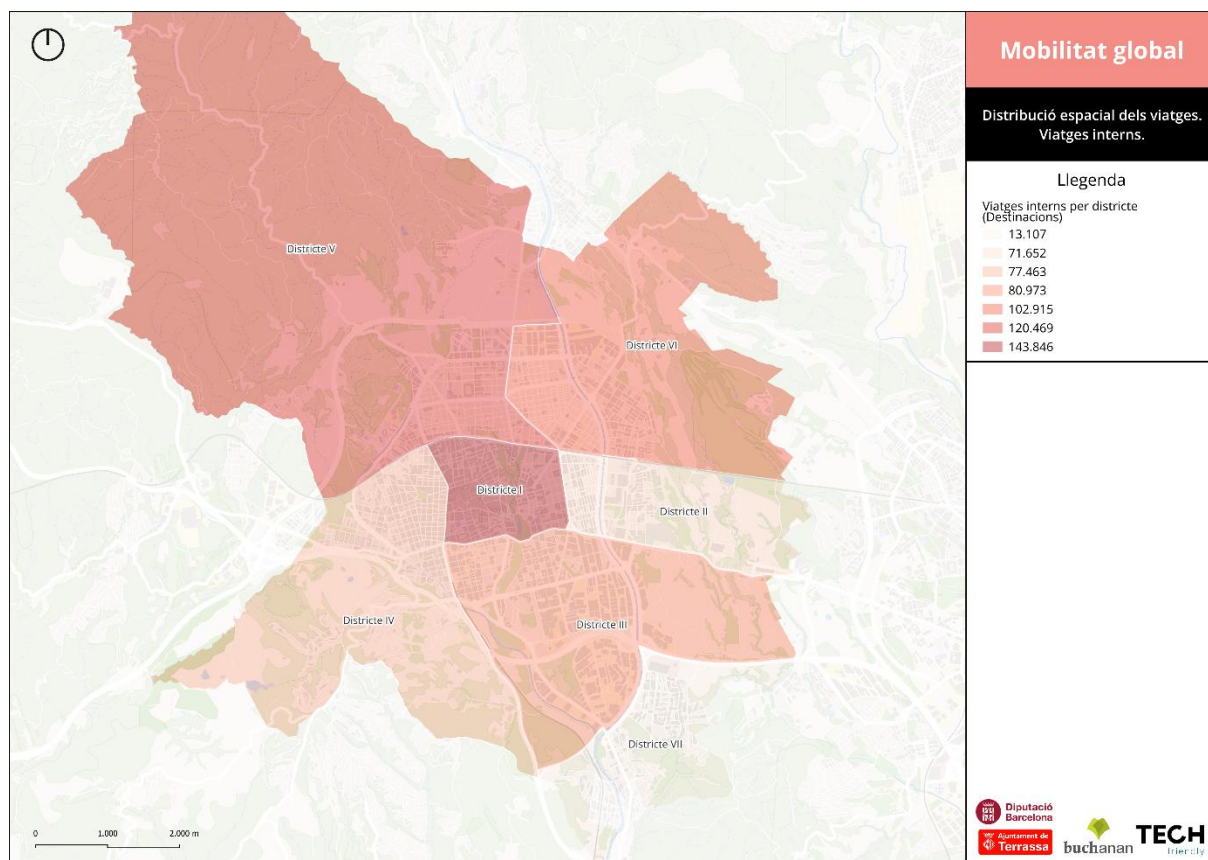


Figura 33: Distribució dels viatges interns per districte (destinacions). Font: Elaboració pròpia.

Residents

Els residents realitzen un total de 658.655 viatges interns i la seva destinació principal és el Districte 1, amb el 22% dels desplaçaments, seguits dels Districtes 5 i 6, que presenten cadascun un 18% dels viatges. El districte que menys desplaçaments per part de residents mostra és el 7, únicament amb un 2%, degut en part al seu marcat caràcter residencial.

Viatges externs

En un dia laborable es comptabilitzen 391.826 viatges externs, que suposen un 39% del total. D'ells, el repartiment entre aquells que tenen origen o destinació a Terrassa es troba considerablement equilibrat, amb un 51% i un 49% respectivament.

En la següent gràfica es mostren les principals destinacions dels desplaçaments l'origen dels quals es troba a Terrassa, sent un total de 198.029. Destaca el 18% dels viatges que tenen com a destinació Sabadell, evidenciant la seva proximitat i relacions funcionals i el 14% que representen aquells que es dirigeixen a Barcelona. D'altra banda, un 14% dels viatges es realitzen cap a municipis de sud del Vallès Occidental, mentre que un 12% ho fan cap a Rubí, Ullastrell o Les Valls de Sant Muc.

Viatges Externs des de Terrassa 2023

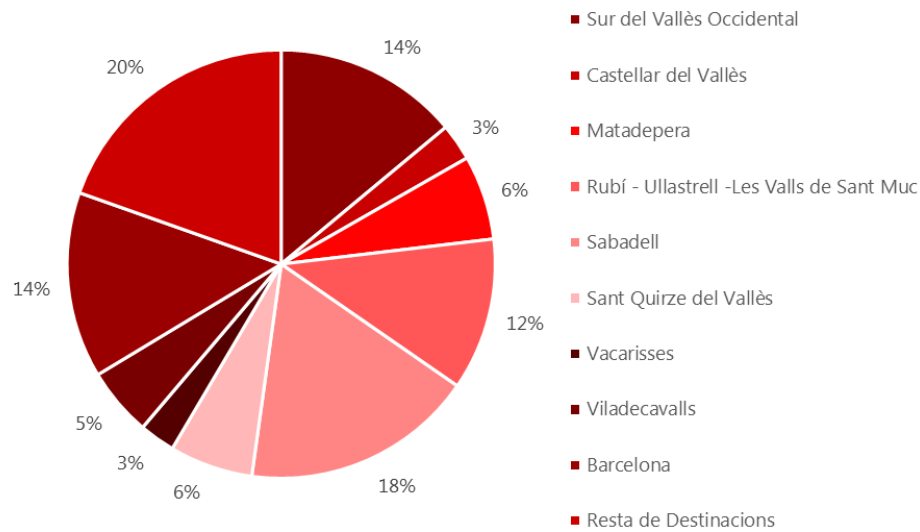


Figura 34: Distribució dels viatges externs des de Terrassa. Font: Elaboració pròpia.

D'altra banda, els viatges externs amb destinació Terrassa suposen un total de 193.797. En la següent gràfica s'aprecia que els orígens d'aquests desplaçaments són molt similars a les destinacions de la gràfica anterior, amb un 17% dels viatges amb origen a Sabadell, un 14% Barcelona i un 14% els municipis del sud del Vallès Occidental. La resta dels orígens es troben repartits de manera similar, amb una menor representació d'aquells municipis amb menor rellevància com Viladecavalls.

Viatges Externs cap a Terrassa 2023

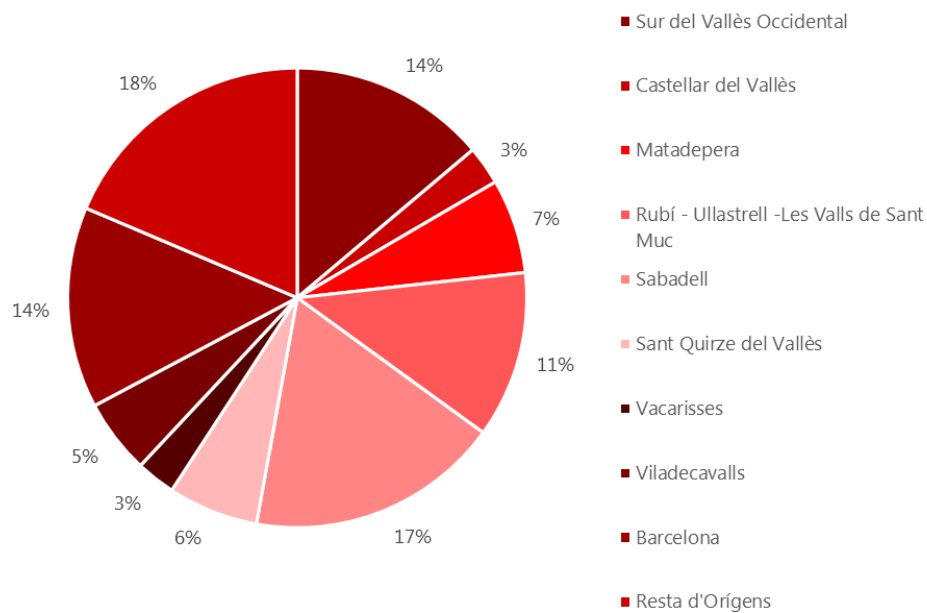


Figura 35: Distribució dels viatges externs cap a Terrassa. Font: Elaboració pròpia.

Residents

En la següent gràfica s'observa la distribució dels viatges dels residents, on s'aprecia que únicament el 20% dels desplaçaments dels residents són externs i tenen com a destinació municipis o comarques contigües.

Si analitzem de manera independent els viatges externs dels residents amb origen Terrassa, s'aprecia que el 20% d'ells té com a destinació Sabadell, mentre que Barcelona representa el 13% d'aquests desplaçaments.

Viatges Residents 2023

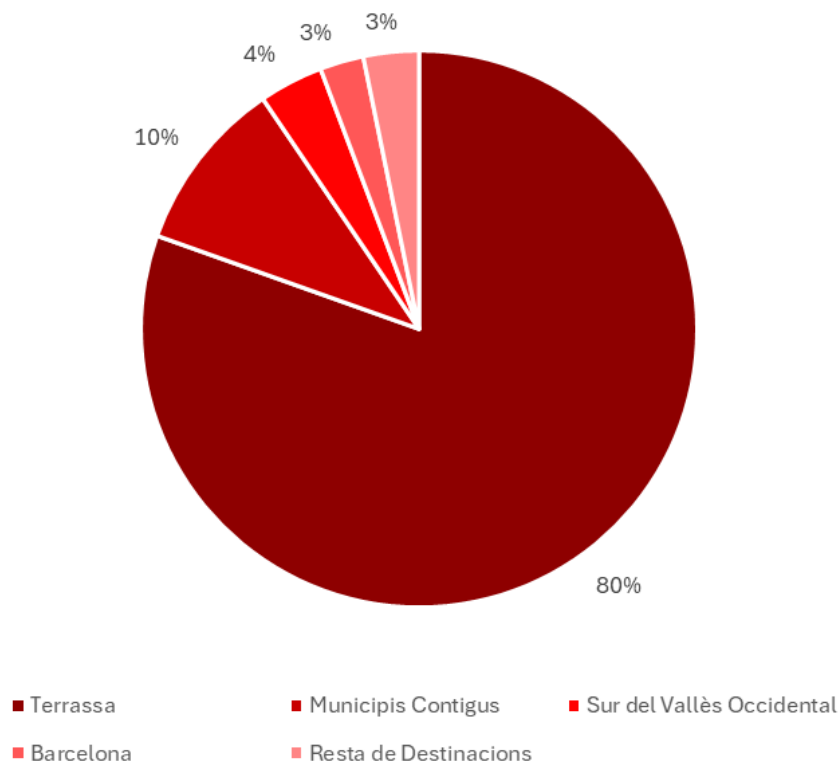


Figura 36: Destinació dels viatges de residents a Terrassa en 2023. Font; Elaboració pròpia.

3.2.3. Caracterització dels desplaçaments per distancia

En general, el 42% dels viatges realitzats a Terrassa en un dia laborable de 2023 tenen una longitud de menys de 2,5 km, la qual cosa accentua la rellevància dels desplaçaments interns. Els viatges d'entre 2,5 km i 5 km suposen un 21%, igual que els de més de 10 km, que representen el 21%.

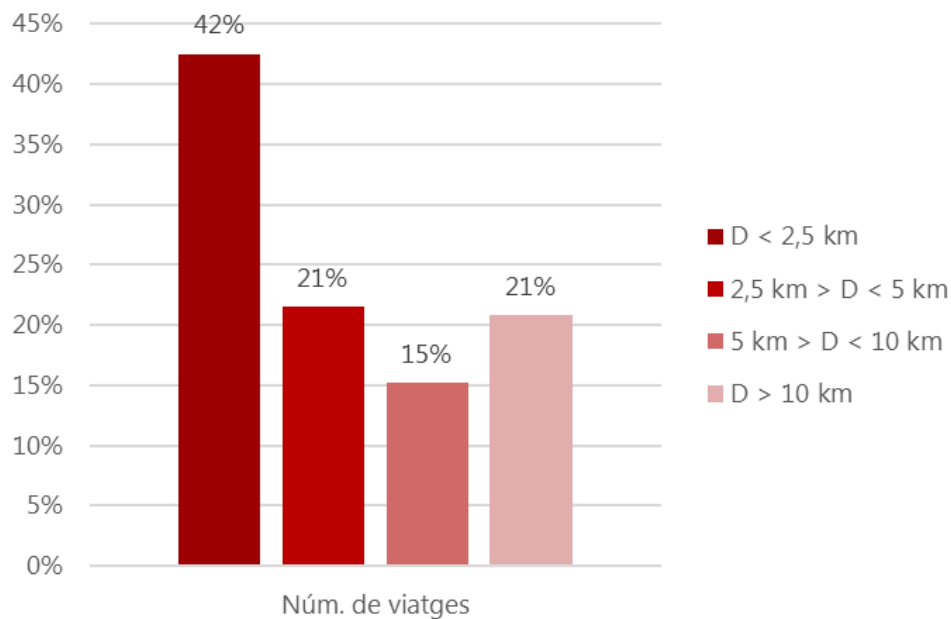


Figura 37: Caracterització dels viatges segons la distància recorreguda. Font: Elaboració pròpia.

3.2.4. Distribució per motiu

Quant als motius dels desplaçaments, aquests s'han classificat en les següents categories:

- Desplaçaments habituals relacionats amb el treball.
- Desplaçaments habituals com a retorn a la llar.
- Altres desplaçaments habituals com a compres i altres gestions.
- Altres desplaçaments no habituals.

Com s'observa, la majoria dels desplaçaments, el 38%, es realitzen per assumptes quotidians de diversa índole, com poden ser compres o acompanyaments. En segon lloc, sent també un motiu molt representatiu, es troben els viatges de retorn al domicili, amb un 36%. El motiu menys freqüent és el desplaçament amb origen i destinació el lloc de treball, amb un 12%.

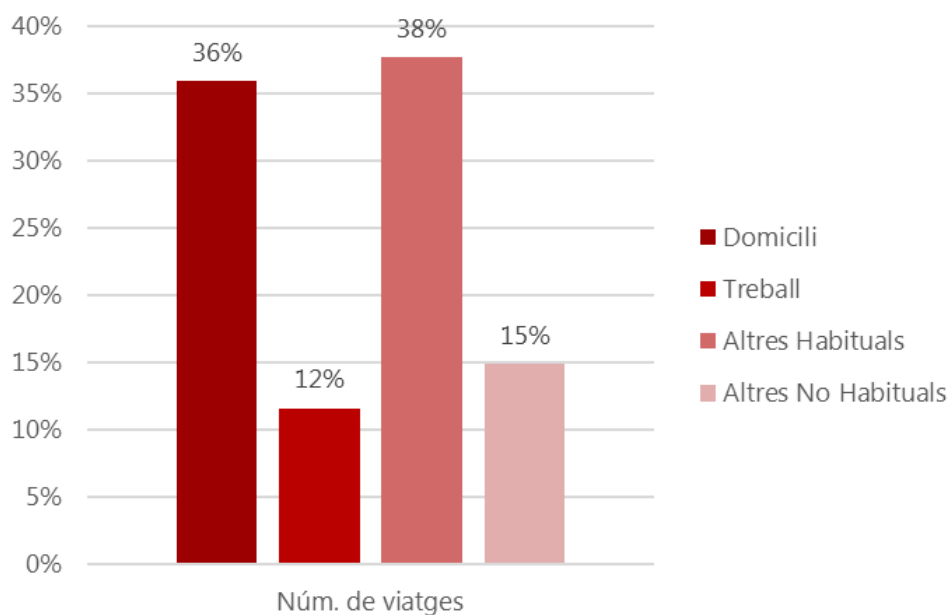


Figura 38: Distribució dels viatges per motiu de desplaçament. Font: Elaboració pròpia.

3.2.5. Caracterització dels desplaçaments segons sexe i edat

Si atenem la caracterització de viatger, s'observa que el 51% dels viatges són realitzats per dones, enfront del 49% que suposen els homes. Respecte a la distància mitjana dels viatges tant interns com externs, les dones recorren una longitud lleugerament inferior, amb 10,15 km de mitjana, mentre que ells recorren 10,58 km. Quant als viatges interns, la distància mitjana recorreguda entre homes i dones és molt similar, amb 1,7 km de mitjana.

D'altra banda, si atenem la caracterització per edat, s'observa que el grup amb major representació és el situat entre 45 i 65 anys, amb un 31% dels desplaçaments diaris. Els viatges realitzats per persones de menys de 25 anys i de 25 a 45 presenten valors similars, amb 26% i 28% respectivament, mentre que el grup que menys es desplaça és el de més de 65 anys, únicament amb el 14% dels viatges.

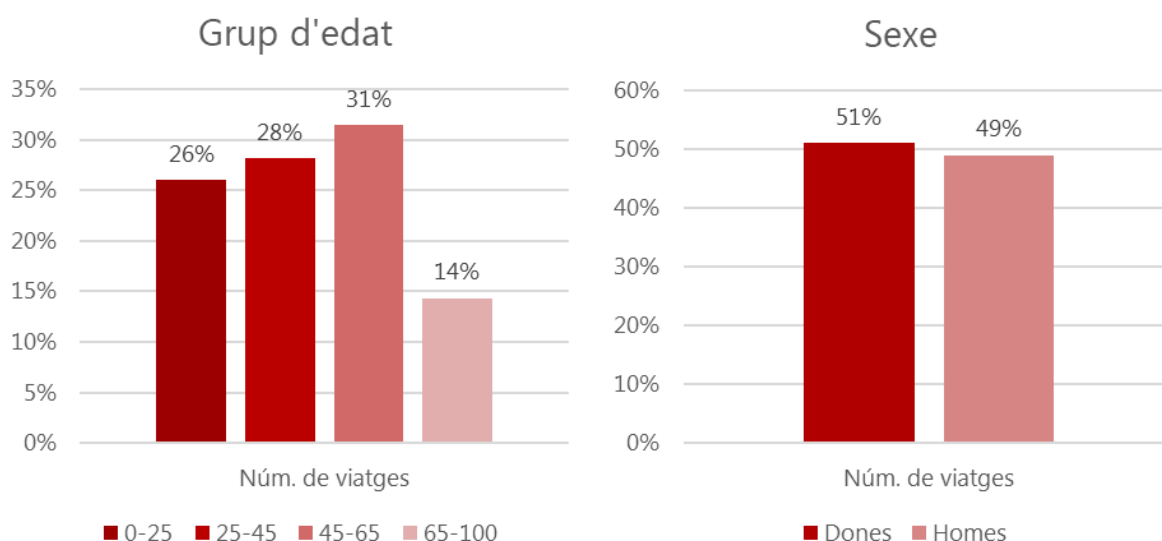


Figura 39: Distribució dels viatges per sexe i edat. Font: Elaboració pròpia.

Si comparem aquestes dades amb els desplaçaments d'un dia laborable tipus de novembre de 2019, s'observen lleugers canvis en els viatges per grup d'edat, on qui més es desplaçava era el situat entre els 25 i els 45 anys, amb el 32% de la quota, seguit molt de prop pel de 45 a 65 anys. El grup de menors de 25 anys, en canvi, mostra una menor representació que en 2023.

3.2.6. Distribució temporal

En un dia laborable de novembre de 2023, s'observa que, en el total dels desplaçaments, incloent-hi interns i externs, s'aprecien tres pics coincidint amb les hores punta: un a les 7.00 del matí, a les 14.00, i un tercer més prolongat entre les 16.00 i les 18.00. Si atenem els desplaçaments interns, la distribució és més homogènia, aconseguint els valors màxims entre les 17.00 i les 19.00, coincidint amb l'horari de tornada a casa i els viatges per motius quotidians com a compres o acompanyaments.

Respecte als viatges externs, destaca que, malgrat presentar un volum molt menor, els que tenen origen a Terrassa presenten un pic a les 7.00 del matí, mentre que els que tenen Terrassa com a destinació presenten la seva hora punta entre les 14.00 i les 15.00.

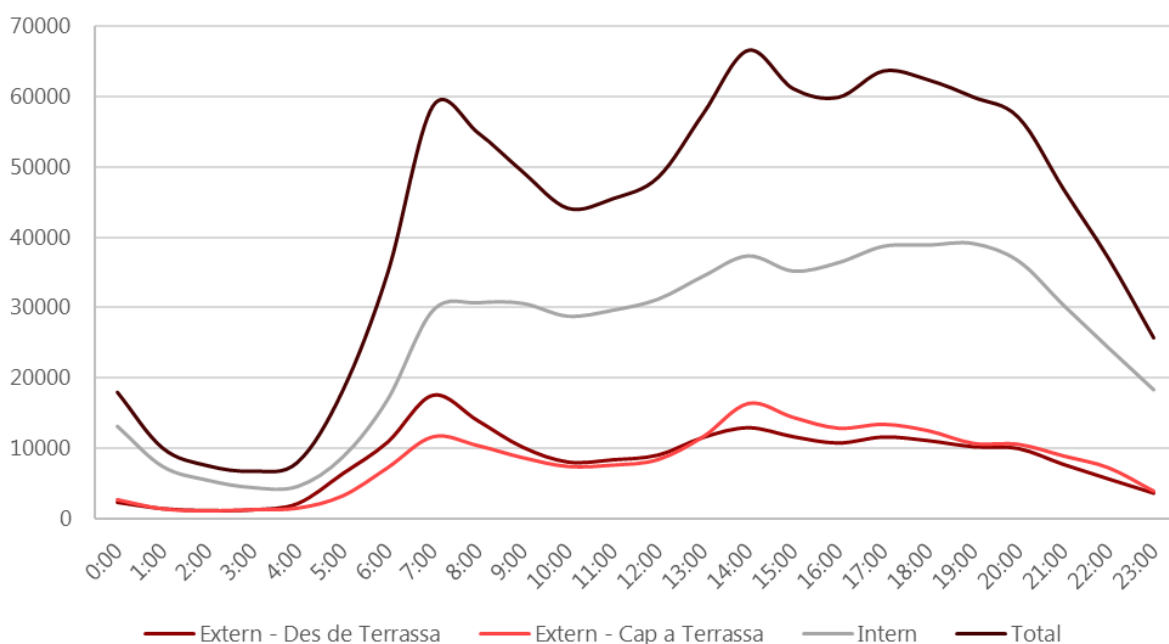


Figura 40: Distribució horària dels viatges externs i interns a Terrassa en novembre en 2023. Font: Elaboració pròpia.

D'altra banda, s'ha analitzat la distribució dels viatges al llarg d'una setmana tipus d'octubre per a poder identificar canvis notables entre els dies laborables i els caps de setmana. Referent a això, es mostra com els dies que més desplaçaments es registren a Terrassa són de dimarts a divendres, mentre que els caps de setmana aquests són molt menors. El dia que menys viatges es registren és el diumenge, concretament un 31% menys que els divendres, que són el dia amb més desplaçaments. En aquest cas, en 2019 s'observen uns certs canvis, especialment respecte als divendres, el nombre de viatges dels quals és un 30% menor que en 2023, mentre que la resta mostren una diferència menys rellevant.

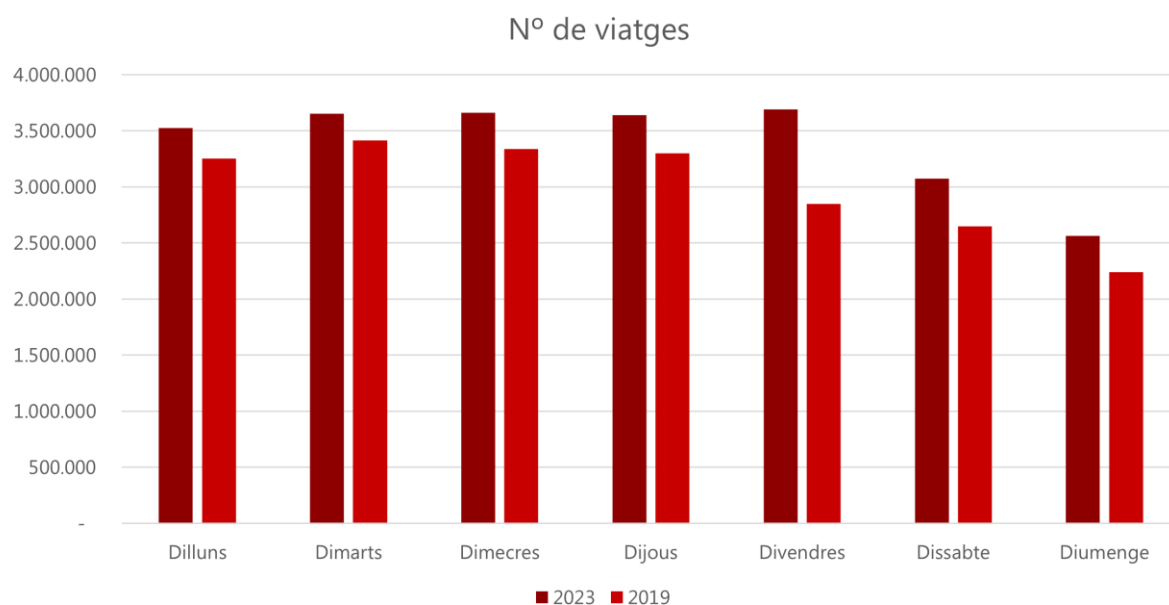


Figura 41: Distribució dels viatges al llarg d'una setmana tipus. Font: Elaboració pròpia.

Respecte a la distribució horària per a cadascun dels dies de la setmana, s'observa un patró de dilluns a divendres, amb tres períodes pico coincidint amb les hores punta (7.00, 14.00 i 17.00-18.00). D'altra banda, dissabte i diumenge mostren un patró diferent, amb un pic a les 13.00 i un altre més prolongat entre les 17.00 i les 20.00.

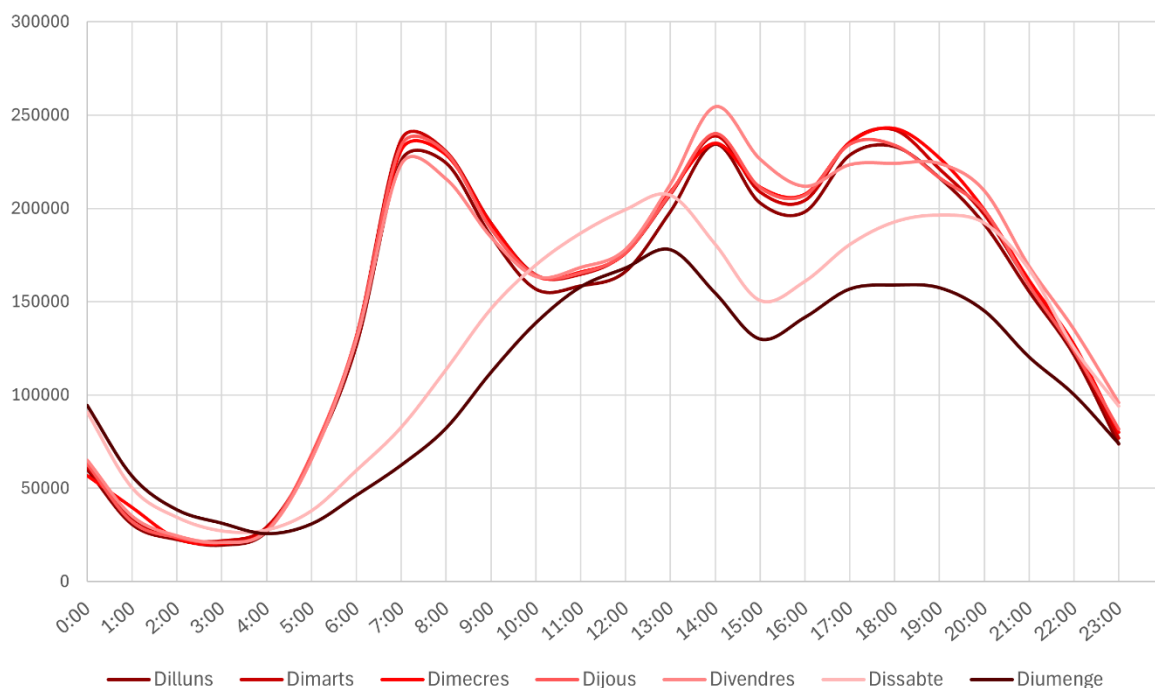


Figura 42: Distribució horària per dia d'una setmana tipus a l'octubre. Font: Elaboració pròpia.

3.2.7. Comparativa estacional de la mobilitat

Finalment, s'ha realitzat una comparació de la mobilitat al llarg de l'any, comparant un dia laborable tipus al març, agost i novembre. D'aquesta manera es poden observar els diferents hàbits de mobilitat.

Com es mostra en la següent taula, la quantitat de desplaçaments, tant interns com externs és molt similar en els mesos de març i novembre, sent mesos relativament similars quant a patrons de mobilitat. En canvi, a l'agost s'aprecia un 39% menys de viatges que al novembre a causa de l'època estival i al període de vacances.

2023	Viatges interns	Viatges externs	Viatges totals
Març	602.744	375.560	978.304
Agost	429.049	290.168	719.216
Novembre	610.426	391.826	1.002.253

Taula 2. Comparació de viatges interns, externs i totals en diferents períodes de 2023. Font: Elaboració pròpia.

Analitzant aquestes mateixes dades per a 2019, s'observa la mateixa disminució durant el mes d'agost i la similitud entre els mesos de març i novembre. No obstant això, destaca el fet que en 2023 el total dels viatges és superior que en 2019, concretament un 12% més al novembre.

Respecte als viatges interns, els districtes més freqüentats com a destinació no varien significativament al llarg de l'any, sent en tots els casos el Districte 1 el que més viatges rep, seguit molt de prop pels Districtes 5 i 6, que entre els tres concentren aproximadament el 60% dels viatges.

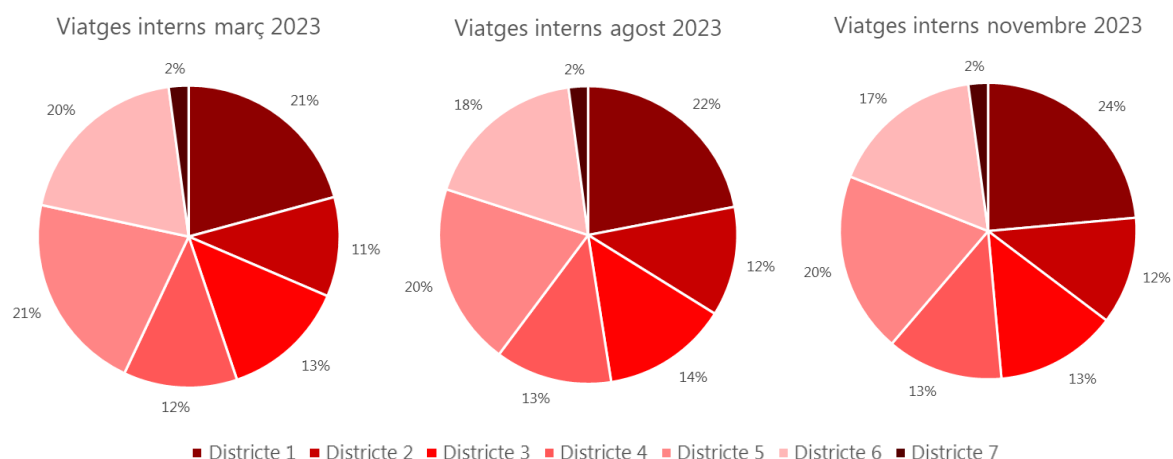
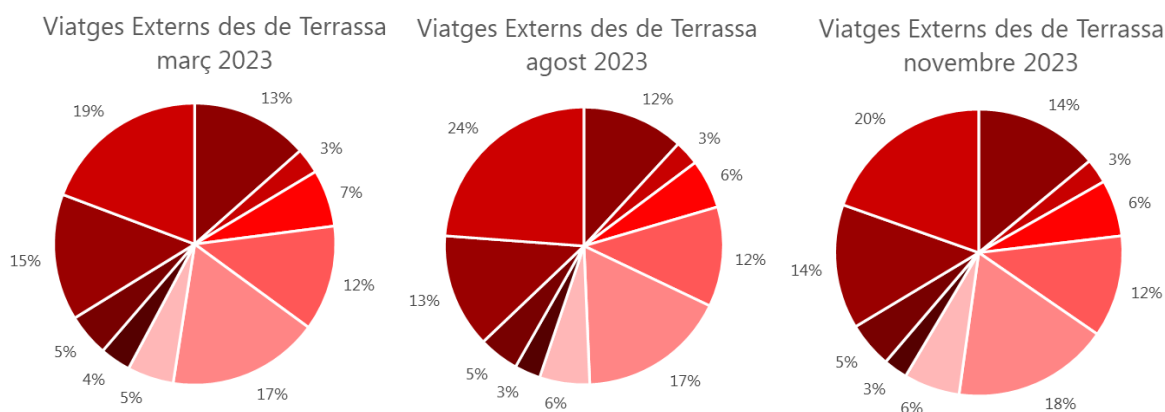


Figura 43. Comparació de les destinacions dels viatges interns en diferents períodes de 2023. Font: Elaboració pròpia.

Els viatges de residents no mostren una variació rellevant al llarg d'any, sent en tots els casos el 80% dels desplaçaments interns i mantenint una proporció similar amb els municipis i comarques contigus.

Respecte als viatges externs amb origen a Terrassa, la proporció de viatges per a cadascun de les destinacions és similar, amb Sabadell com el més freqüentat. Cal destacar que, durant el mes d'agost, la proporció de viatges des de Terrassa a altres destinacions externes és un 4% superior que durant la resta de l'any. Els viatges externs amb destinació Terrassa guarden unes proporcions molt equivalents tant al llarg de l'any com amb els viatges amb origen en el municipi, destacant de nou Sabadell que acumula tots els casos entre el 17% i el 18% dels desplaçaments.





- Sur del Vallès Occidental
- Rubí - Ullastrell - Les Valls de Sant Muc
- Vacarisses
- Resta de Destinacions
- Castellar del Vallès
- Sabadell
- Viladecavalls
- Matadepera
- Sant Quirze del Vallès
- Barcelona

Figura 44. Comparació de les destinacions dels viatges externs amb origen a Terrassa en diferents períodes de 2023.

Font: Elaboració pròpia.

L'aspecte més destacable de l'evolució de la mobilitat en els diferents moments de l'any és la distribució horària, que en un dia laborable de març o novembre presenta un aspecte típic amb períodes pico en les hores punta a les 7.00, 14.00 i 18.00. En canvi, si analitzem aquestes mateixes dades per a un dia típic a l'agost, també en 2023, s'aprecia que la distribució resulta més homogènia, amb uns períodes pico menys marcats a excepció dels viatges externs amb origen a Terrassa, on es continua mostrant un creixement a les 7.00 del matí. No obstant això, en general, els desplaçaments mostren el seu màxim en el període comprès entre les 18.00 i les 20.00 hores, probablement per motiu d'oci o temps lliure.

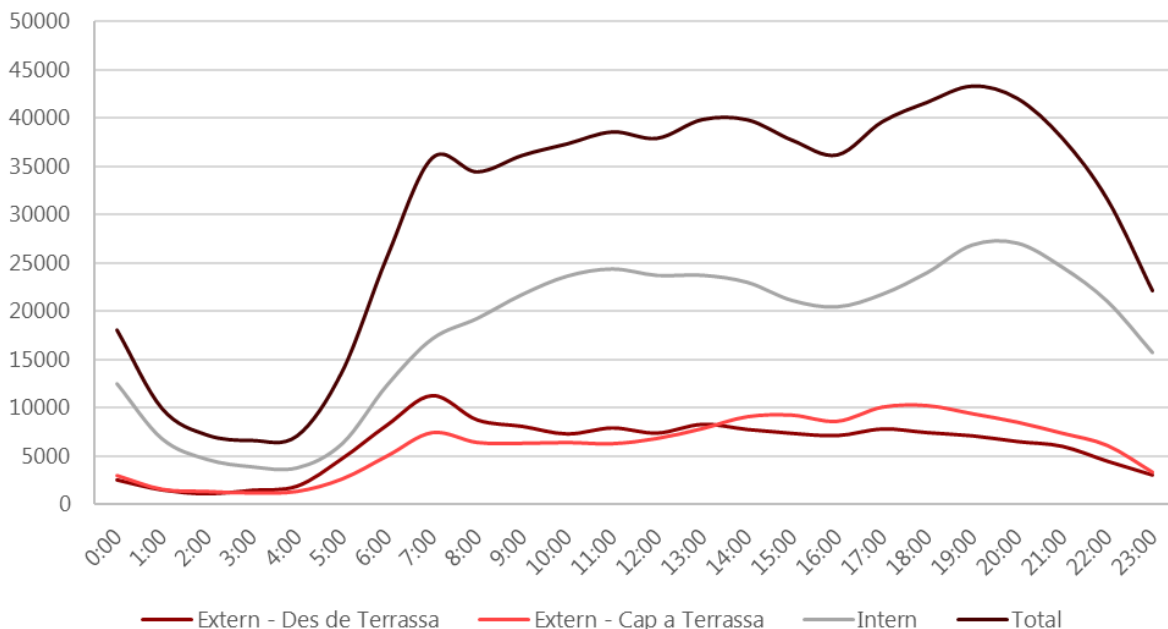


Figura 45. Distribució horària dels desplaçaments en un dia típic a l'agost. Font: Elaboració pròpia.

3.3. Mobilitat a Peu

A continuació, es presenta una anàlisi correlacional i una actualització de les variables que incideixen en l'oferta i la demanda de la mobilitat a peu a Terrassa. Per a això, es comparen les dades del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Terrassa 2016-2021 amb la informació més recent, generada entre 2023 i 2024 a partir d'enquestes específiques, fonts de big data i treballs de camp.

3.3.1. Anàlisi de l'oferta

Aquest apartat analitza en profunditat l'espai públic disponible per a la mobilitat per als vianants, considerant la seva distribució, evolució i funcionalitat a la ciutat. L'estudi es basa en la cartografia digital, els inventaris municipals i la informació tècnica proporcionada per l'Ajuntament de Terrassa. S'aborden aspectes com l'equilibri entre l'espai dedicat al trànsit motoritzat i al per als vianants, la seva variació per districtes i l'estructura funcional de la xarxa per als vianants consolidada. Així mateix, s'identifiquen els elements que garanteixen un entorn caminable, inclusiu i accessible per al conjunt de la ciutadania.

Equilibri de l'espai

La distribució de l'espai públic de Terrassa s'ha analitzat a partir de l'estudi de la trama urbana consolidada, emprant cartografia digital actualitzada. Els resultats mostren una continuïtat respecte a les dades de 2016, observant-se una assignació del 35,87 % de l'espai per a persones vianants i un 64,13 % per a vehicles. L'espai destinat a la mobilitat a peu —que inclou voreres, carrers per als vianants i el parc de Vallparadís— ha experimentat un increment lleu, superant un terç del total de l'espai urbà disponible.

Criteri	2016	2023*	Dif.
			2013-2023
Espai destinat al vianant	33,46%	35,87%	+2,41%
Espai destinat a vehicles	35,87%	64,13%	-2,41%

Taula 3. Comparativa de la distribució de l'espai públic de Terrassa. 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i del PMU 2016.

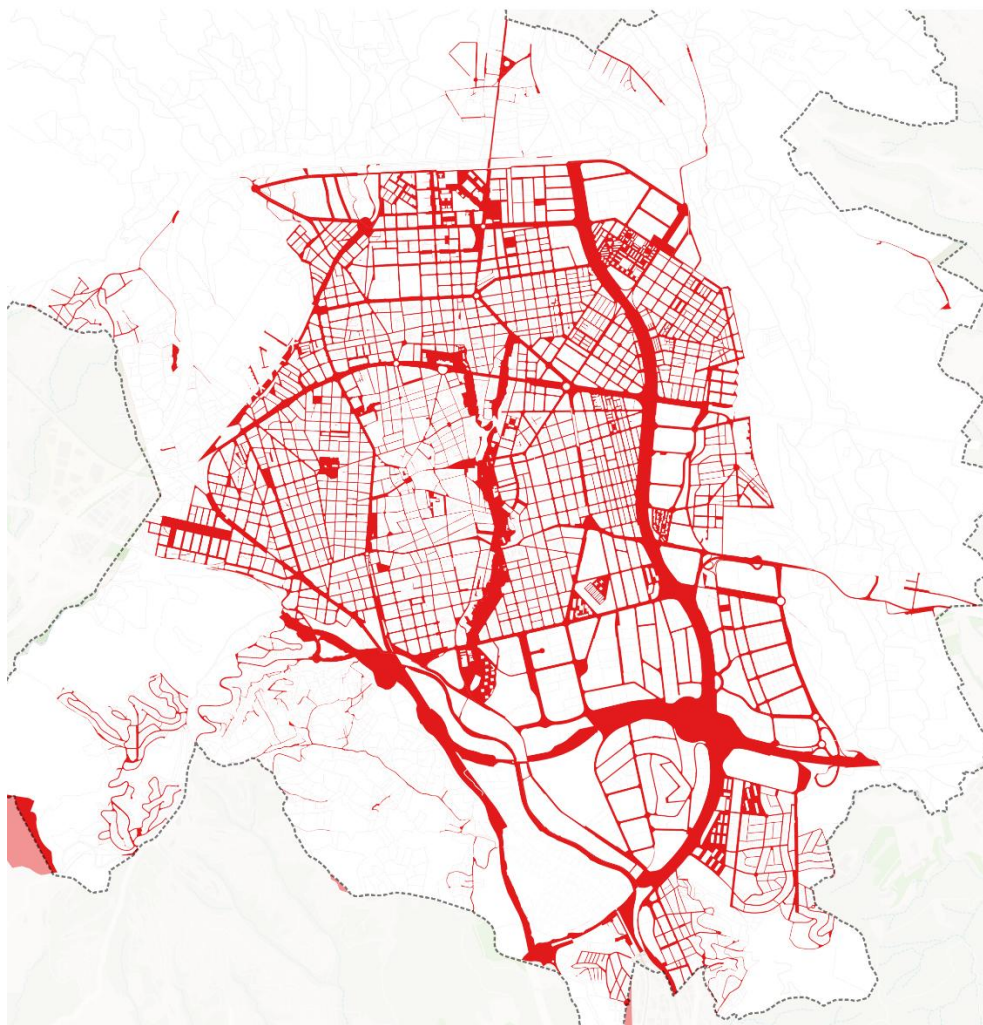


Figura 1.2. Àmbit on s'ha analitzat la distribució de l'espai públic (en vermell es representa l'espai analitzat). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

L'anàlisi desagregada per districtes revela diferències significatives. El Districte 1 disposa del major percentatge d'espai per als vianants, sent l'àrea més pacificada respecte al trànsit motoritzat i amb major nombre d'espais de prioritat per als vianants, seguit pel Districte 5.

Districte	Criteri	2016	2023	Dif.
				2016-2023
Districte 1	Espai destinat al vianant	47,3%	40,25%	-7,05%
	Espai destinat a vehicles	52,7%	59,75%	7,05%
Districte 2	Espai destinat al vianant	38,9%	32,05%	-6,85%
	Espai destinat a vehicles	61,1%	67,95%	6,85%
Districte 3	Espai destinat al vianant	27,8%	32,16%	4,36%
	Espai destinat a vehicles	72,2%	67,84%	-4,36%
Districte 4	Espai destinat al vianant	28,8%	35,60%	6,80%
	Espai destinat a vehicles	71,2%	64,40%	-6,80%
Districte 5	Espai destinat al vianant	36,9%	37,02%	0,12%
	Espai destinat a vehicles	63,2%	62,98%	-0,12%
Districte 6	Espai destinat al vianant	-	33,80%	-
	Espai destinat a vehicles	-	66,20%	-
Districte 7	Espai destinat al vianant		31,09%	

Districte	Criteri	2016	2023	Dif.
				2016-2023
	Espai destinat a vehicles		68,90%	

Taula 4. Comparativa distribució de l'espai de voreres i calçades per districtes segons anàlisi cartogràfica (sense parcs). 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i del PMU 2016.

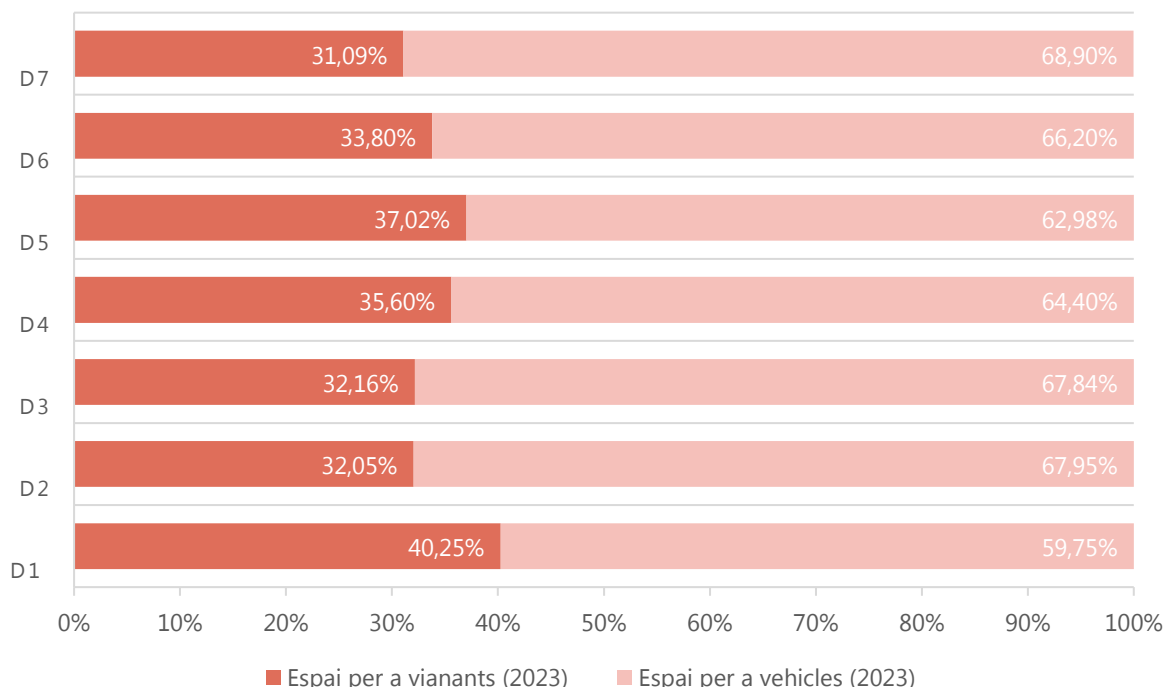


Figura 46. Comparativa distribució de l'espai de voreres i calçades per districtes segons anàlisi cartogràfica, 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Aquest espai destinat al vianant es defineix d'ara endavant com a xarxa per als vianants: un conjunt estructurat d'espais públics concebuts principalment per al desplaçament a peu, incloent-hi voreres, passos per als vianants, carrers pacificats, zones de prioritat invertida, espais d'estada i àrees exclusivament per als vianants. Aquesta xarxa representa un dels pilars de la mobilitat sostenible urbana i, perquè sigui accessible i caminable, ha de complir amb les següents condicions:

- Itineraris ben connectats entre si i amb els principals pols d'atracció urbana, sense interrupcions ni barreres físiques.
- Compliment dels criteris d'accessibilitat universal: amplada lliure mínima $\geq 1,80$ m en els trams principals, evitant pendents pronunciades i obstacles.
- Espais d'espera confortables, senyalització clara, mobiliari urbà adequat i condicions que afavoreixin la presència activa de les persones en l'espai públic.

Tots aquests aspectes són objecte d'anàlisi al llarg del present document.

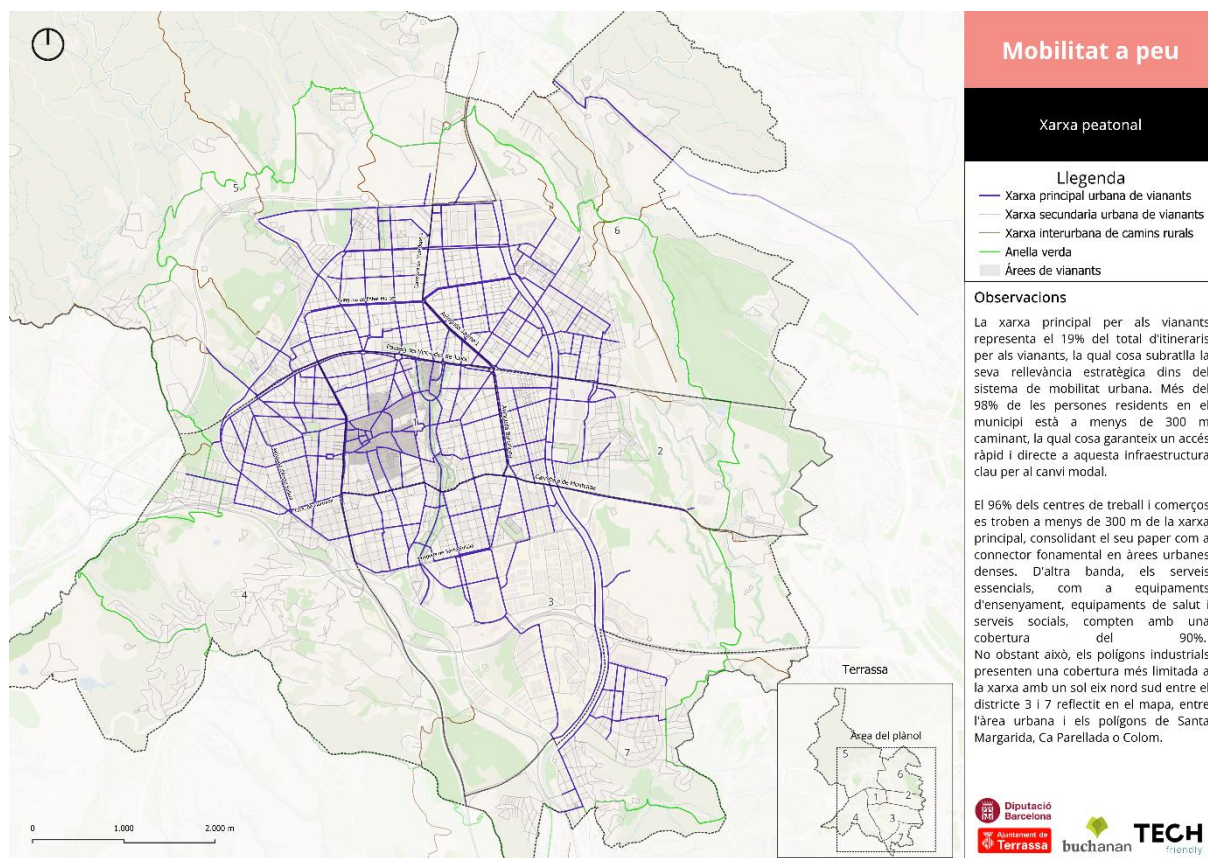


Figura 47. Classificació funcional de la Xarxa Vianant de Terrassa, 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa d' itineraris principals per a vianants

Per a continuar amb l'anàlisi de la mobilitat a peu a Terrassa, s'ha realitzat un estudi específic de la xarxa principal d'itineraris per als vianants, prenent com a referència tant el conjunt total de la xarxa per als vianants com una caracterització funcional detallada dels trams prioritaris. Aquesta xarxa principal està conformada pels itineraris preferents per al desplaçament a peu, els quals connecten els principals pols d'atracció i generació de mobilitat de la ciutat, com són: estacions ferroviàries, centres cívics, escoles, centres de salut i hospitals, àrees d'ocupació, eixos comercials i zones verdes, entre altres.

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Terrassa 2016-2021 ja va proposar l'impuls de la mobilitat a peu mitjançant el reforç de les condicions de seguretat, accessibilitat i confort en aquesta xarxa principal. Amb aquest objectiu, es van incorporar nous trams respecte a la xarxa definida en 2003, especialment provinents dels àmbits perifèrics de la trama urbana central. Així, es va consolidar una xarxa extensa que va aconseguir els 200 km, connectant de manera estructurada els equipaments clau, els centres generadors de mobilitat, els pols industrials i els accessos a l'anell verd i als camins supramunicipals.

A més, el pla va contemplar actuacions específiques d'ampliació i millora de les àrees per als vianants del Districte 1, en particular a l'entorn del centre històric i de l'Antic Poble de Sant Pere. Aquestes zones, concebudes com a illes o àmbits de prioritat per als vianants, han adquirit

una funció estratègica com a espais de cohesió urbana i social. Diàriament reben a milers de persones usuàries, i la seva capacitat per a dinamitzar l'entorn depèn d'una adequada gestió, senyalització i connectivitat amb el sistema general de mobilitat, els serveis, les zones d'estacionament i el teixit socioeconòmic i cultural de la ciutat.

Actualment, la xarxa principal d'itineraris per als vianants representa aproximadament el 19 % del total de la xarxa per als vianants, amb una longitud de 146 km. Aquesta proporció posa en relleu el seu paper estructurant dins del sistema de mobilitat activa urbana.

Criteri	2003	2016*	2023
Xarxa principal	146,9km	146km	146km

Taula 5. Comparativa de la xarxa d'itineraris principals per a vianants de Terrassa, 2003-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i del PMU 2016.

*Aquestes dades s'han obtingut sense comptabilitzar els jardins i parcs, excepte el Parc de Vallparadís, del total 205,98km del PMU 2016.

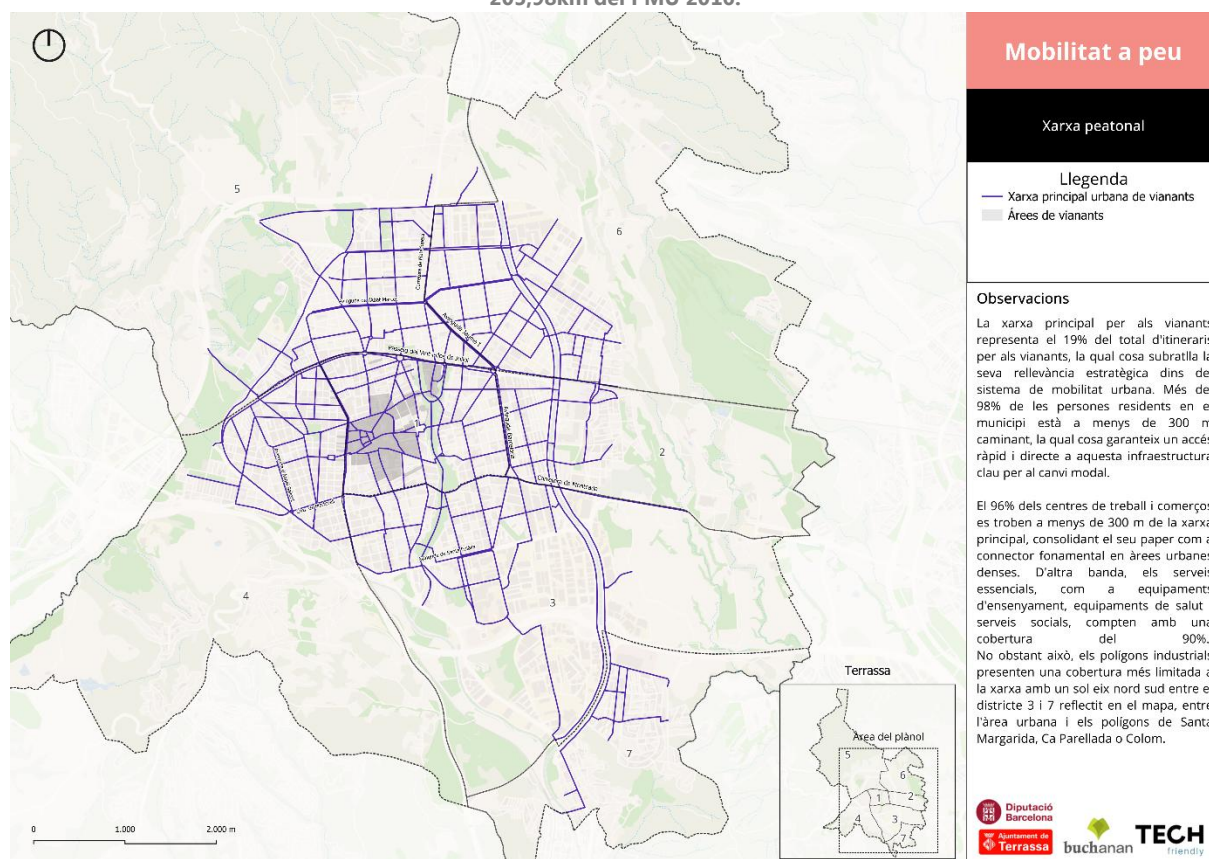


Figura 48. Xarxa principal de vianants de Terrassa, 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Tipologia d'espai per a vianants

A continuació, es presenta una anàlisi de la xarxa d'itineraris per als vianants de Terrassa, classificada segons dos criteris principals:

- **Tipologia constructiva:** al·ludeix a les característiques específiques del disseny i configuració física de l'espai destinat a la persona vianant. Es distingeix entre carrers amb plataforma única i carrers amb paviment a diferent nivell.
- **Tipologia funcional:** es refereix al grau de prioritat i convivència entre la persona vianant i altres modes de transport, així com a les condicions d'ús i regulació del trànsit en la via.

Tipologia constructiva

La xarxa d'itineraris per a persones vianants a Terrassa es classifica constructivament de la manera següent:

- **Carrers de plataforma única** (15,15 km): es caracteritzen per tenir calçada i vorera al mateix nivell, sense vorades ni elements físics que separin zones de trànsit per als vianants i motoritzat. Aquesta configuració busca afavorir l'accessibilitat universal, facilitar la convivència modal i contribuir a la pacificació de l'espai urbà.
- **Carrers a diferent nivell** (623,7 km): són les vies convencionals en les quals la vorera es troba elevada respecte a la calçada, establint una separació física entre el trànsit per als vianants i vehicular.

Encara que la xarxa total per als vianants de Terrassa segueix dominada pels carrers a diferent nivell, des de l'any 2016 es constata una consolidació significativa de la plataforma única, especialment en el Districte 1, tal com mostra la Figura 49. En aquest districte, el nombre de carrers amb plataforma única ha superat al de carrers amb separació entre calçada i vorera. El Districte 1 es distingeix per concentrar el major nombre de carrers d'aquest tipus, constituint l'àrea de major caminabilitat de Terrassa i l'Àrea de vianants més extensa de la ciutat: aglutina 1,5 de cada 2 km de plataforma única.

Aquesta evolució s'emmarca en un context d'impuls d'espais urbans més accessibles, inclusivament i orientats a la mobilitat sostenible, fomentant la trobada ciutadana i l'activitat comercial a peu de carrer. Les transformacions observades han estat possibles gràcies a diverses iniciatives municipals, entre elles el cofinançament d'actuacions permanents i pilot a través de fons *Next Generation, destinats a la promoció de la mobilitat sostenible i la millora de l'accessibilitat per als vianants en el municipi. Per a més informació sobre aquestes intervencions, vegeu l'apartat 1.1.7 sobre actuacions tàctiques.

Criteri	Tipologia	2016		2023*		Dif. 2016-2023
		Km	%	Km	%	
Xarxa total	Plataforma única	12,36 km	2,5 %	15,15 km	2,4 %	-0,1 %
	A diferent nivell	477,03 km	97,5 %	623,7 km	97,6 %	+0,1 %

Taula 6. Comparativa de la xarxa d'itineraris per a vianants de Terrassa segons tipologia constructiva. 2013-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

*Inclou plataformes úniques i intervencions d'urbanisme tàctic per a l'ampliació d'itineraris per a vianants en calçada.

El Districte 1 continua sent el que registra la major longitud i proporció de carrers amb plataforma única, consolidant el seu paper com a espai prioritari per a la mobilitat a peu a la ciutat. També s'observa una lleugera expansió d'aquesta tipologia cap a altres districtes de l'àrea central, com el Districte 6.

Districte	2016		2023*		Dif. 2016-2023
	Km	%	Km	%	
Districte I	6,67	54%	6,50	53%	-0,9%
Districte II	2,22	18%	2,05	16,7%	-1,2%
Districte III	0,37	3%	0,41	3,3%	0,4%
Districte IV	0,25	2%	0,31	2,5%	0,5%
Districte V	0,62	5%	0,65	5,3%	0,3%
Districte VI	2,22	18%	2,34	19,1%	1,1%
Districte VII	-	-	-	-	-

Taula 7. Comparativa de distribució de plataformes úniques de la xarxa total segons districte. 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

*Inclou plataformes úniques excloent l'itinerari del Parc Vallparadís.

*Inclou plataformes úniques i intervencions d'urbanisme tàctic per a l'ampliació d'itineraris per als vianants en calçada.

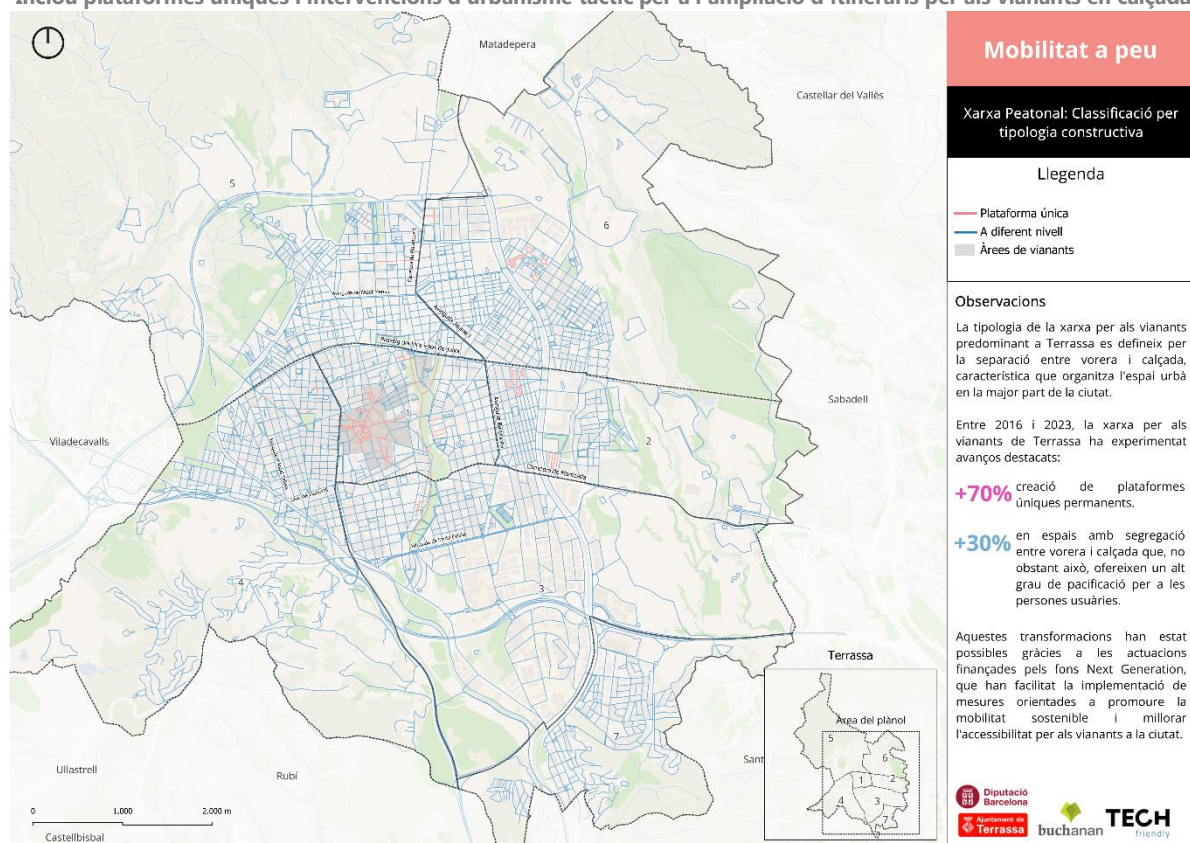


Figura 49. Classificació de la xarxa total de vianants per tipologia constructiva. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa principal: característiques constructives

L'anàlisi de la xarxa principal de persones vianants posa de manifest les següents característiques:

- Composició de la xarxa: la major part dels itineraris principals estan conformats per voreres elevades, representant el 94 % de la xarxa per als vianants principal.
- Distribució geogràfica: aquesta xarxa s'estructura fonamentalment a través de carrers amb voreres a distint nivell. En el seu nucli central es localitzen dos àmbits destacats de plataforma única: les àrees de persones vianants del centre històric i els itineraris per als vianants del Parc de Vallparadís.
- Zones perifèriques: en els districtes 3, 5 i 7, encara que existeixen connexions amb la xarxa principal, la densitat d'itineraris és més baixa. Així mateix, s'identifiquen discontinuïtats rellevants, sobretot en àrees residencials disperses i zones industrials, que afecten la connectivitat i l'accessibilitat per als vianants.

Criteri	Tipologia	2023	
		Km	%
Xarxa principal	Plataforma única*	8,93 km	6 %
	A diferent nivell	139,33 km	94 %

Taula 8. Distribució de la xarxa principal de vianants per tipologia constructiva. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

***Inclou itineraris del Parc Vallparadís.**

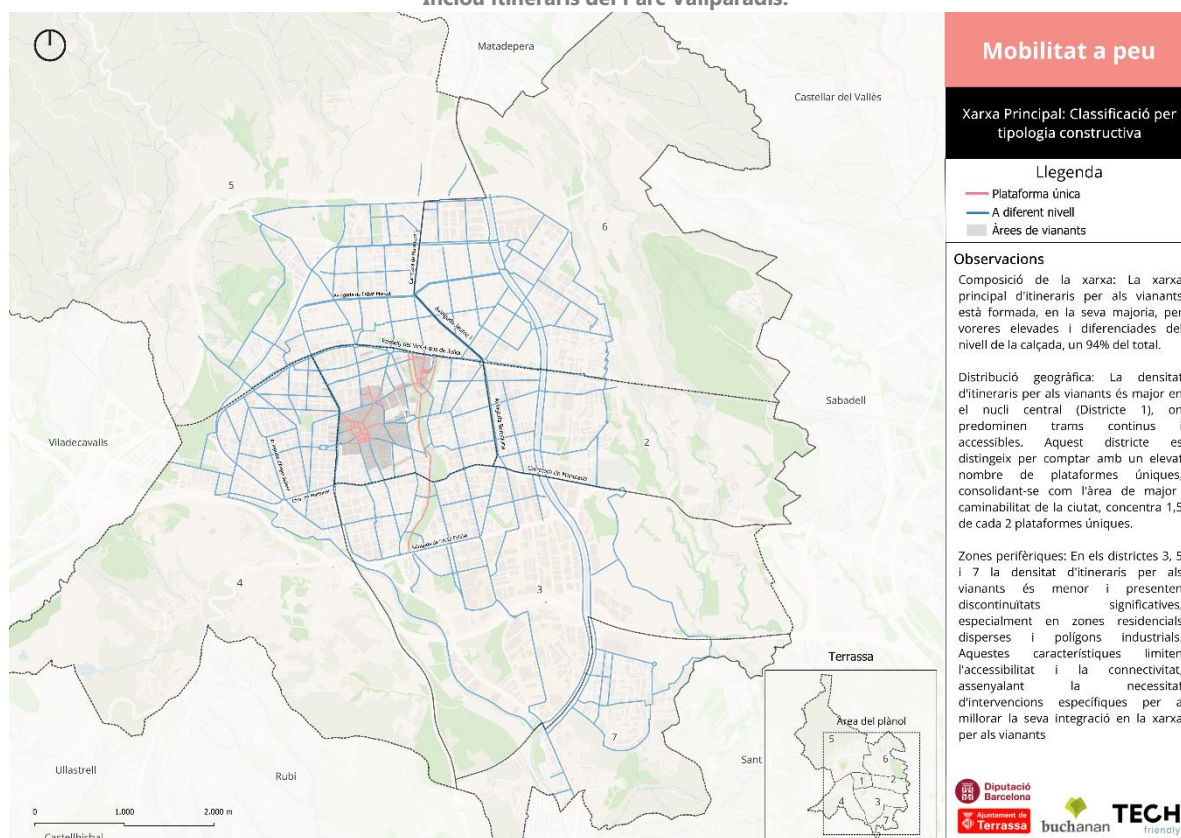


Figura 50. Classificació de la xarxa principal de vianants per tipologia constructiva. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Tipologia funcional

La xarxa d'itineraris per a persones vianants a Terrassa també es classifica segons la seva tipologia funcional, en funció del grau de prioritat per als vianants i del règim de circulació establert en les diferents vies. Aquesta classificació permet comprendre com s'estructura la jerarquia de l'espai públic en relació amb l'ús i la convivència entre els diferents modes de transport.

Les tipologies funcionals identificades són les següents:

- **Carrers d'ús restringit** (21,38 km): són vies urbanes en les quals la circulació de vehicles motoritzats està limitada o subjecta a regulació amb l'objectiu de prioritzar la mobilitat a peu i afavorir la convivència en l'espai públic. Aquests carrers —sovint dissenyats amb plataforma única o configuració compartida— tenen una velocitat màxima autoritzada de 10 km/h. La majoria d'aquests trams formen part de l'Àrea de persones vianants del centre de la ciutat.
- **Carrers de convivència** (2,46 km): es tracta de vies compartides entre persones vianants, bicicletes, vehicles de mobilitat personal (VMP), cicles de més de dues rodes i trànsit motoritzat. En elles, la velocitat està limitada a 20 km/h i la prioritats correspon a la persona vianant. A més, es permet l'ús recreatiu de l'espai per a jocs i activitats esportives.
- **Zones 30** (138,23 km): conjunt de carrers o sectors urbans on la velocitat màxima del trànsit es limita a 30 km/h. Aquesta mesura té com a finalitat reduir la sinistralitat, augmentar la seguretat viària i facilitar la convivència entre persones vianants, ciclistes i vehicles motoritzats. Terrassa va ser una de les ciutats pioneres en la implantació de zones 30, des de 2003. Posteriorment, el Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, que va modificar el Reglament General de Circulació, va establir aquest límit de manera obligatòria en tot l'Estat per a aquelles vies urbanes amb només un carril per sentit.
- **Carrers convencionals** (301,48 km): vies urbanes amb dues o més carrils per sentit —excepte senyalització específica— en les quals es permet una velocitat de fins a 50 km/h. Presenten una separació física clara entre calçada i vorera, i la prioritats de pas correspon als vehicles, encara que compten amb espai reservat per a la circulació per als vianants.

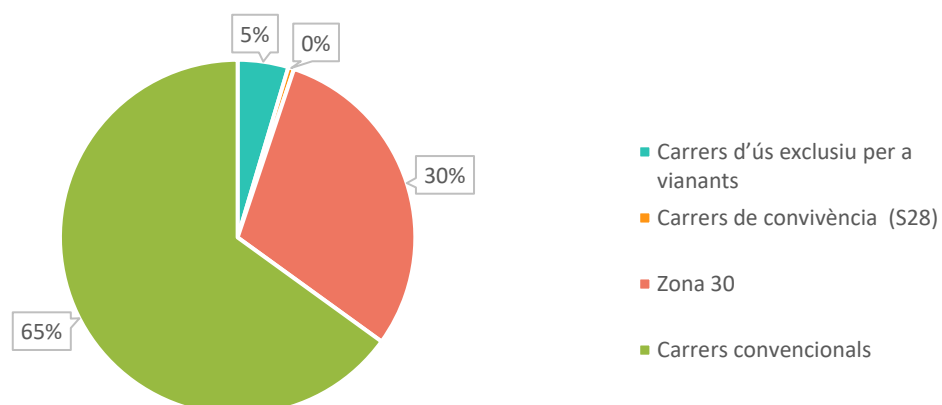


Figura 1.17. Comparativa de la xarxa total d'itineraris per a vianants de Terrassa segons tipologia funcional. 2016-2023.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa

L'evolució de la xarxa total entre 2016 i 2023 mostra una expansió dels espais que promouen la convivència entre els diferents modes de transport, especialment mitjançant la consolidació de carrers d'ús exclusiu per a persones vianants en el centre urbà. Aquest procés ha coincidit amb l'entrada en vigor de l'esmentat Reial decret 970/2020 i s'ha vist reforçat a nivell local amb l'aprovació de l'Ordenança de Mobilitat de Terrassa en 2021.

Aquesta normativa municipal ha impulsat mesures per a pacificar el trànsit, reduir la velocitat en la majoria de les vies urbanes i millorar la seguretat viària. Entre les seves principals aportacions destaca la reducció generalitzada de la velocitat a 30 km/h, així com la incorporació d'un marc normatiu per als vehicles de mobilitat personal (VMP), cada vegada més presents als carrers. L'ordenança també contempla mesures per a fomentar l'ús de la bicicleta, promoure els desplaçaments a peu i garantir l'accessibilitat universal.

Criteri	Tipologia	2016		2023		Dif.
		Km	%	Km	%	2013 - 2023
Xarxa total	Carrers d'ús exclusiu per a vianants*	13,51	3,2%	21,38	4,6%	1,45%
	Carrers de convivència (S-28)	2,46	0,6%	2,46	0,5%	-0,05%
	Zona 30**	127,21	29,8%	138,23	29,8%	0%
	Carrers convencionals	283,41	66,4%	301,48	65%	-1,40%

Taula 9. Comparativa de la xarxa total d'itineraris per a vianants de Terrassa segons tipologia funcional. 2016-2023.

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

*Inclou plataformes úniques de l'itinerari del Parc Vallparadís.

**Inclou carrers pacificats i la Rambla d'Ègara.

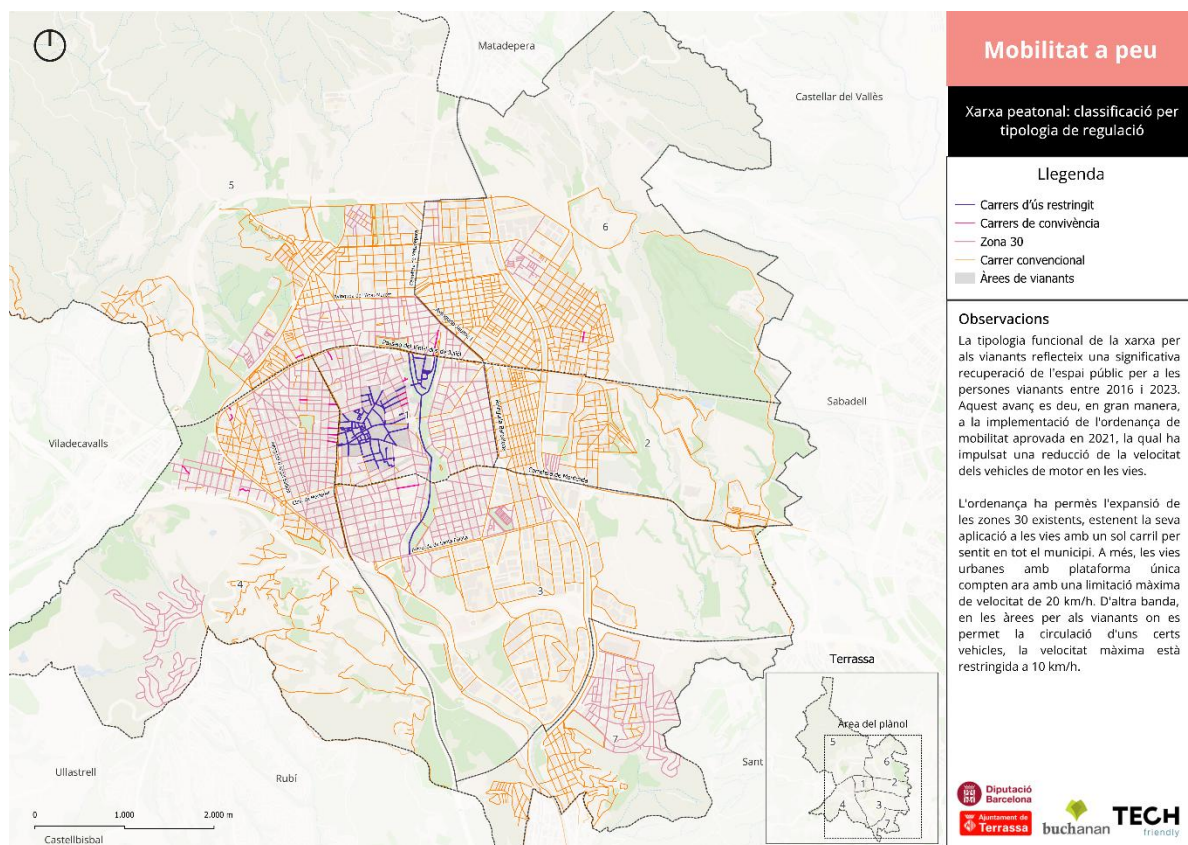


Figura 51. Classificació de la xarxa de vianants per tipologia funcional. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa principal: distribució funcional

La xarxa principal d'itineraris per a persones vianants reflecteix patrons similars als del conjunt de la xarxa municipal. No obstant això, els carrers d'ús exclusiu per als vianants adquireixen un paper més rellevant dins d'aquesta subxarxa, representant un 11 % del total, segons la Figura 14. A més, 8 de cada 10 carrers per als vianants estan incloses en aquesta xarxa principal, la qual cosa reforça el seu caràcter estructurant en la mobilitat quotidiana.

Criteri	Tipologia	2023	
		Km	%
Xarxa principal	Carrers d'ús exclusiu per a vianants*	16,23	11%
	Carrers de convivència (S-28)	0	0%
	Zona 30**	38,23	25%
	Carrers convencionals	96,23	64%

Taula 10. Distribució de la xarxa principal de vianants per tipologia constructiva. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

*Inclou plataformes úniques de l'itinerari del Parc Vallparadís.

**Inclou carrers pacificats i la Rambla d'Ègara

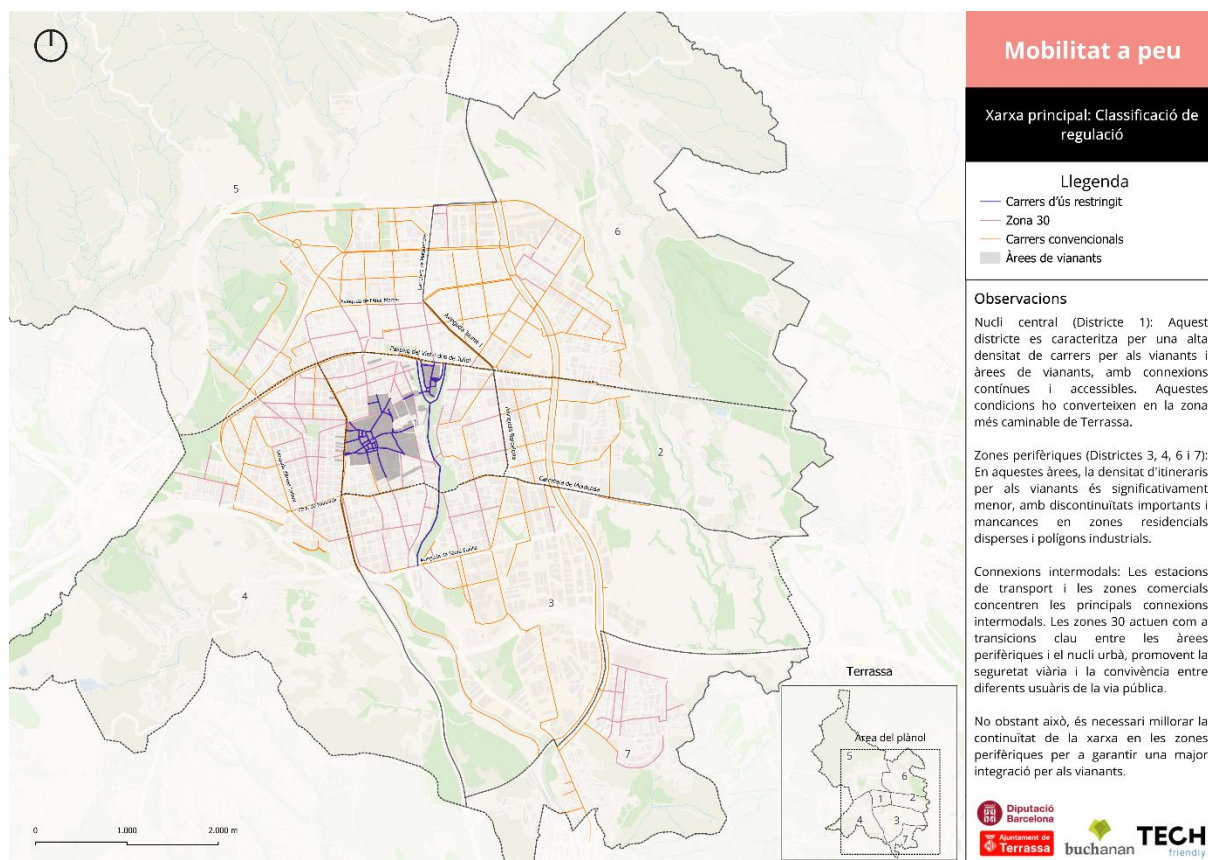


Figura 52. Classificació de la xarxa principal de vianants per tipologia funcional. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Carrers d'ús exclusiu per a vianants

Terrassa compta amb 21,38 km lineals de carrers d'ús exclusiu per a persones vianants, la qual cosa representa el 4,6 % de la longitud total de la xarxa per als vianants de la ciutat. El Districte 1 concentra la major part d'aquests itineraris, en el marc de l'àrea central de persones vianants, aconseguint pràcticament la totalitat d'aquesta mena de carrers.

Districte	2023	
	Km	%
Districte I	20,55	96,12%
Districte II	0,83	3,88%
Districte III	0	0%
Districte IV	0	0%
Districte V	0	0%
Districte VI	0	0%
Districte VII	0	0%
Total	21,38	100%

Taula 11. Comparativa dels carrers d'ús exclusiu per a vianants de Terrassa per districtes. 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Entre 2016 i 2023, el Districte 1 ha experimentat un notable increment en la superfície destinada als vianants, passant de 57.847 m² a 74.820 m² (comptant només carrers d'ús exclusiu per a vianants), la qual cosa suposa un augment del 30%. Aquesta evolució reflecteix una clara aposta per la pacificació del trànsit i la recuperació de l'espai públic, prioritzant la mobilitat a

peu i l'accessibilitat en el centre de la ciutat. La consolidació de carrers de plataforma única, l'expansió d'àrees per als vianants i la reducció de l'espai dedicat als vehicles han estat factors clau en aquesta transformació encara en desenvolupament i dependent de sinergies i actuacions transversals d'eficiència i gestió d'altres mitjans de transport per al seu èxit.

Àrees de vianants

Les àrees de persones vianants són espais del domini públic on la prioritat de pas s'atorga total o preferentment als qui es desplacen a peu, i en els quals la circulació motoritzada està restringida o condicionada a usos específics (residents, serveis, emergències, repartiment en horari regulat, entre altres).

En el context de Terrassa, aquestes àrees no es conceben únicament com a zones de gestió del trànsit, sinó com a estructures urbanes clau per a impulsar la mobilitat sostenible, reforçar l'habitabilitat de l'entorn i promoure la vitalitat econòmica i comercial local, tant per a persones residents com visitants.



Figura 53. Evolució de Plaça Vella com a àrea de vianant. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa..

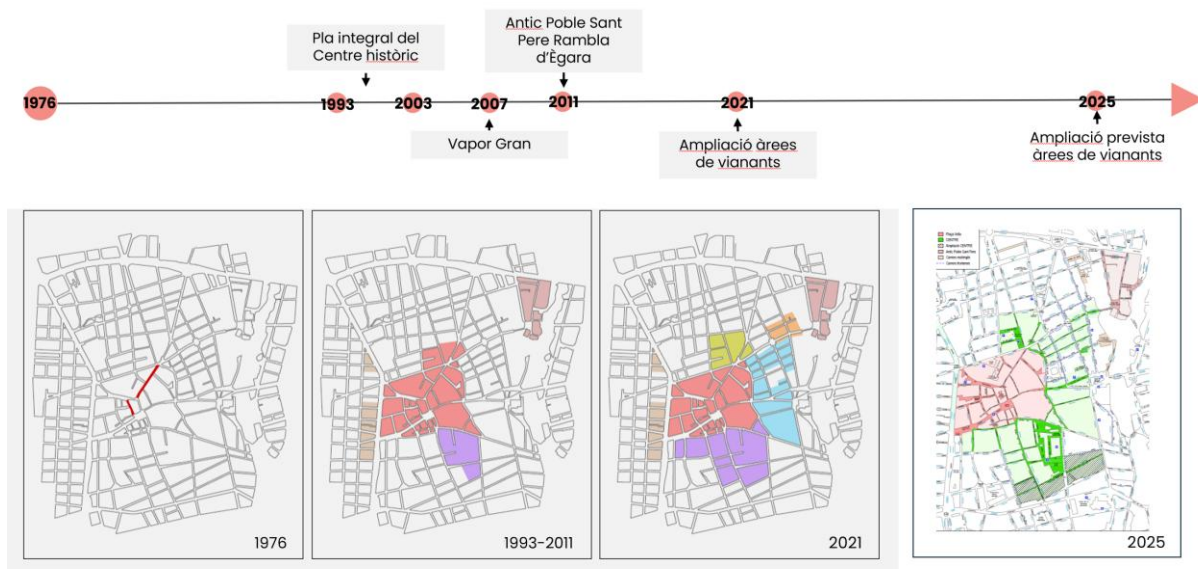


Figura 54. Evolució de les àrees de vianants a Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa

En el Districte I es troba la principal zona de vianants, dividida en 5 àrees distribuïdes de la manera següent:

- Plaça Vella: inclou els carrers Cremat, Baix, Gaudí, Jaume Cantarer, Joan Coromines, Cisterna (del 1 al 12), Font Vella (del 1 al 63), Goleta, Palla, Unió, Parra, Església, Mosterol, Sant Pere, Cardaire, Forn, Gavatzons, Iscle Soler, Major, Passeig Bastard, Plaça Salvador Espriu, Plaça Vella, Portal de Sant Roc, Raval de Montserrat, Plaça Dr. Cadevall, Rambla d'Ègara (del 138 al 194 pares) i Plaça Clavé (del 5 al 9).
 - Accés de vehicles restringit mitjançant pilons.
- Vapor Gran: abasta el carrer Telers, Miquel Casas, Plaça Nova, Racó, Portal Nou, Passeig del Vapor Gran, Martí Alegre, Rutlla, Vall, Sant Domènec, l'Era (del 1 al 25 imparells i del 2 al 36 pars), Cisterna (del 16 al 46 i del 21 al 39), Col·legi (del 1 al 9), Sant Francesc (del 1 al 29 imparells i del 2 al 34 pars), Sant Genís (del 2 al 28), i Portal de Sant Roc (vorera del 29 al 39).
 - Accés de vehicles restringit sota vigilància policial.
- Passeig: engloba el carrer Teatre, de les escaletes, Sant Pau, Puig Novell, Sant Jaume, Bernat de l'Om, Plaça Maragall, Passeig Comte d'Ègara (del número 1 al 29 imparells), Sant Cristòfol (del número 1 al 25 imparells i número 18), Sant Josep (del número 1 al 15 imparells i del 4 al 28 pars), i Sant Joaquim de Paz (del número 1 al 21 imparells i del 2 al 26 pars).
 - Accés de vehicles controlat mitjançant càmeres i vigilància policial.
- Vapor Ventalló: compren el carrer Sant Llorenç (del 6 al 56 pars i del 13 al 31 imparells), Passatge del Vapor de la Companyia, Joan Baptista Galí, Placeta Saragossa i Camí Fondo.
 - Accés de vehicles controlat mitjançant càmeres i vigilància policial.
- Seu d'Ègara – sector 2: inclou el carrer de la Creu Gran (del 25 al 79 imparells i del 24 al 66 pars), carrer de Sant Joan (del 36 al 74-B pars i del 35 al 99 imparells), carrer de la

Societat (números 4 i 6 pares), i carrer del Mas Adei (del 1 al 23 imparells i del 2 al 28 pars).

- Accés de vehicles restringit mitjançant càmeres i vigilància policia.

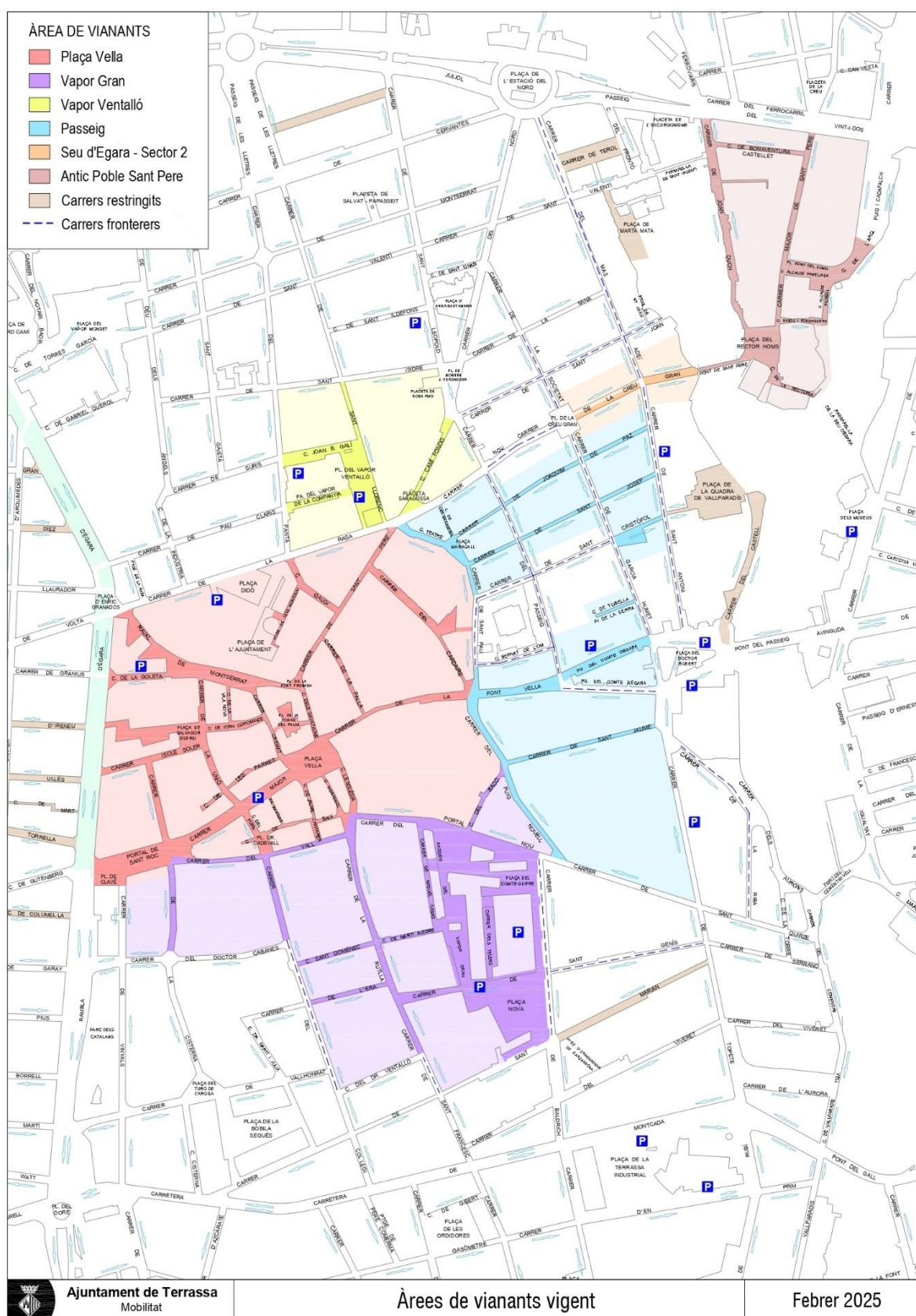


Figura 55. Àrees de vianants vigent a Terrassa. Font: Ajuntament de Terrassa.

Una part significativa dels carrers integrats en les àrees de persones vianants forma també part del perímetre de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Terrassa. Aquesta doble inclusió implica una superposició funcional de mesures de gestió del trànsit i control ambiental.

Des d'un enfocament d'anàlisi urbana, la ZBE es configura com una malla ambiental reguladora que abasta el centre històric i part de l'eixample. El seu perímetre inclou carrers d'ús comercial, administratiu, residencial i cultural, en les quals el control d'accés segons distintiu ambiental té com a finalitat principal la reducció d'emissions contaminants i la millora de la qualitat de l'aire.

En aquest context, les àrees de persones vianants constitueixen nodes estratègics dins de la ZBE, especialment en els nuclis històrics i els eixos comercials. Representen una oportunitat per a estructurar un continu urbà que transita d'espais per als vianants plens cap a entorns de trànsit calmat i accés regulat, generant un model de ciutat més saludable, inclusiva i sostenible.

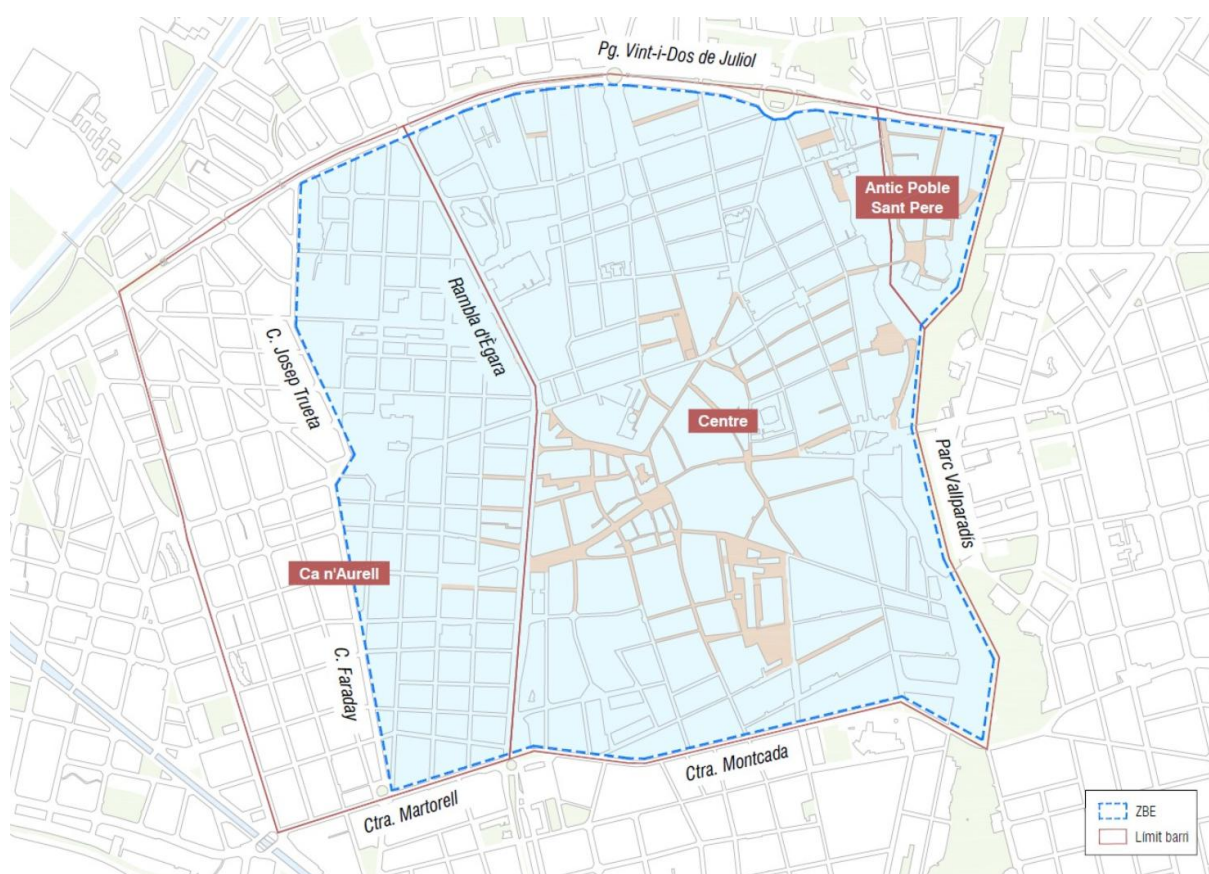


Figura 56. Àrees de vianants y ZBE vigent de Terrassa. Font: Ajuntament de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Zones de circulació restringida

Més enllà de les àrees específiques de persones vianants, existeixen altres carrers amb accés motoritzat regulat o prohibit, en les quals es requereix autorització municipal per a la circulació:

- Rambla d'Egara,
- Carrers adjacents de la Rambla d'Egara
- Plaça del Progrés

- Carrer de Columel·la
- Carrer del Castell
- Plaça de la Quadra
- Carrer de Miquel Casas
- Carrer de Sant Marian
- Carrer del Mas de Canet (Les Martines i Les Carbonelles).

Cobertura geogràfica

La xarxa principal constitueix un component fonamental de l'estructura urbana, ja que garanteix a la ciutadania l'accés directe, segur i còmode als serveis essencials. L'anàlisi de proximitat realitzat indica que el 98 % de la població de Terrassa resideix a menys de 300 metres d'algun tram d'aquesta xarxa principal. No obstant això, la capacitat real d'utilitzar-la depèn no sols d'aquesta proximitat, sinó també de la compacitat urbana, la continuïtat del traçat i la seva integració efectiva amb la xarxa per als vianants secundària. Com més densament urbanitzada està una zona, major és el seu grau de cobertura per als vianants i varietat d'opcions de recorregut.

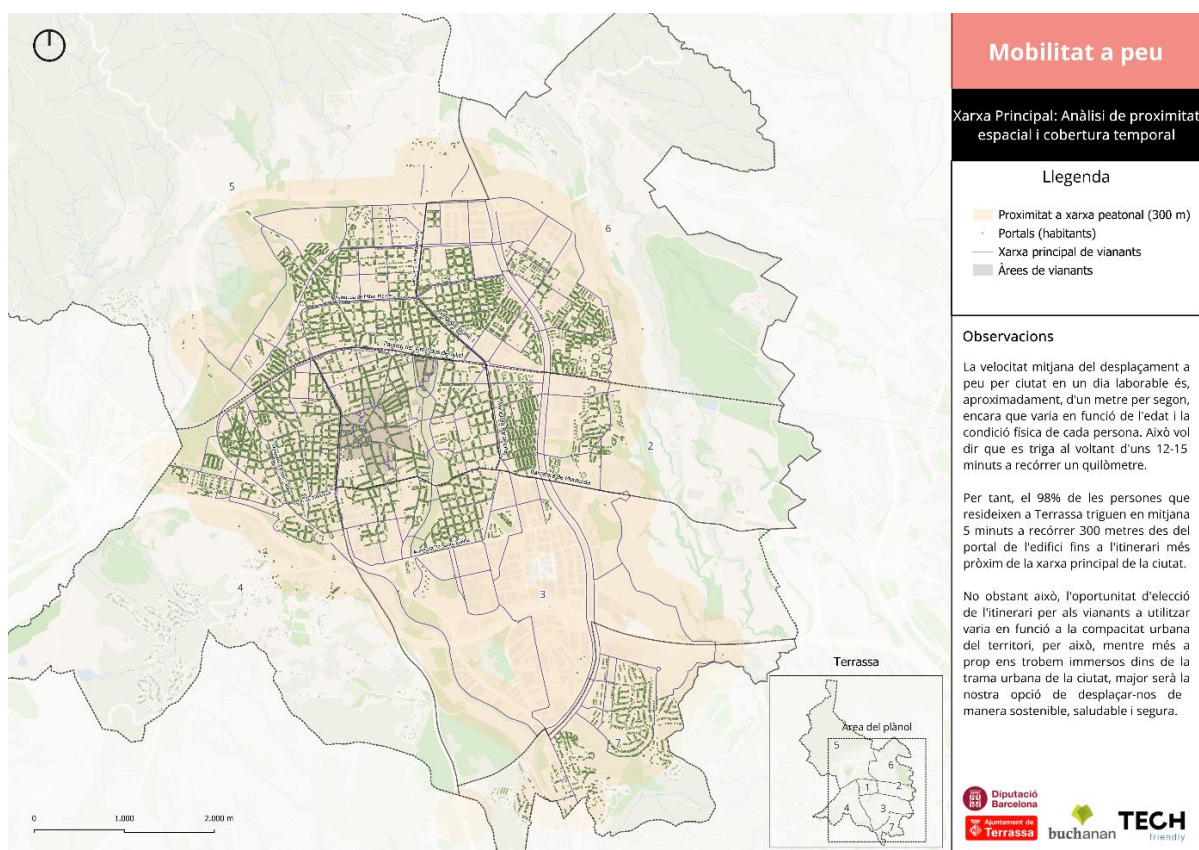


Figura 57. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals a portals d'edificis i habitatges. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

L'anàlisi territorial evidència una elevada cobertura dels principals serveis urbans per part de la xarxa principal:

- El 96 % dels centres de treball i comerços es troben a menys de 300 metres.

- Els equipaments essencials, com a centres educatius, de salut i serveis socials, tenen una cobertura superior al 90 %.
- Els centres esportius presenten una cobertura del 83 %, a causa de la seva localització més perifèrica.
- Els polígons industrials del sud de la ciutat mostren una cobertura més limitada, amb un únic eix de connexió nord-sud entre els districtes 3 i 7, que articula parcialment l'accés a zones com a Santa Margarida, Ca Parellada o Colom.

Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals (< 300m)	2023
Població residents	98%
Portals d' edificis i habitatges	95%
Centres educatius	94%
Centres de salut i serveis socials	96%
Centres Esportius	83%
PAE's (comerços)	80%

Taula 12. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals per a vianants i principals equipaments de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Equipaments d'ensenyament

L'anàlisi detallada dels centres d'ensenyament mostra que més del 90 % es troba a menys de 300 metres de la xarxa principal per a persones vianants. Aquest alt nivell de cobertura permet un accés segur, directe i autònom, beneficiant especialment a la infància, a les famílies, a representants legals i al personal docent.

Aquesta proximitat representa una oportunitat per a fomentar els desplaçaments escolars a peu, reduir l'ús del cotxe en els entorns escolars i avançar en la pacificació del trànsit. Per això, es considera prioritari reforçar la infraestructura per als vianants que envolta aquests equipaments, abordant les possibles discontinuïtats o barreres presents en la xarxa. Es tracta d'un esforç conjunt entre les escoles, les famílies i l'Ajuntament, l'objectiu comú del qual és consolidar rutes escolars segures que permetin a nenes i nens desplaçar-se amb autonomia i seguretat.

En aquesta línia, Terrassa ha implementat el programa Camins Escolars, actualment en col·laboració amb 10 centres educatius. A través d'aquest programa, s'han desenvolupat accions coordinades per a millorar l'accessibilitat, la continuïtat i la seguretat dels itineraris escolars. Alguns exemples inclouen:

- Escola Bisbat d'Ègara: pionera, amb mesures impulsades per la seva AFA per a reduir el trànsit motoritzat en hores punta.
- Escola El Vapor: participant en experiències pilot com el "Bus a Peu", amb rutes per als vianants definides.
- Escola França: activa en campanyes conjuntes dins de la plataforma Camí Escolar.
- Escola Sala i Badrinas: centre implicat en la millora dels entorns escolars.
- Escola Serra de l'Obac: ha aplicat corts temporals de trànsit en l'Avinguda Lacetana.
- Escola Roc Alabern: disposa d'itineraris escolars senyalitzats i entorn reformat.



Figura 58. Millora de la seguretat viària a la cruïlla entre la Ronda de Ponent i el C/Maria Auxiliadora. Font: camiescolarterrassa.cat

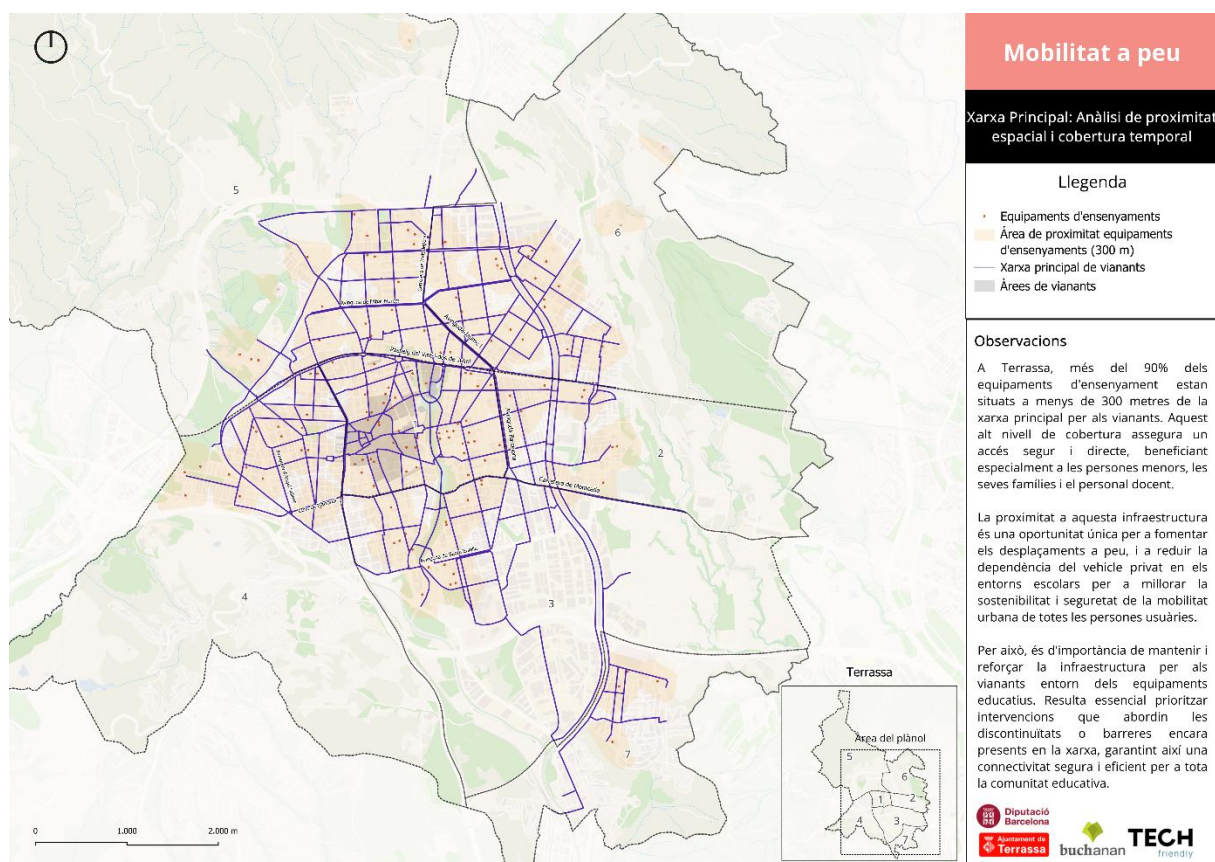


Figura 59. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals a centres educatius.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Centres esportius

Els equipaments esportius presenten una cobertura mitjana del 83 % respecte a la xarxa principal, sent el tipus d'equipament amb menor nivell de proximitat. Aquells situats en el nucli urbà compten amb accessibilitat adequada, però diversos centres esportius es localitzen en àrees perifèriques o fora de l'àmbit consolidat, la qual cosa limita la seva connexió directa amb la xarxa principal.

Aquesta localització respon a necessitats funcionals —àmplies superfícies, baixa densitat—, però planteja un repte per a garantir l'accés per als vianants segur i sostenible. Per això, es recomana promoure itineraris complementaris, solucions de connectivitat activa o modes intermodals.

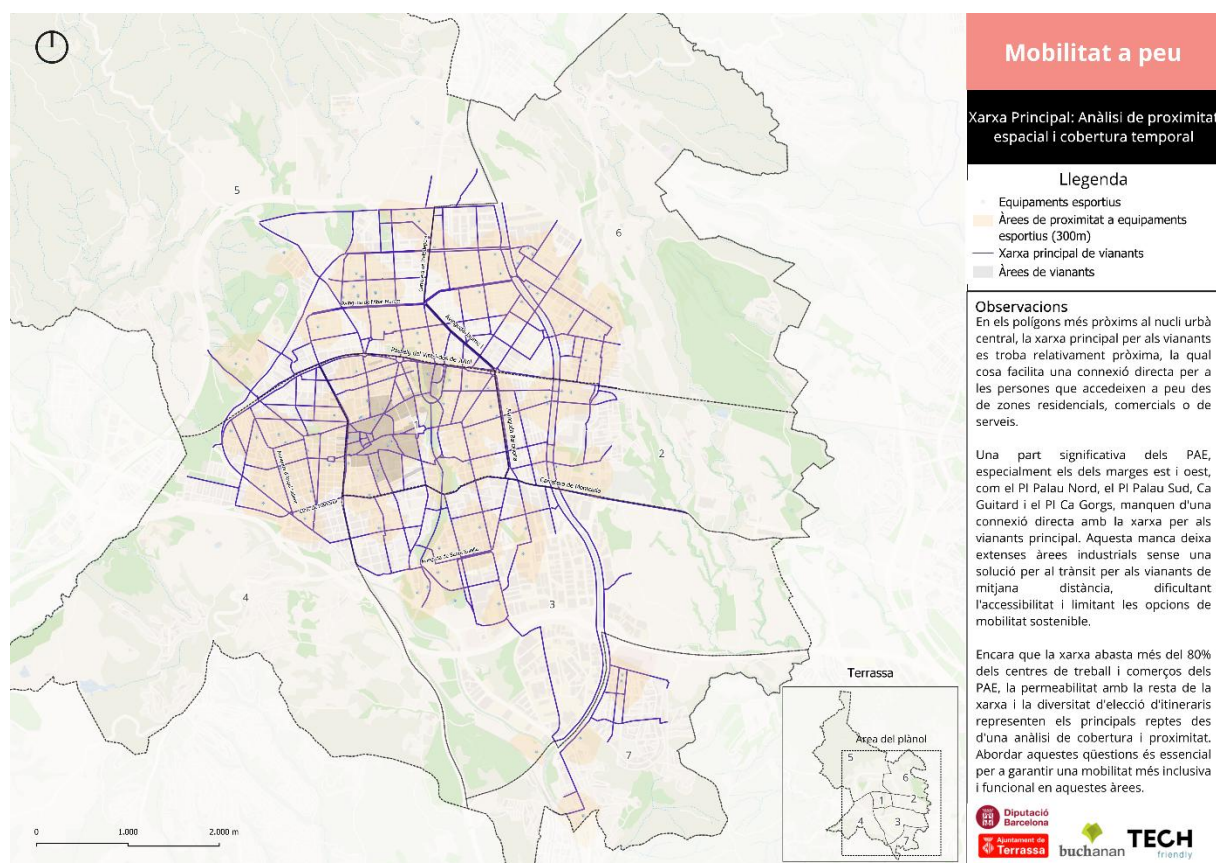


Figura 60. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals a centres esportius. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Equipaments de salut i serveis socials

Els equipaments de salut i serveis socials estan coberts en un 96% per la xarxa principal. No obstant això, alguns centres, especialment situats en la zona nord i est del municipi —com l'Hospital de Terrassa—, es troben fora del radi de 300 metres.

Aquests casos, derivats de la disponibilitat de sòl i necessitats funcionals, requereixen intervencions específiques per a millorar la seva connexió amb la xarxa principal, mitjançant infraestructures per als vianants accessibles, camins segurs o nodes i serveis de transport públic adequats.

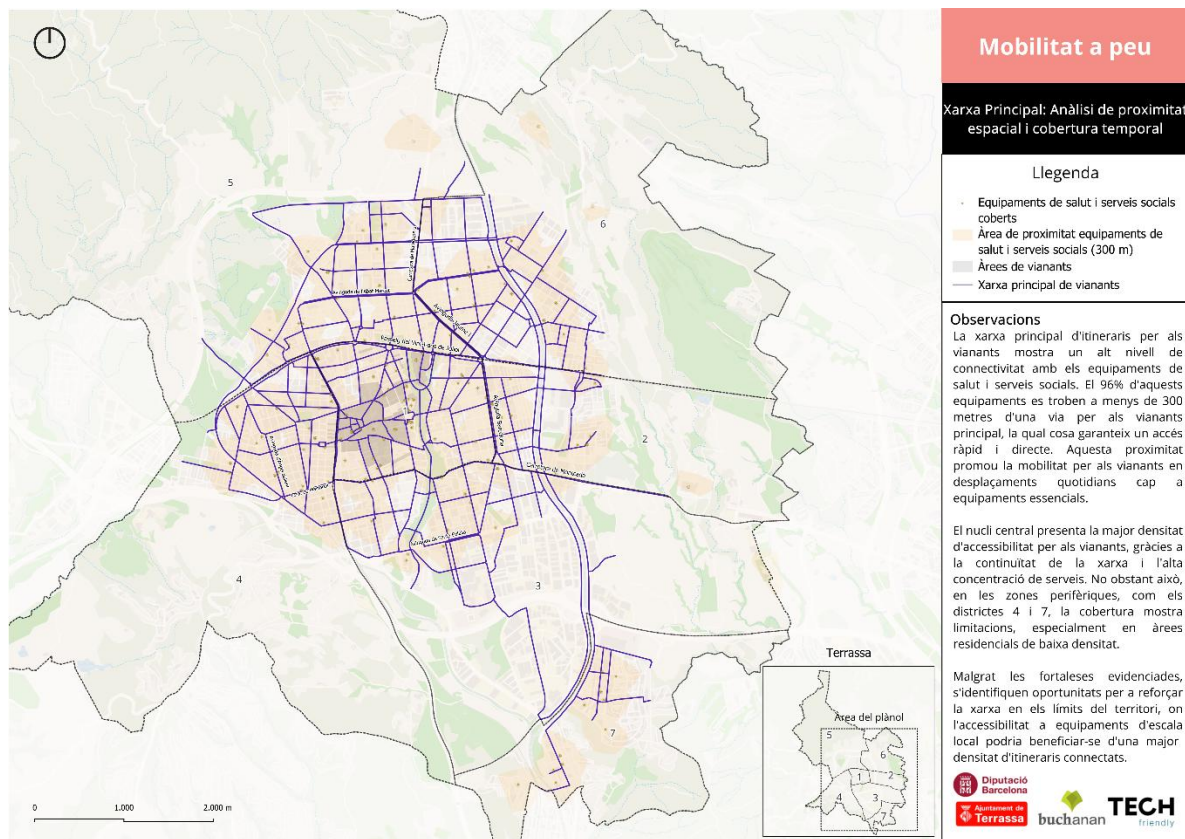


Figura 61. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals a Centres de salut i serveis socials. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Centres d'activitat i Polígons d'Activitat Econòmica

Els PAE més pròxims al nucli urbà compten amb bona connectivitat per als vianants, la qual cosa facilita l'accés a peu des de zones residencials, comercials o de serveis. No obstant això, els polígons més allunyats, com els situats en els marges est i oest —PI Palau Nord, PI Palau Sud - Ca Guitard i PI Ca Poças—, manquen de connexió directa amb la xarxa principal.

Encara que l'anàlisi mostra que el 80 % dels centres de treball i comerços dels PAE són pròxims a la xarxa, la falta d'alternatives d'itinerari i d'integració amb la xarxa secundària són reptes evidents des del punt de vista de la mobilitat sostenible. La millora de la permeabilitat per als vianants en aquestes zones industrials ha de considerar-se una prioritat per a reduir la dependència del vehicle privat.

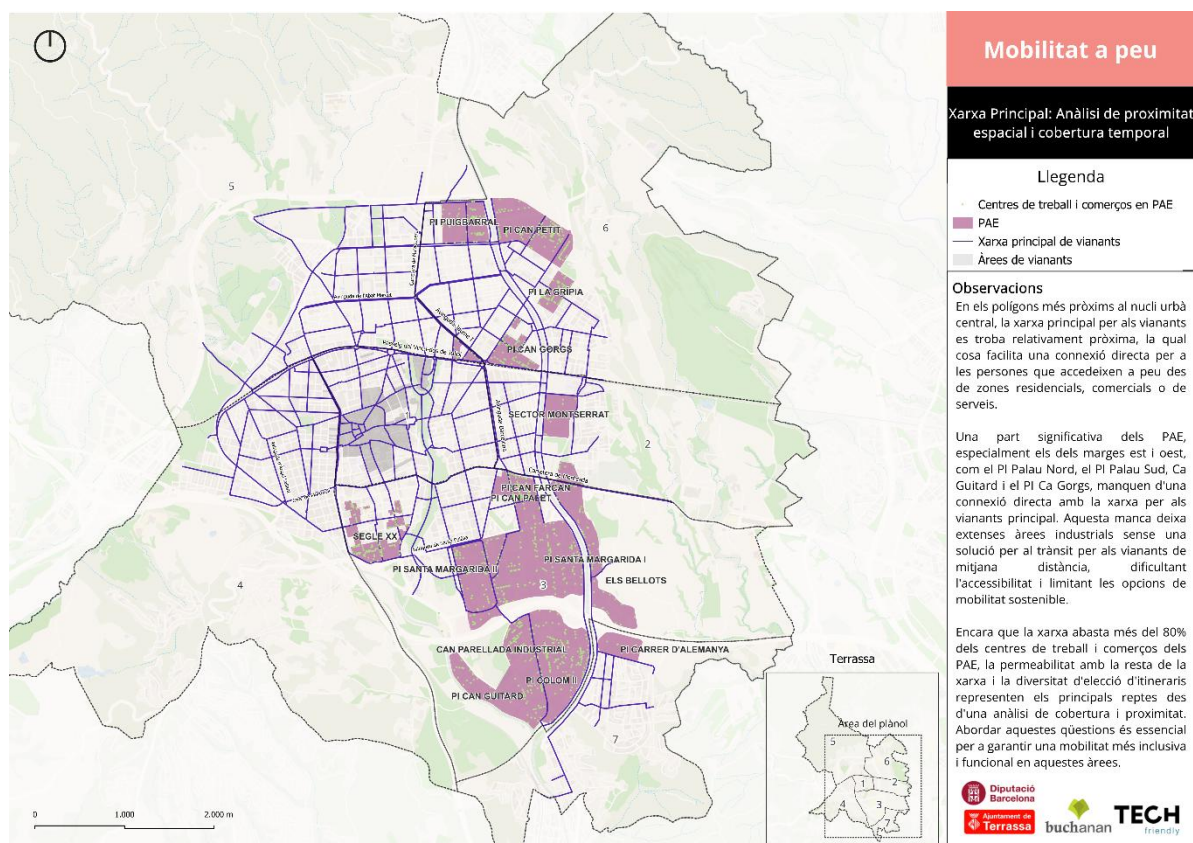


Figura 62. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals a PAEs. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Estat de les voreres

Per a garantir l'accessibilitat, autonomia, comoditat i seguretat de les persones vianants, l'Ordre TMA/851/2021 estableix les condicions bàsiques d'accessibilitat en l'espai públic. Aquest marc tècnic fixa un ample lliure mínim de 1,80 metres per als Itineraris Per als vianants Accessibles (IPA) en les voreres.

Conforme a aquests criteris, l'any 2023 el 76,08 % de la xarxa total de voreres de Terrassa compleix amb els estàndards d'accessibilitat, la qual cosa representa una millora de +17,26 punts percentuals respecte a 2016. Aquesta evolució reflecteix un avanç rellevant en la infraestructura destinada a la mobilitat per als vianants. Per contra, el 23,92 % del viari presenta amplex inferiors al mínim requerit, sent per tant itineraris no accessibles.

	Amplada	2016	2023	Dif.
				2016-2023
Xarxa Total	<0,90m	9,48%	1,25%	-8,23%
	0,90 - 1,50m	19,97%	13,39%	-6,58%
	1,50-1,80m	11,73%	9,28%	-2,45%
	1,80-5m	44,38%	69,04%	+24,66%
	>5m	10,15%	2,69%	-7,46%
	Plataforma única	4,29%	4,35%	+0,06%

Taula 13. Ample de les voreres per a vianants de Terrassa per xarxa total. 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

En diversos districtes, com el 5, 4, 2 i 3, els nivells d'accessibilitat superen el 85 %, evidenciant una infraestructura favorable als desplaçaments a peu. En tots ells es registra una millora respecte als valors de 2016, consolidant una xarxa per als vianants més caminable, contínua i inclusiva.

En el Districte 1, l'increment de carrers d'ús exclusiu per a persones vianants ha tingut un efecte directe sobre la superfície útil accessible, que ha augmentat en un 27 %. Aquesta transformació respon, en part, a la conversió de carrers amb voreres estretes en espais pacífics o convertits en zona de vianants, la qual cosa permet que les persones vianants ocupin l'amplada completa de la via.

	Districte	Amplada	2016	2023	Dif.
					2016-2023
Xarxa Total	Districte I	Mayor de 1,80 m + plataforma única (calles accessibles)	54,79 %	75,33 %	+20,54 %
	Districte II		68,70 %	85,36 %	+ 17%
	Districte III		57,56 %	84,98 %	+ 27%
	Districte IV		47,93 %	88,60 %	+ 41%
	Districte V		70,94 %	90,17 %	+ 19%
	Districte VI		61 %	81,96 %	+ 21%
	Districte VII		-	66,57 %	-

Taula 14. Accessibilitat segons districtes de Terrassa. 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

L' anàlisi de la relació entre seguretat de vianants i límits de velocitat permet valorar el nivell de risc al qual s' exposa la persona vianant quan comparteix espai amb el trànsit motoritzat, especialment en els eixos estructurants de la mobilitat urbana. Actualment, el 78 % de l'espai per als vianants en carrers amb límit de 30 km/h es considera accessible, mentre que en les Zones 30, específicament dissenyades per a la pacificació del trànsit i la convivència entre modes, el percentatge ascendeix al 83 %

En canvi, en carrers amb límit de 50 km/h, les condicions són més heterogènies, i presenten variacions significatives quant a accessibilitat, ample de vorera, continuïtat dels trams i permeabilitat amb la resta de la xarxa.

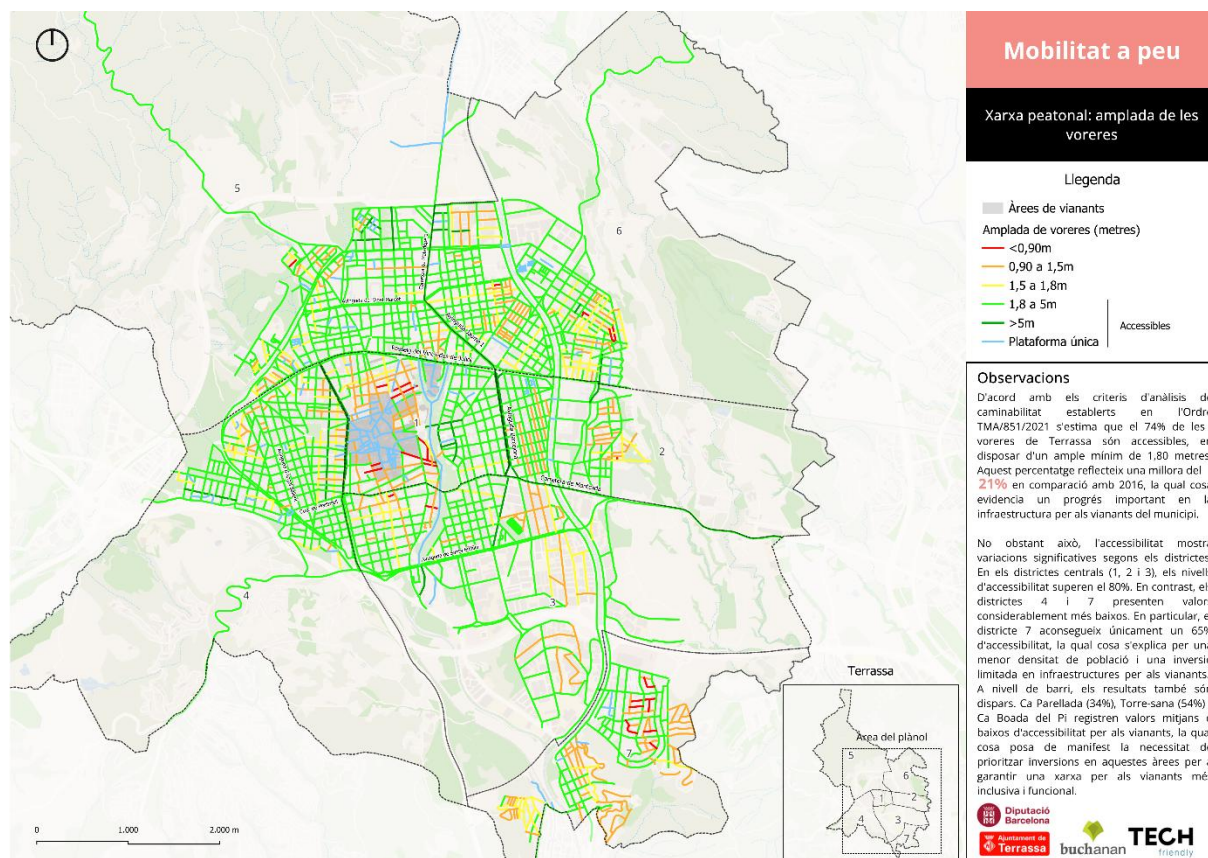


Figura 63. Classificació de la vorera segons amplada total de la Xarxa Total. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

(*) La informació representada en el pla corresponent a l'Av. del Vallès reflecteix valors mitjans per al conjunt de la via, la qual cosa limita la seva representativitat enfront de les variacions específiques observades entre els diferents trams d'aquesta avinguda. És per això recomanable interpretar aquestes dades considerant l'existència de condicions diferenciades al llarg del traçat.

Xarxa principal

La xarxa principal de voreres presenta un compliment elevat dels criteris d'accessibilitat. En 2023, el 91,35 % dels seus trams disposen d'un ample igual o superior a 1,80 metres, incloent-hi carrers amb plataforma única.

En el Districte 1, aquesta situació es reforça per la presència de plataformes úniques, que prioritzen la mobilitat per als vianants. Encara que la connexió amb altres districtes es realitza a través d'itineraris amb voreres més estretes, les mesures de limitació de velocitat (30 km/h) i les regulacions associades a la ZBE i les Àrees de persones vianants faciliten una coexistència fluida entre modes de transport.

En els districtes perifèrics (4, 6 i 7), malgrat que els carrers principals compleixen amb criteris d'accessibilitat, s'identifiquen desafiaments vinculats a la continuïtat, confort i seguretat entre la xarxa principal i la secundària. Aquest desequilibri afecta especialment als trajectes que connecten barris residencials amb els itineraris estructurants de la mobilitat a peu.

Les avingudes principals i zones comercials disposen de voreres de més de 5 m, permetent a més de la circulació per als vianants, el desenvolupament d'usos complementaris com a terrasses, mobiliari urbà o zones de descans.

	Amplada	2023
Xarxa Principal	<0,90m	2,01%
	0,90 - 1,50m	3,39%
	1,50-1,80m	3,26%
	1,80-5m	78,36%
	>5m	6,01%
	Plataforma única	6,98%

Taula 15. Ample de les voreres per a vianants de la xarxa principal. 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

L'accessibilitat per als vianants a Terrassa ha mostrat una millora progressiva en els últims anys, com demostra l'evolució de la xarxa total i de la xarxa principal entre 2016 i 2023:

- En la xarxa total, que inclou carrers secundaris, l'accessibilitat ha passat del 58,82 % al 76,08 %, un increment de +17,26 punts, si bé encara persisteixen àrees amb marge de millora significatiu, especialment en barris perifèrics i zones allunyades del centre.
- En la xarxa principal, que ja partia de nivells elevats en 2016 (81,62 %), s'ha aconseguit un 91,35 % en 2023. Aquesta consolidació ha permès establir itineraris còmodes, segurs i continus per als desplaçaments a peu.

En carrers d'alta intensitat i rellevància estratègica, com la Avinguda del Vallès o Béjar, continua sent clavi treballar sobre les discontinuïtats per trams, en línia amb els criteris tècnics analitzats.

Xarxa	2016	2023	Dif.
			2016-2023
Xarxa Total	58,82%	76,08%	+17,26%
Xarxa Principal	81,62%	91,35%	+30%

Taula 16. Percentatge de voreres accessibles (vorera >1,8m + plataforma única). 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

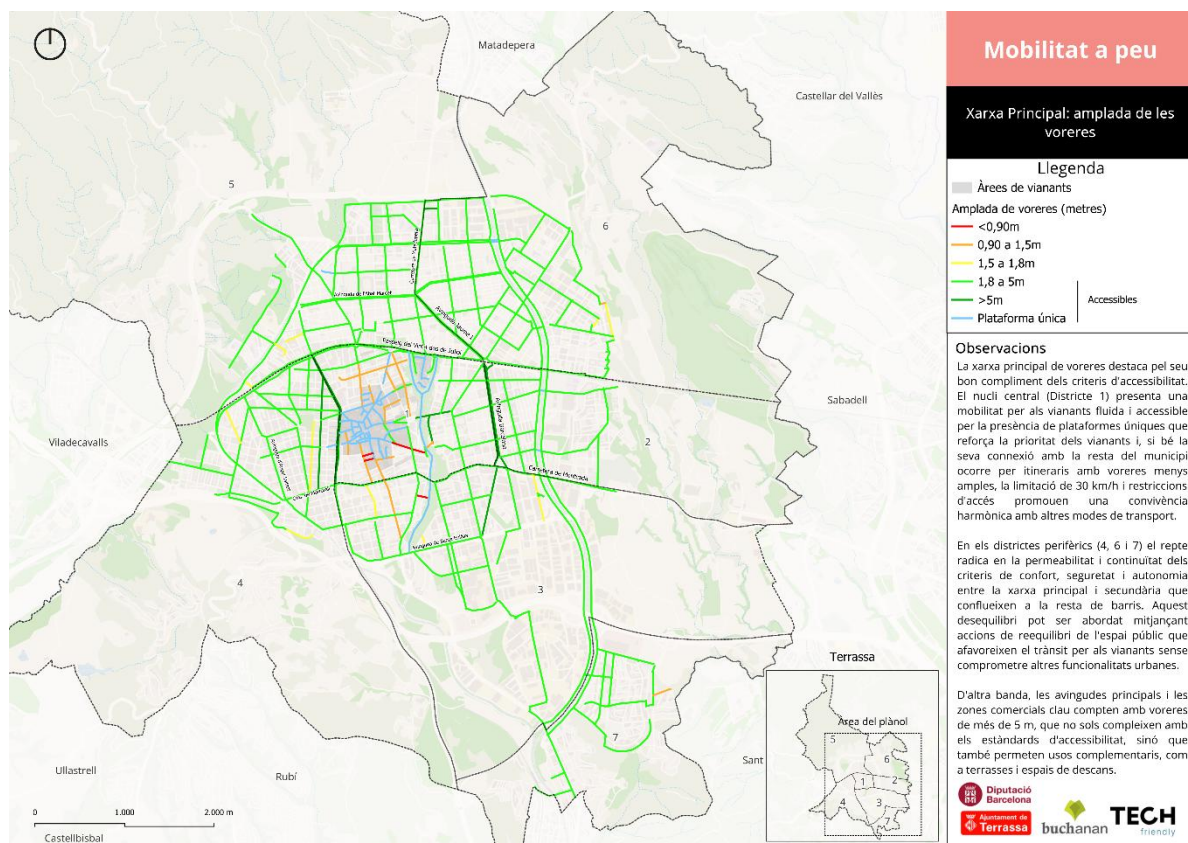


Figura 64. Classificació de la vorera segons amplada total de la Xarxa Principal. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

En general, la majoria dels barris presenten un nivell elevat d'accessibilitat per als vianants, amb voreres entre 1,50 m i 1,80 m o configuració de plataforma única. No obstant això, s'identifiquen zones amb dèficits importants, com a P.I. Santa Eulàlia i Els Fonts, on el percentatge de voreres accessibles se situa entre el 25 % i el 50 % del total.

Altres barris com Centre, P.I. Nord, Torre-Sana i Els Arenes / La Grípià / Ca Montllor mostren una cobertura intermèdia, amb percentatges que oscil·len entre el 50 % i el 75 % de l'espai públic destinat al trànsit per als vianants.

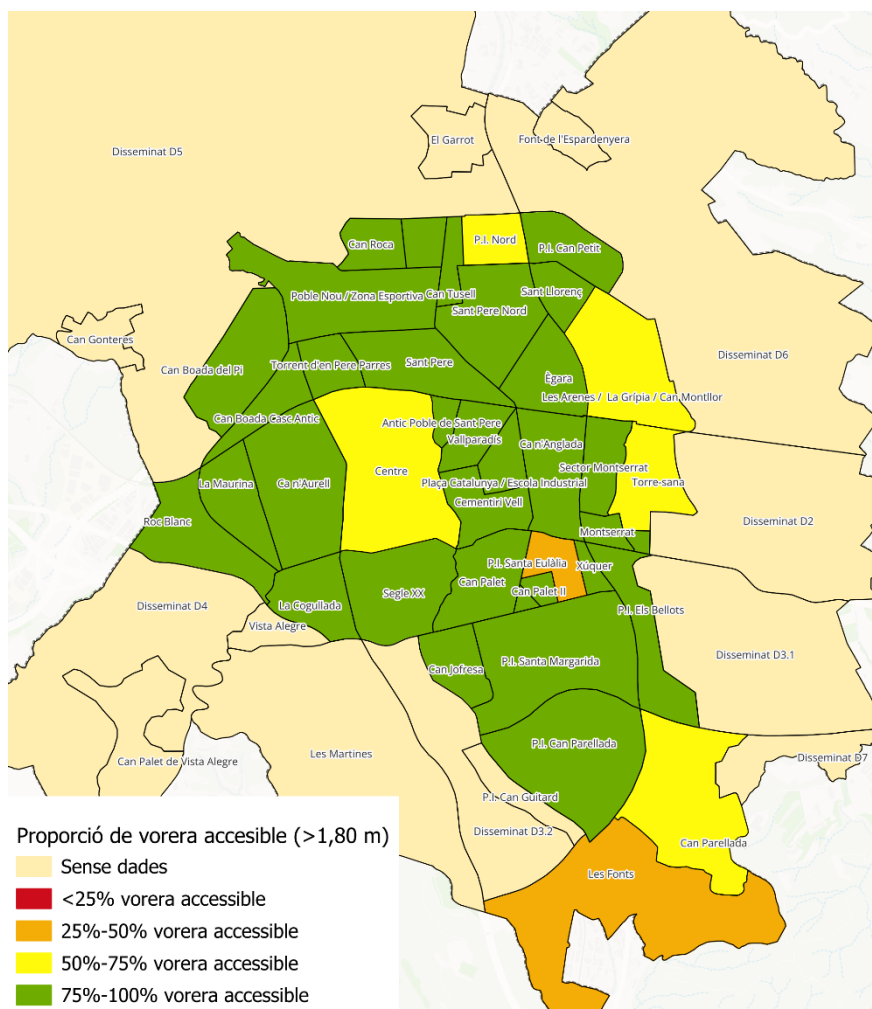


Figura 65. Classificació de la vorera segons amplada total de la Xarxa Total. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Pendent dels carrers

Per a garantir una mobilitat per als vianants còmoda, segura i inclusiva, els itineraris accessibles han de mantenir un pendent longitudinal inferior al 6 %, i evitar graons o escales que interrompin la continuïtat del recorregut. Així ho estableix l'Ordre TMA/851/2021, que defineix els criteris tècnics bàsics per a l'accessibilitat universal en l'espai públic.

A Terrassa, el 85,16 % de la xarxa total per als vianants ja compleix amb aquest requisit, la qual cosa consolida un espai urbà més favorable per als desplaçaments a peu. Aquesta dada representa una millora respecte a 2016, quan el percentatge era del 82 %, reflectint un avanç

atribuïble a les actuacions del PMU vigent sobre trams amb pendents superiors al límit,

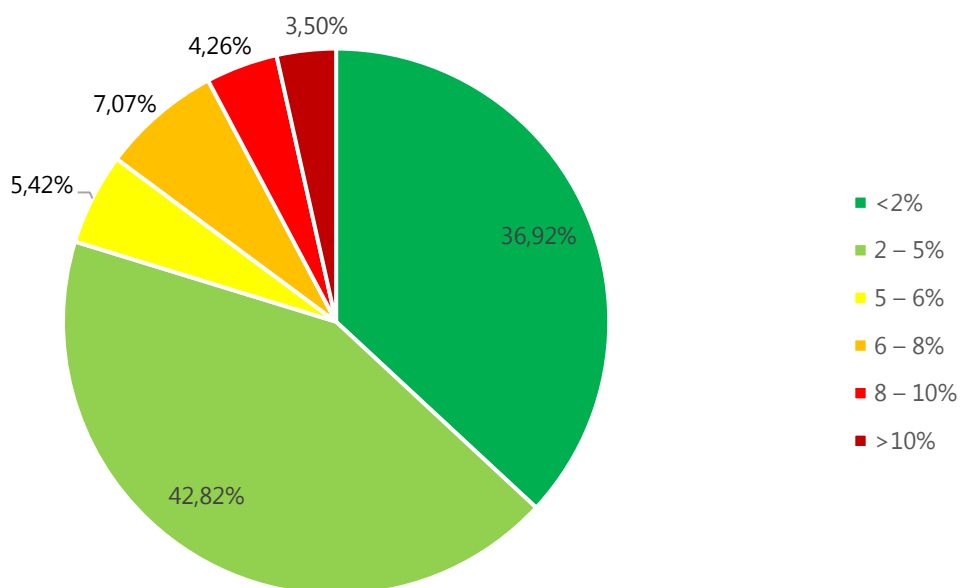


Figura 66. Classificació de la vorera segons pendent de la xarxa total. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Actualment, el 14,84 % de la xarxa per als vianants presenta pendents superiors al 6 %, la qual cosa constitueix una barrera per a la mobilitat accessible. Encara que aquests trams estan distribuïts per tota la ciutat, la seva concentració és major en les zones perifèriques, on l'orografia natural de Terrassa dificulta l'adequació del viari.

Els districtes 4 i 7 són els que registren els nivells més baixos d'accessibilitat per arracada, amb un 75 % i 70 % de compliment respectivament. Dins d'aquests, destaquen barris com a Ca Goteres, Ca Palet de Vista Alegre, Els Martines, Els Fonts, Ca Parellada i Font de l'Espardenyera, on menys del 50 % del viari ofereix condicions adequades per al trànsit per als vianants, a causa de la forta inclinació de les voreres.

	Districte	2023
Xarxa Total	I	92%
	II	87%
	III	87%
	IV	75%
	V	88%
	VI	95%
	VII	70%

Figura 67. Classificació de la vorera segons pendent. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

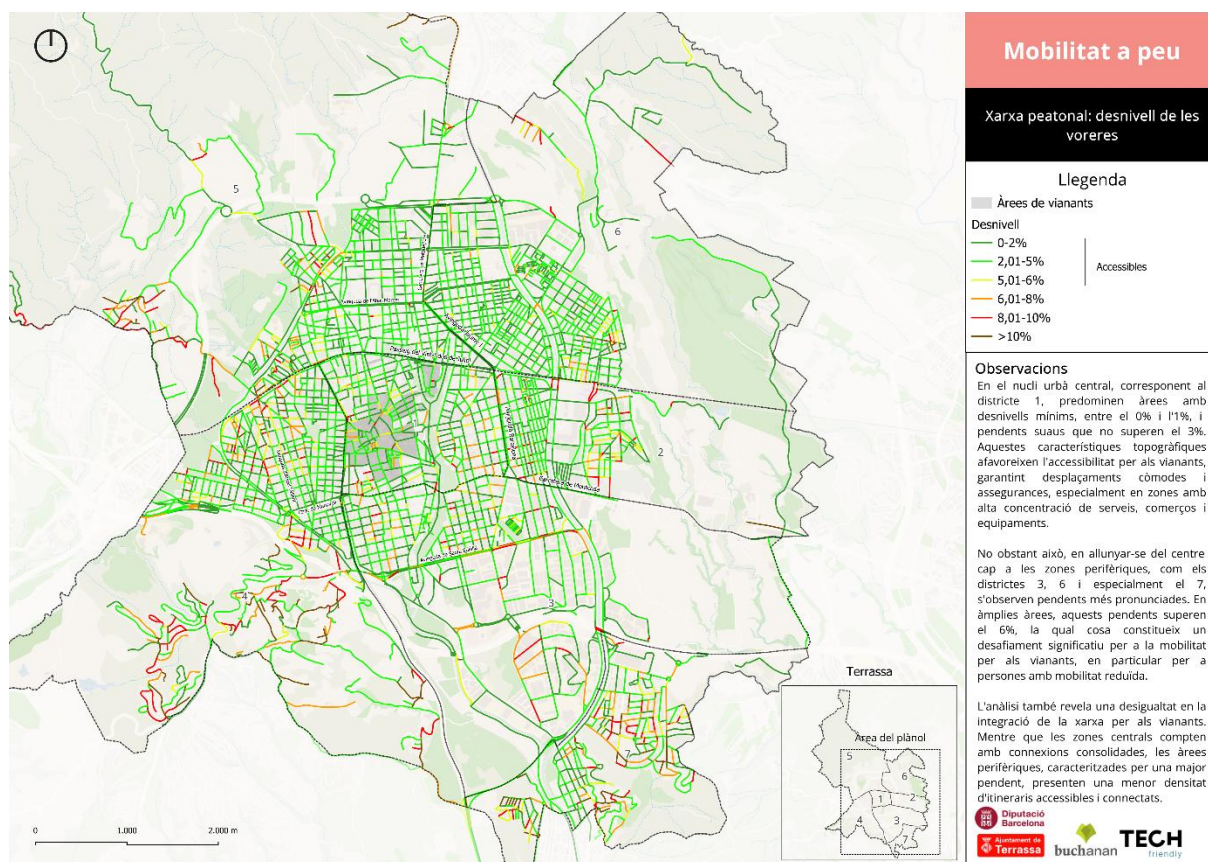


Figura 68. Classificació de la vorera segons pendent. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

La xarxa principal d'itineraris per als vianants de Terrassa ha estat dissenyada prioritant l'ús de zones amb pendents suaus i trams accessibles, especialment en el nucli urbà consolidat i en els entorns comercials de major intensitat. Aquesta planificació facilita desplaçaments més còmodes i assegurances, i millora la funcionalitat de la xarxa per a tota la ciutadania.

Malgrat això, dins de la xarxa s'identifiquen trams de transició amb pendents pronunciades, que suposen un desafiament en termes d'accessibilitat. Aquestes barreres naturals, localitzades en punts clau del teixit urbà, afecten la continuïtat del sistema per als vianants, particularment en les connexions entre barris i àrees d'activitat. La inclinació del terreny limita, en aquests casos, la integració de la xarxa i les opcions de mobilitat a peu.

En la xarxa principal existeixen trams especialment conflictius, on el pendent supera el 8 %, generant dificultats per a la circulació per als vianants —especialment per a persones amb mobilitat reduïda— i afectant l'experiència de caminabilitat.

Entre els trams amb pendents més elevats destaquen:

- Avinguda de Santa Eulàlia
- Carrer Estanislau Figueras
- Carrer de la Mare de Déu de la Llum
- Ronda de Ponent
- Carrer de Guadalquivir
- Carrer de Europa (Can Parellada)

- Passeig del Vint-i-dos de Juliol (oest)
- Carrer de Dom Bosco
- Carrer d'Itàlia (Can Parellada)
- Carrer d'Amèrica (Can Parellada)

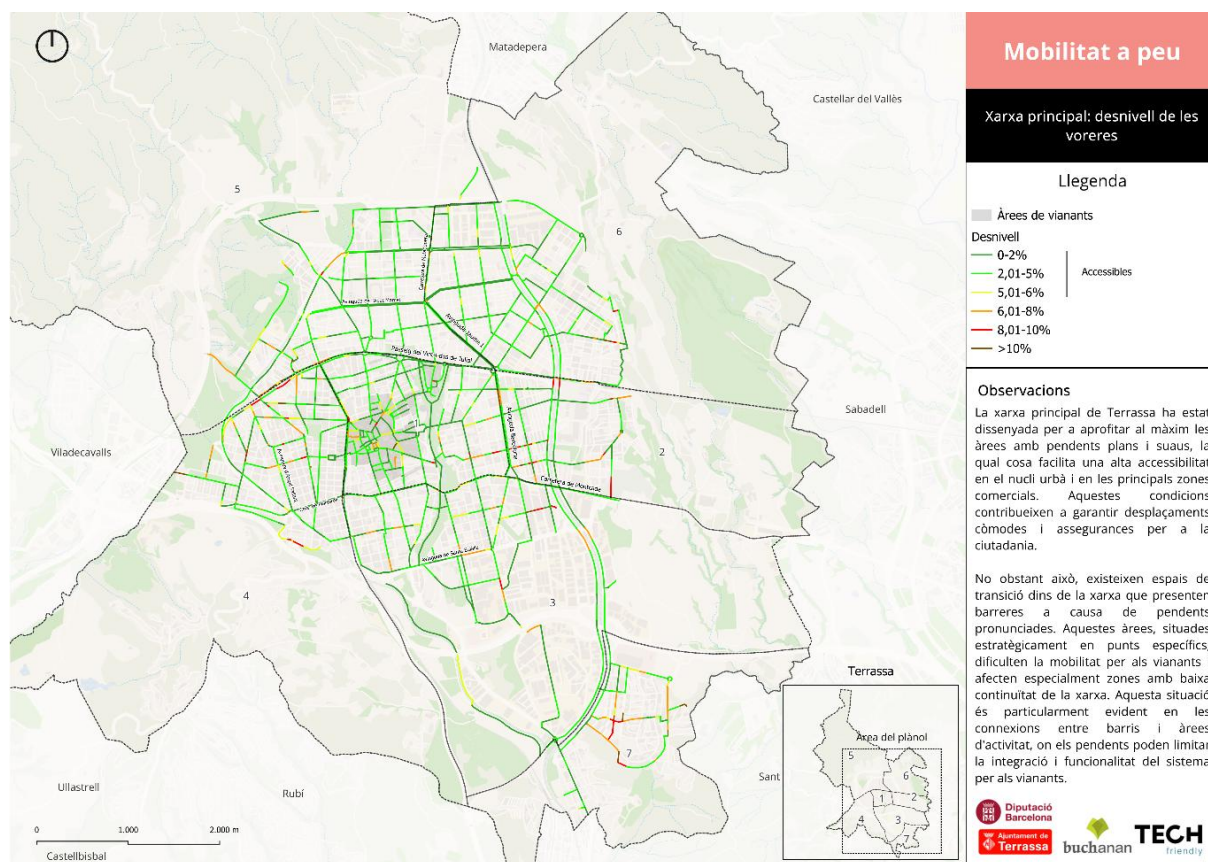


Figura 69. Classificació de la vorera segons pendenta de la xarxa total. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

La Figura 70 permet visualitzar de forma detallada la proporció de voreres accessibles —és a dir, amb un pendent inferior al 6 %— en cadascun dels barris del municipi. L'anàlisi espacial confirma la concentració de trams amb pendents pronunciades en la perifèria urbana, especialment en els extrems sud i nord-oest de Terrassa. Zones com a Ca Gonteres (menys del 25 % de voreres accessibles), Les Martines, Font de l'Espardenyera i Les Fonts (amb valors entre el 25 % i el 50 %) destaquen per les seves condicions topogràfiques desfavorables. Així mateix, s'observen nivells intermedis d'accessibilitat (50 %–75 %) en Ca Parellada, Ca Palet de Vista Alegre i el Polígon Industrial Santa Eulàlia, que també presenten pendents rellevants a escala barri.

En contrast, la major part del nucli urbà consolidat —representat en color verd fosc— disposa d'una xarxa per als vianants l'accessibilitat de la qual per arracada supera el 75 %, la qual cosa reflecteix l'impacte d'una configuració territorial més favorable i una planificació orientada a optimitzar els trajectes a peu en zones centrals.

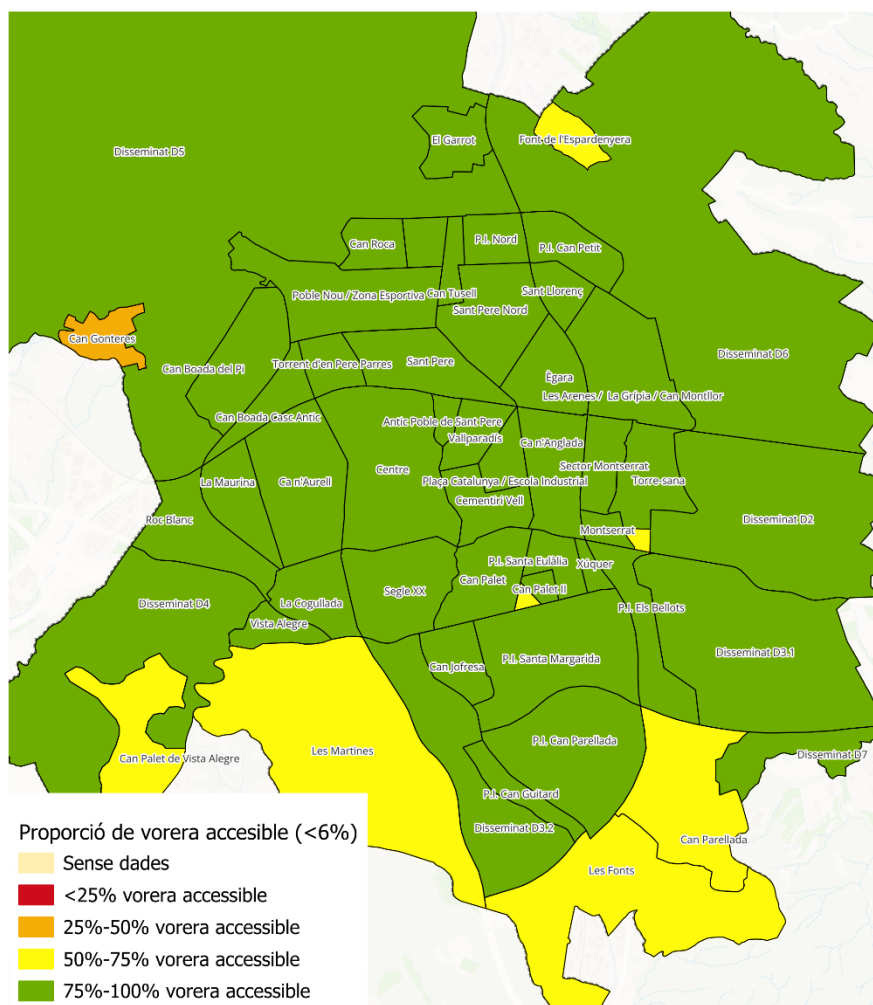


Figura 70. Classificació de la vorera segons percentatge de la xarxa total. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Passos per a vianants

Terrassa compta amb més de 4.100 passos per a persones vianants distribuïts al llarg de tota la ciutat. Aquests punts d'encreuament estan situats estratègicament en la xarxa principal d'itineraris per als vianants, facilitant la connexió entre àrees residencials, zones comercials, equipaments públics i eixos de mobilitat.

En els últims anys s'han implementat millores significatives en nombrosos passos per als vianants —identificats en la Figura 71—, centrades en incrementar la seguretat viària i l'accessibilitat universal. Aquestes intervencions han inclòs:

- Modernització de la senyalització horitzontal i vertical per a augmentar la visibilitat.
- Instal·lació de sistemes d'il·luminació específica per a passos.
- Adaptació de rebaixis per a garantir el trànsit segur i autònom de totes les persones.

Les zones amb major concentració de passos millorats es localitzen principalment en els barris de Ca Roca, Ca n'Aureli i el Centre, així com en les principals artèries viàries, com la Avinguda de Barcelona i la Ronda de Ponent.

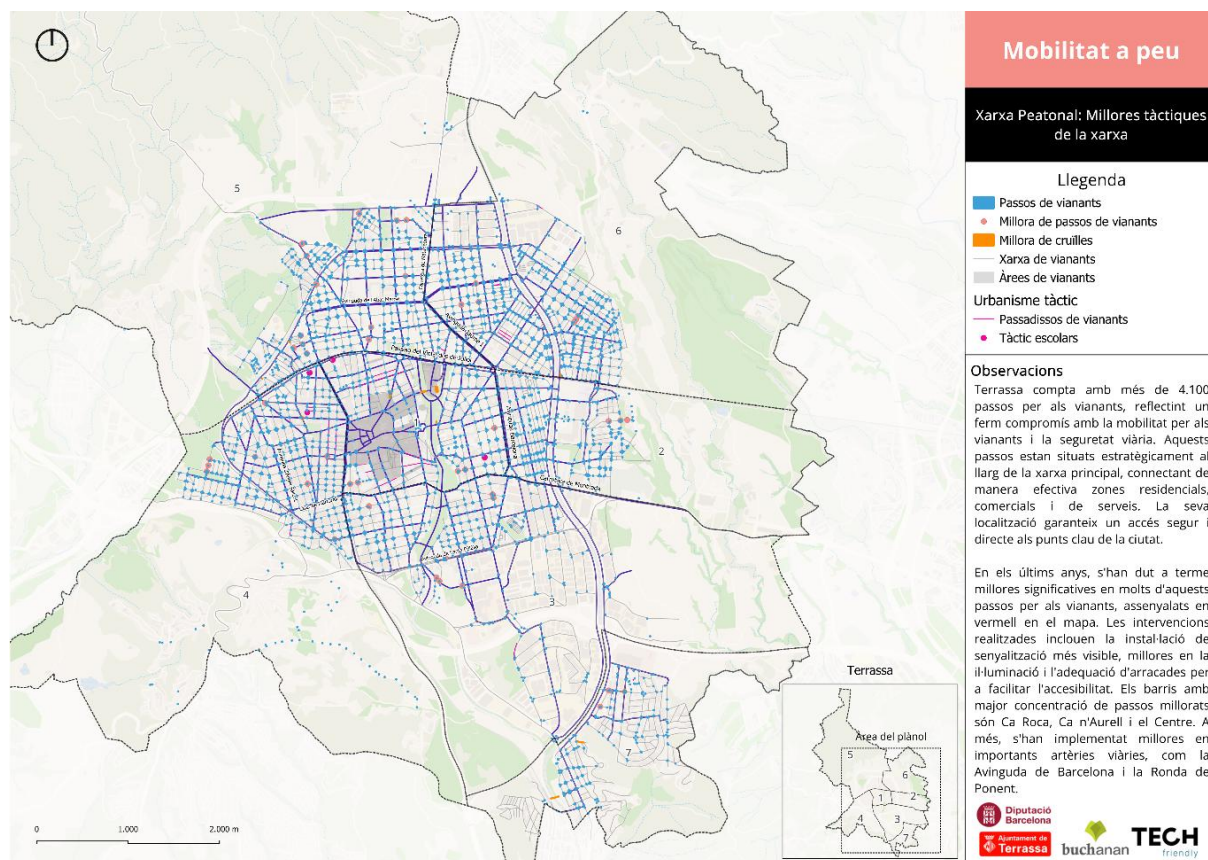


Figura 71. Millores sobre passos i creus sobre la xarxa per als vianants de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

En la resta de casos, els passos es troben fora de la xarxa principal d'itineraris per als vianants, en vies de menor demanda per als vianants o amb presència de pas en només un dels costats de l'encreuament. En aquests casos, la seva disposició respon a patrons d'ús més localitzats o esporàdics.

En els eixos comercials principals s'observa una alta densitat de passos per als vianants en les interseccions, responen a un alt nivell de trànsit per als vianants i demanda d'accessibilitat. En contraposició, en polígons industrials i urbanitzacions disperses la situació és diferent, registrant-se una major manca de passos per a persones vianants, la qual cosa repercuteix en la continuïtat i seguretat de la mobilitat a peu.

Malgrat les millores realitzades, encara s'identifiquen zones crítiques per a la mobilitat per als vianants, on existeixen passos o interseccions que requereixen intervenció per motius de seguretat viària, autonomia personal i continuïtat de la xarxa entre els itineraris principals i secundaris.

Entre els punts crítics més rellevants es troben:

- Av. Josep Tarradellas con c. Balmes (Can Boada)
- Av. Béjar con c. Consell de Cent (Cementiri Vell)
- Av. Jacquard con c. del Castell (Escoles)
- Av. del Vallès con passarel·la de Sant Llorenç (Sant Llorenç)

- C. Roig Ventura con c. Consell de Cent (Can Tusell)
- C. Agricultura con Ctra. de Montcada (Can Palet)
- C. Mare de Déu Auxiliadora con Ctra. de Olesa (Roc Blanc)
- Intersecció entre c. de Topete y c. Sant Quirze
- Intersecció entre av. Barcelona y c. Mare de Déu
- Av. del Vallès con c. Francesc Macià
- Av. del Vallès con c. Matagalls
- Av. del Vallès con c. Granada y c. Huelva
- Tramo de av. del Vallès entre Sant Honorat y Mare de Déu de la Llum
- Tramo de av. del Vallès con c. de l'Aigua
- Av. del Vallès con c. França
- Entorno de la Llar d'infants Oreneta y la Escola Marquès Casals

Actuacions tàctiques

En els últims anys, s'han dut a terme a Terrassa diverses actuacions sobre l'espai urbà amb l'objectiu d'avançar cap a un model de mobilitat més sostenible. Algunes d'aquestes intervencions han estat específicament orientades a millorar els desplaçaments a peu, amb la finalitat de fer-los més segurs, accessibles i agradables.

Les principals actuacions desenvolupades, segons la informació facilitada pel Ajuntament de Terrassa, són les següents:

- Creació de noves àrees de persones vianants: Vapor Gran, Passeig, Vapor Ventalló i l'ampliació de l'àrea actual de l'illa per als vianants, que passarà a denominar-se Plaça Vella.
- Projectes de millora de la mobilitat per als vianants en els barris de Ca Palet, Sant Llorenç i Roc Blanc.
- Millora d'encreuaments, passos per als vianants i ampliació de passadissos per als vianants en diferents districtes de la ciutat.

Actuacions finançades amb fons Next Generation (2024)

En el marc del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència, s'han executat en 2024 una sèrie d'actuacions cofinançades amb fons Next Generation, dirigides a reforçar la mobilitat a peu i l'accessibilitat de l'espai urbà. Entre les més rellevants es troben:

- Ampliació de les voreres del Pont del Passeig: infraestructura que creua el Parc de Vallparadís i connecta la ZBE amb els barris de l'est, salvant la barrera orogràfica natural del parc.
- Ampliació de les voreres del Pont del Cementiri Vell, amb idèntica funcionalitat territorial.
- Millora de l'accessibilitat de la passarel·la de Sant Llorenç.
- Ampliació de les voreres del Pont de Montserrat, sobre la Riera dels Arenes.
- Ampliació de la superfície per als vianants en el Portal de Sant Roc.



- Millora de l'accessibilitat de la plaça Rosalia de Castro, mitjançant ampliació de voreres per a reforçar els itineraris per als vianants del barri.
- Millora de l'accessibilitat del Pont de Sant Pere.
- Intervencions en el barri de Ca Parellada, especialment en creus clau: Europa/França, Europa/Itàlia (davant el CAP), Amèrica 9 i Iugoslàvia, Mare de Déu Fuencisla/Mare de Déu dels Neus.
- Itinerari per als vianants en l'encreuament d'Av. Béjar amb Consell de Cent, per a facilitar l'accés des de Ca Tusell al centre urbà.
- Actuacions en itineraris principals no prou accessibles, com a c. Jocs Olímpics, Cervantes, Josep Trueta, Pari Font i Avinyó. Es preveu obra civil (ampliació de vorera) a Avinyó, i actuacions tàctiques en la resta.
- Pas elevat enfront de l'escola Fàtima (c. Vacarisses).
- Pas elevat enfront del Casal Cívic de Ca Palet de Vista Alegre.
- Rampa d'accés des de les Esglésies de Sant Pere cap al Parc de Vallparadís.
- Connexió accessible entre Les Fonts i Ca Parellada amb el centre de la ciutat, mitjançant l'execució del Tram E per a persones vianants i ciclistes.
- Urbanització accessible del carrer del Vent, incorporant criteris d'accessibilitat, il·luminació i drenatge urbà sostenible.
- Adequació de la Plaça de l'Emigrant, ampliant voreres en la seva zona central i actuant sobre les diferents plataformes per a millorar connectivitat amb el mercat de Ca Boada.
- Millora integral de la Plaça dels Museus, substituint paviments inaccessibles per zones d'estada, paviments drenants i espais amb ombra.
- Condicionament d'accessos a la Plaça de la Unitat.
- Construcció d'una rampa accessible entre Ronda de Ponent i el carrer Teide (Figura 29).
- Adequació de la passarel·la d'accés a l'estació de Les Fonts.
- Millora puntual de l'accessibilitat en l'estació RENFE – c. del Nord, en un tram estret contigu a l'estació.
- Millora de l'accessibilitat en 22 parades d'autobús, mitjançant el subministrament i instal·lació de plataformes adaptades.

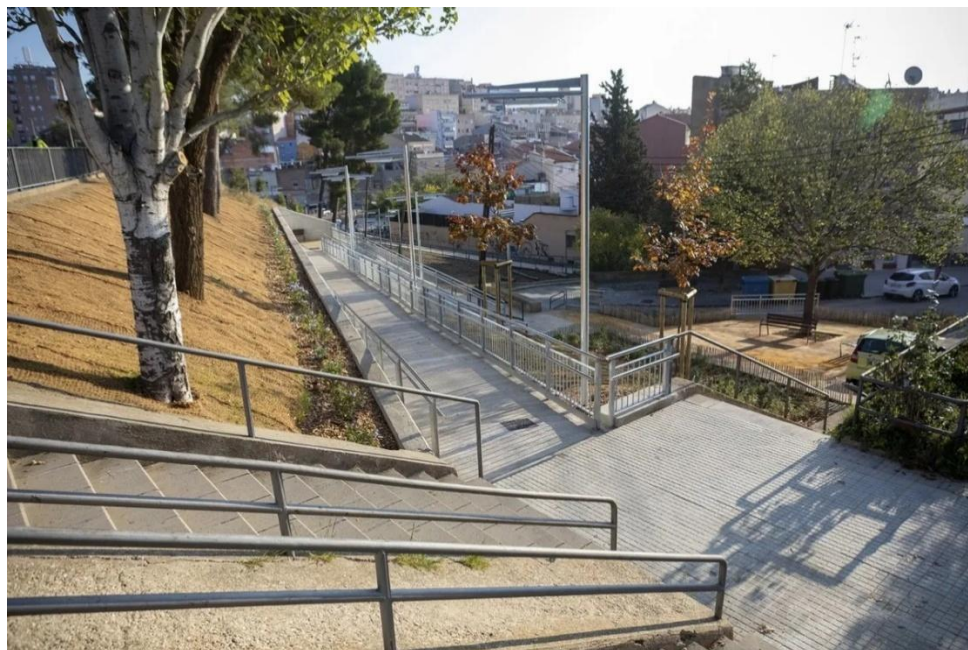


Figura 72. Nova rampa entre Ronda de Ponent i el carrer Teide. Font: monterrassa.com

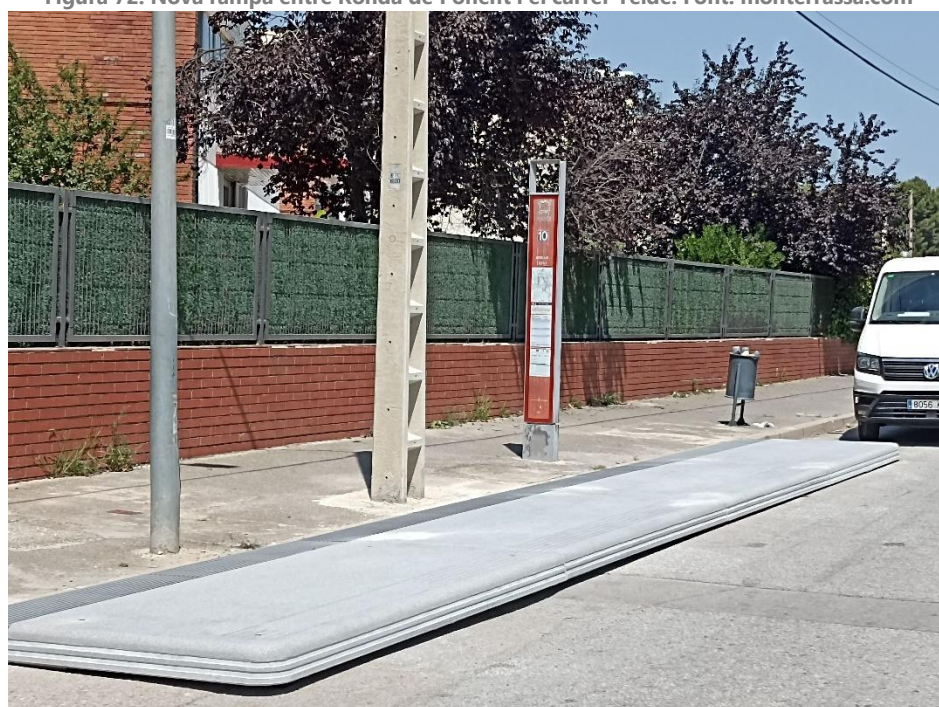


Figura 73. Millora de l'accessibilitat de les parades de autobús urbà. Font: diarieterrassa.com

Passadissos vianants

Els passadissos per als vianants constitueixen una tipologia d'actuació tàctica que va emergir durant la crisi sanitària del COVID-19, davant la necessitat de garantir distàncies de seguretat entre persones vianants. Aquesta mesura va consistir a ampliar l'espai per als vianants més enllà de la vorera, ocupant part de la calçada mitjançant una delimitació provisional (línia contínua paral·lela a la vorera).

Aquestes intervencions es van implantar especialment en carrers amb voreres estretes, on resultava inviable assegurar el trànsit amb les condicions sanitàries requerides. L'esquema base d'aquesta actuació es recull en la Figura 74.



Figura 74. Esquema de passadís. Font: Ordenança de Mobilitat de Terrassa.

Moltes d'aquestes intervencions continuen vigents com a projectes pilot de caràcter tàctic i temporal, desenvolupats al llarg dels últims anys. L'experiència acumulada i la valoració positiva recollida en la fase de predi agnòstic demostren la utilitat d'aquestes solucions per a respondre a reptes d'accessibilitat, congestió per als vianants i redistribució de l'espai urbà.

Des d'una perspectiva estratègica, el passadís per als vianants ha estat una eina eficaç per a testar, ajustar i validar actuacions en l'espai públic. No obstant això, resulta essencial avançar cap a una gestió integral d'aquestes solucions, consolidant el seu impacte, millorant el seu estat actual i planificant la seva transició cap a intervencions permanents que amplifiquin els seus beneficis en els trams més exitosos.



Figura 32. Passadís per a vianants al Carrer de Doctor Cabanes. 2025. Font: Google Earth

3.3.2. Anàlisi de la Demanda

A continuació, es materialitza l'estudi de la demanda de desplaçaments a peu a Terrassa en funció a les particularitats i estat de l'oferta descrita. Aquest enfocament permet avaluar l'adequació entre la infraestructura disponible i els patrons d'ús actuals, identificant possibles desajustaments o necessitats emergents.

Per a això, s'ha realitzat una comparació entre les dades recollides en el marc del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMU) 2016–2021 i la informació més recent, recopilada en 2024 mitjançant:

- Enquestes específiques a persones usuàries.
- Dades derivades de fonts de big data (registre de moviments i desplaçaments).
- Treballs de camp realitzats de manera directa sobre punts estratègics de la xarxa per als vianants.

La caracterització actualitzada de la demanda de la xarxa d'itineraris per a persones vianants s'ha fonamentat en els següents instruments d'anàlisi:

- L'Enquesta de Mobilitat en Dies Laborables (EMEF), elaborada inicialment en 2012 i actualitzada en 2023, que permet avaluar l'evolució dels hàbits i modes de desplaçament de la població resident.
- Una campanya específica d'aforaments per als vianants, desenvolupada durant el primer trimestre de 2024, en diversos punts estratègics del municipi. Aquest mesurament directe ha permès quantificar els fluxos per als vianants en funció de

franges horàries, localització, i tipus de via, aportant una perspectiva empírica actualitzada sobre la intensitat d'ús de l'espai per als vianants.

EMEF

Caminar continua sent una activitat predominant entre la ciutadania de Terrassa. Aproximadament 9 de cada 10 persones indiquen que realitzen desplaçaments a peu de manera habitual, la qual cosa confirma la centralitat de la mobilitat per als vianants en el sistema urbà i model de mobilitat del municipi.

En un dia laborable mitjana de 2023, cada persona realitza una mitjana de 2,66 desplaçaments a peu, dels quals el 98,8 % són viatges interns dins del municipi, la qual cosa reafirma el caràcter local i de proximitat d'aquesta manera de mobilitat.

No obstant això, en comparar les dades dels anys 2012 i 2023, s'observa una lleugera reducció en la participació modal dels desplaçaments a peu: del 48,9 % en 2012 al 46,6 % en 2023, segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat en Dies Laborables (EMEF).

Evolució sobre el repartiment modal total

**48,9%**

2012

**46,6%**

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.

Figura 75. Evolució de la Mobilitat per als vianants sobre el Repartiment modal total. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

Aquesta mobilitat presenta variacions significatives en funció de factors territorials, de gènere i edat, que permeten afinar l'anàlisi:

- Diferències per gènere: les dones realitzen una major proporció de desplaçaments a peu en comparació amb els homes, la qual cosa s'associa a patrons de mobilitat vinculats a concatenació de viatges multi motiu, moltes vegades associats a tasques de cura, compres quotidianes i desplaçaments de proximitat per tercers.
- Diferències per edat: les persones joves són el grup que més es desplaça caminant, seguides per la població adulta i, en tercer lloc, per les persones majors. Aquests resultats permeten interpretar el caminar com un mode naturalitzat especialment entre els trams d'edat amb major autonomia funcional.
- Diferències territorials: el Districte 1 destaca per un altíssim índex de mobilitat per als vianants, amb un 98,6% de persones que caminen regularment, la qual cosa evidencia la influència de l'entorn urbà dens, mixt i accessible. En contrast, el Districte 4 presenta un valor sensiblement inferior, amb un 90,3%, posant en relleu una clara diferència entre les zones centrals i perifèriques.

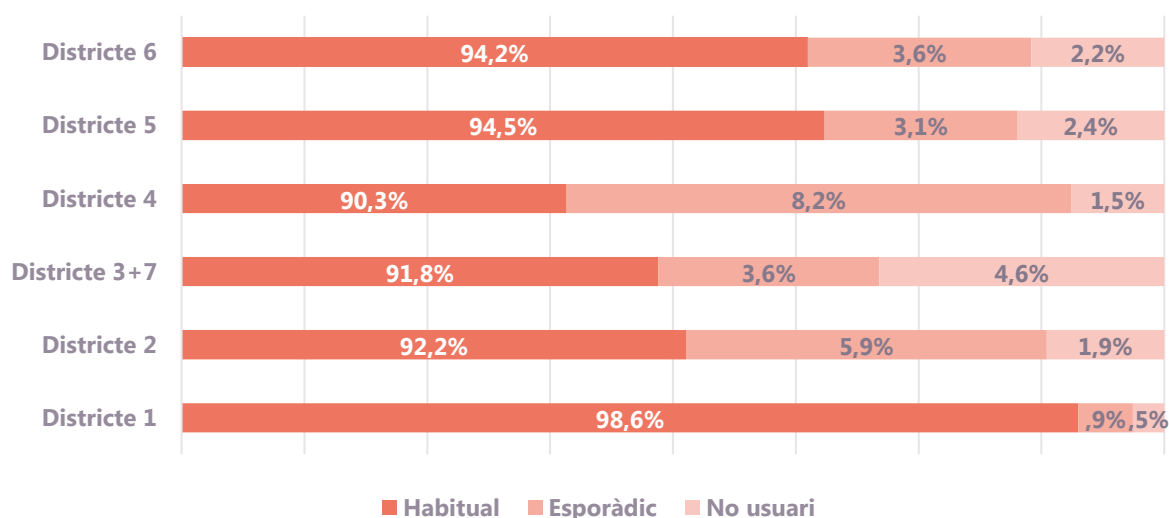


Figura 76. Percentatge de personis que caminen per districtes de Terrassa. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

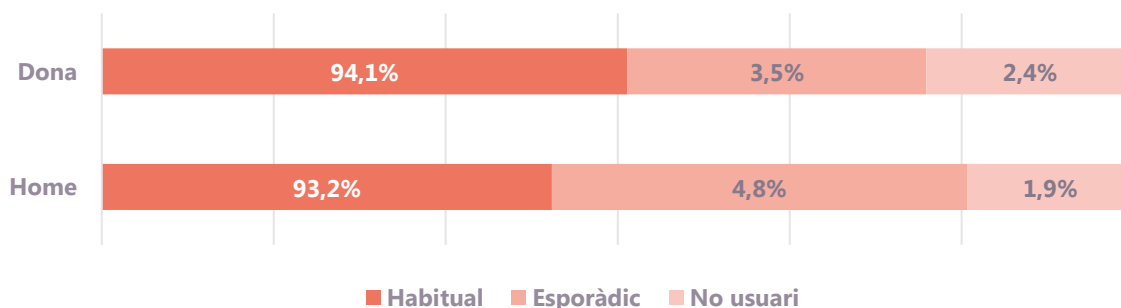


Figura 77. Percentatge de personis que caminen per gènere de Terrassa. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

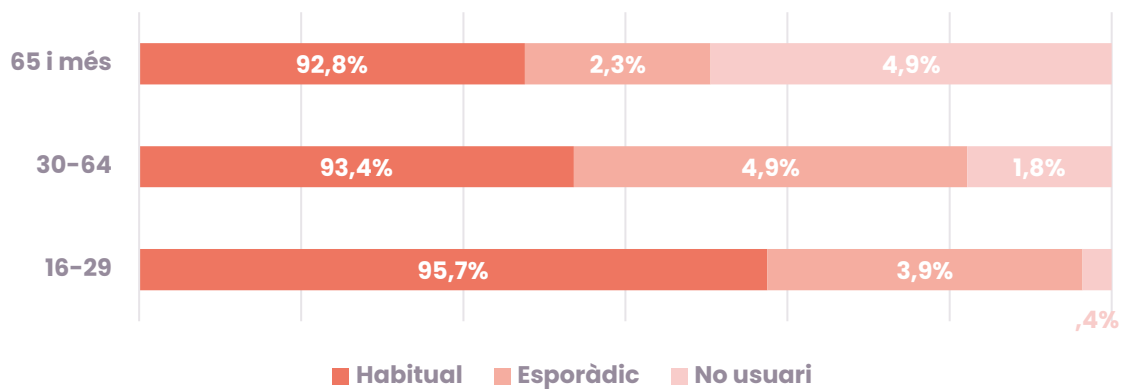


Figura 78. Percentatge de personis que caminen per grup d'edat de Terrassa. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

Aforaments de vianants

Durant el primer trimestre de 2024, es van dur a terme aforaments en 35 punts del municipi amb l'objectiu de quantificar amb precisió la demanda real d'ús dels itineraris per als vianants i avaluar la seva evolució respecte a campanyes anteriors.

Entre els principals resultats obtinguts es destaquen els següents aspectes:

- La major concentració de persones vianants es registra durant les hores de la tarda, que acumulen el 55 % del volum total diari, la qual cosa suggereix un patró horari consolidat associat a activitats de retorn, oci o consum.
- Per contra, les franges matinals registren major intensitat per als vianants en zones perifèriques, la qual cosa suggereix una correlació directa entre els horaris i la localització urbana dels punts aforats. En aquests casos, predominen els desplaçaments de caràcter funcional (treball, estudis, gestions).
- En comparar els resultats amb els aforaments realitzats en 2013, es manté la correlació entre intensitat per als vianants i presència de serveis i equipaments pròxims. Les àrees amb major densitat d'usos mixtos i concentració funcional són també les que registren major volum de trànsit a peu.
- En alguns eixos amb millores rellevants en accessibilitat i ampliació de l'espai per als vianants entre 2013 i 2024, s'observa un increment significatiu en l'afluència de persones vianants, destacant els següents casos:
 - **Pont Jacquard:** increment del **+28%**.
 - **Carrer del Nord:** increment del **+52%**.
 - **Carrer Sant Quirze:** increment del **+50%**.
 - **Rambla d'Ègara:** increment del **+11%**.

Els resultats obtinguts en cadascun d'aquests trams aforats es detallen a continuació en la següent taula:

Comparativa respecte a 2013	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 Llauredor	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%

Taula 17. Distribució de vianants / dia en els diferents punts d'aforament. Font: Elaboració a partir de dades in situ 2024.

3.3.3. Hàbits i percepció ciutadana

Aquest subapartat recull els sabers i valoracions de la ciutadania sobre les condicions actuals per a la mobilitat per als vianants a Terrassa. L'anàlisi integra els resultats obtinguts a través de diverses fonts: l'Enquesta de Mobilitat en Dies Laborables (EMEF), l'enquesta ciutadana general i els tallers participatius duts a terme en el marc del procés d'actualització del PMU.

EMEF

De manera general, la ciutadania valora de manera moderada les condicions per a desplaçar-se caminant a Terrassa. Encara que no es recull una percepció explícitament negativa, els resultats indiquen que existeix un ampli marge de millora, especialment en aspectes vinculats a l'ample de les voreres i el seu estat de conservació, amb variacions rellevants segons el barri.

Els següents punts resumeixen els aspectes més significatius recollits en l'enquesta:

- L'ample i l'estat general de les voreres obtenen valoracions mitjanes situades entre 5,68 i 6,46 sobre 10, la qual cosa reflecteix una percepció acceptable, encara que clarament millorable des de l'experiència de les persones vianants.
- Les noves àrees per als vianants reben puntuacions lleugerament superiors, destacant especialment els Districtes 5 i 6, on la ciutadania atorga valoracions pròximes al 7 sobre 10, la qual cosa posa en relleu una percepció més positiva associada a les intervencions més recents.
- Les mesures de reducció del trànsit motoritzat en entorns escolars són valorades de manera positiva per la majoria de la població, amb puntuacions que oscil·len entre 6,46 i 7,08 sobre 10. No obstant això, els Districtes 1 i 2 registren nivells de satisfacció més baixos, atribuïts a la persistència del trànsit en àrees ja pacificades, la qual cosa suggereix una percepció de millora insuficient o limitada.

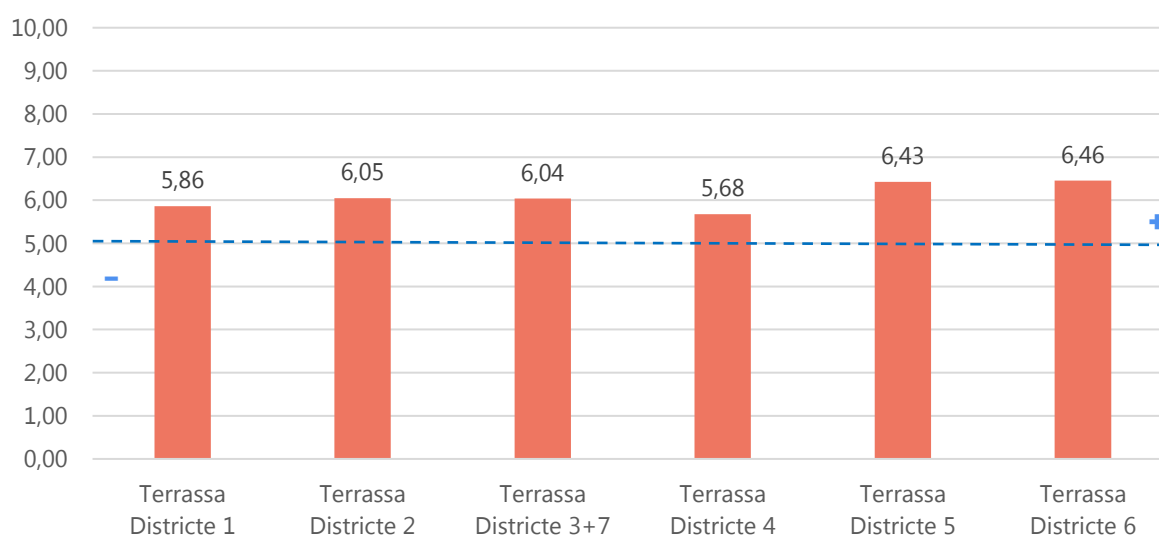


Figura 79. Valoració de l'ample i l'estat de les voreres del seu barri de residència. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

Distribució territorial de percepció

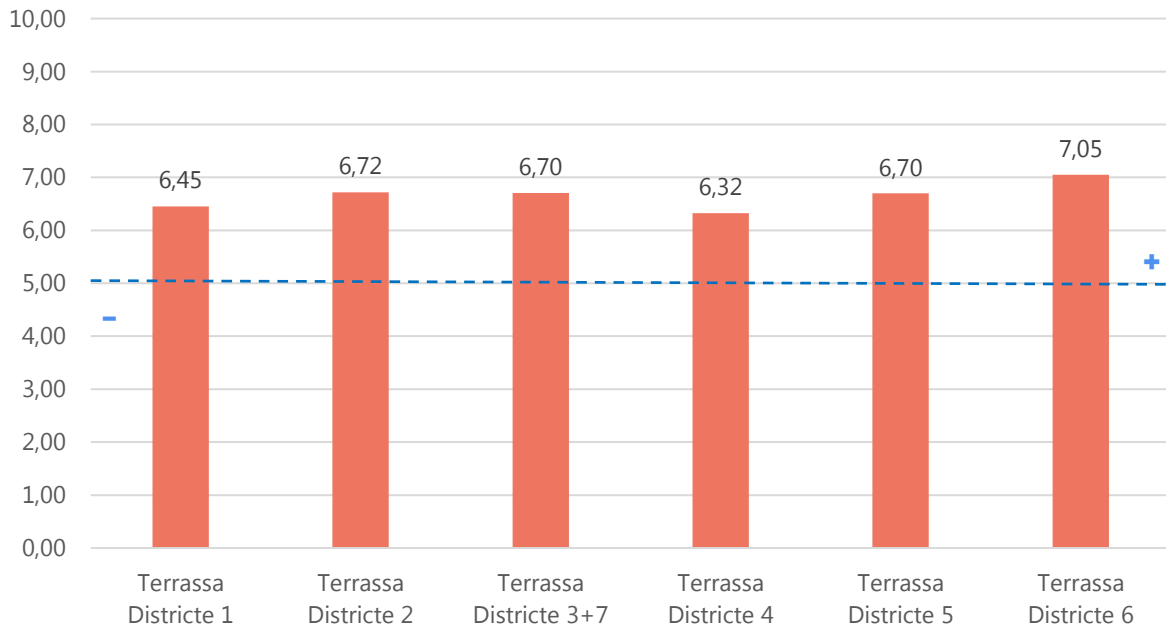


Figura 80. Valoració de les noves àrees de vianants. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023

Distribució territorial de percepció

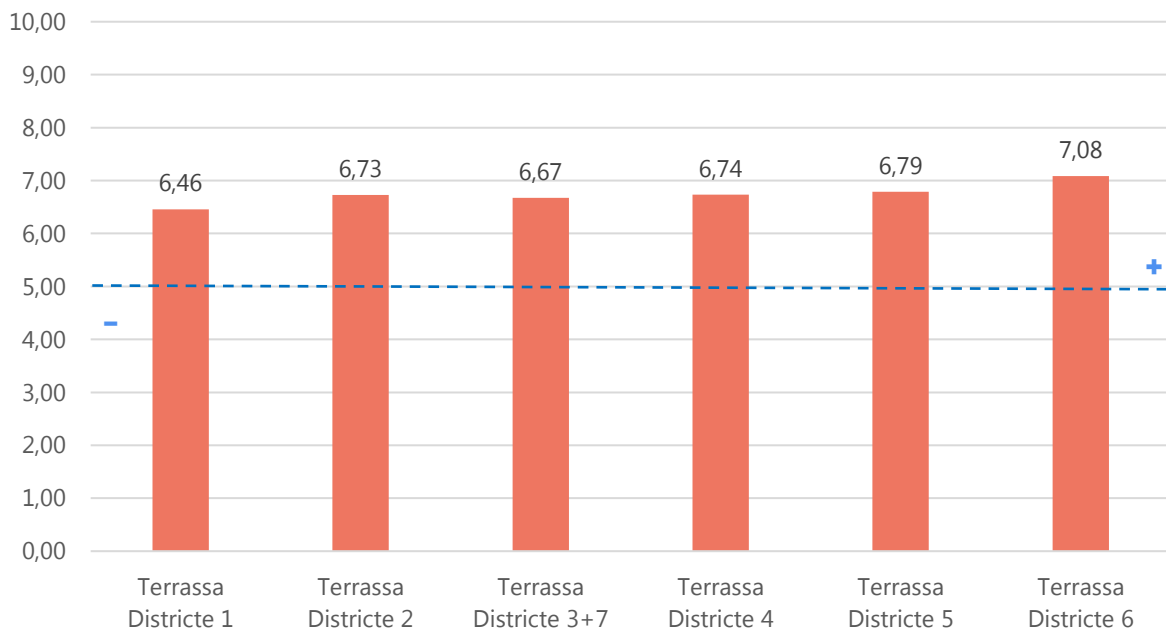


Figura 81. Valoració de la reducció de la mobilitat motoritzada a l'entorn de les escoles. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

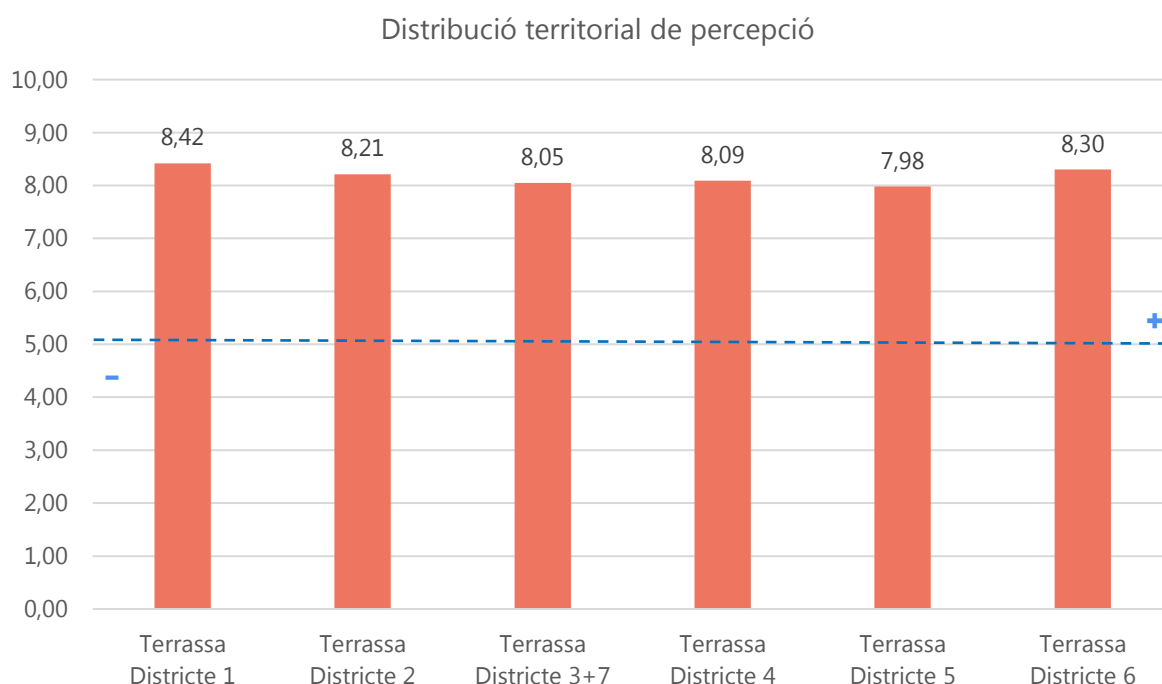


Figura 82. Amb uns carrers que permetin que els nens i les nenes puguin anar a l'escola de forma autònoma. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

Enquesta ciutadana

L'enquesta ciutadana realitzada en el marc del procés d'actualització del PMU permet recollir la percepció directa de la ciutadania sobre els principals conflictes que afecten negativament la mobilitat per als vianants a Terrassa.

Entre els resultats obtinguts, destaquen quatre problemàtiques principals:

- L'ample insuficient i el mal estat de conservació de les voreres, assenyalat pel 30 % de les persones enquestades.
- La velocitat elevada dels vehicles en encreuaments i itineraris per als vianants prioritaris, esmentada pel 20 %.
- L'augment del trànsit de patinets en espais per als vianants, identificat pel 15 %, com un factor d'inseguretat i mal ús de l'espai públic.
- Problemes relacionats amb l'accessibilitat universal, citats pel 10 %, com a barreres físiques o obstacles urbans.

A més, les persones participants van esmentar reiteradament els carrers Arquímedes i Galileu com a espais problemàtics, destacant en ells:

- L'excessiva velocitat del trànsit motoritzat, generadora d'inseguretat, soroll i contaminació.
- La insuficient amplària de voreres, que afecta la seguretat i comoditat del trànsit per als vianants.

- L'estat degradat de les ampliacions temporals de l'espai per als vianants, percebudes com a fràgils o mal mantingudes.
- L'escassetat de vegetació, que repercuteix negativament en el confort tèrmic i en la qualitat ambiental de l'entorn.

Quant a les solucions prioritzades per la ciutadania (valorades en una escala d'1 a 3), s'identifiquen les següents:

- Creació d'itineraris segurs i còmodes cap a i des dels barris: puntuació mitjana de 2,3/3.
- Ampliació permanent de voreres i zones per als vianants intervingudes a través d'urbanisme tàctic: puntuació mitjana de 2,2/3.
- Conversió d'intervencions temporals en infraestructures definitives mitjançant ampliacions permanents de vorera: puntuació mitjana de 2,03/33.

Tallers de participació

Els tallers participatius amb la ciutadania desenvolupats durant el procés de diagnòstic han permès reforçar i enriquir les problemàtiques i oportunitats prèviament detectades, aportant una visió qualitativa complementària a les enquestes i al treball tècnic:

Reptes identificats

- Conflictes freqüents entre persones vianants i usuàries de bicicletes o patinets, provocats per la invasió reiterada d'espais per als vianants per part de vehicles de mobilitat personal.
- Insuficiència i falta d'adequació de la infraestructura per als vianants, amb presència de voreres estretes, obstacles com a pals, contenidors i mobiliari mal situat, a més d'una il·luminació deficient i manteniment irregular.
- Encreuaments perillosos per a persones vianants, especialment en punts amb girs de vehicles insegurs, que incrementen el risc de sinistralitat viària.

Oportunitats plantejades

- Millorar la seguretat viària mitjançant la instal·lació d'elements físics —com a bol·lards— en encreuaments identificats com especialment conflictius.
- Augmentar la inversió en infraestructura accessible i consolidar com a permanents les intervencions tàctiques existents, especialment en entorns clau com a parcs, biblioteques o centres escolars. Aquestes mesures es consideren essencials per a enfortir la qualitat de l'espai públic i consolidar la mobilitat a peu com a opció preferent.

3.3.4. Reptes de futur

La xarxa principal d'itineraris per a persones vianants a Terrassa presenta una major densitat en les àrees centrals, mentre que la seva cobertura disminueix progressivament cap a les zones perifèriques i nuclis disseminats. Aquesta distribució desigual genera desequilibris en l'accessibilitat per als vianants, afectant especialment a determinats sectors del municipi.

S'observa la necessitat de garantir una transició fluida i permeable entre l'àmbit urbà central —caracteritzat per una trama contínua— i els espais perifèrics, que presenten una major fragmentació i discontinuïtat en la xarxa.

Un dels factors que limita la funcionalitat del conjunt de la xarxa és la baixa accessibilitat per als vianants en nuclis perifèrics, com a Ca Gonteres, Ca Palet de Vista Alegre, Les Martines, Les Fonts, Ca Parellada i Font de l'Espardenyera. En aquestes àrees, la fragmentació del teixit urbà i la distància respecte a la xarxa principal dificulten la connectivitat per als vianants.

A això se suma la limitada capacitat de la xarxa de proximitat per a connectar aquests sectors amb equipaments clau del municipi, especialment en el nord-oest i sud-est, on centres educatius, espais de treball, equipaments de salut i serveis socials no disposen d'una connexió per als vianants adequada. Encara que aquests casos representen menys del 20 % del total, s'identifiquen com a punts on és necessari actuar per a garantir la cobertura i continuïtat del sistema.

En el cas dels equipaments i centres socioproductius que formen part de la malla estructurant, s'assenyala la necessitat d'estudiar i planificar millores en els seus entorns immediats, amb l'objectiu d'assegurar tant l'espai de pas com el d'estada per a les persones vianants, així com una adequada pacificació del trànsit vehicular en les zones adjacents.

Les condicions físiques de la infraestructura viària també condicionen l'experiència de mobilitat a peu. En diversos punts de la ciutat, s'han detectat deficiències en l'amplària i l'estat de conservació de les voreres, la qual cosa compromet tant la seguretat com la comoditat del trànsit per als vianants.

Un cas especialment rellevant és el de la Avinguda del Vallès, on es registren diferències significatives en la secció transversal de les voreres, així com en el seu estat de conservació i la seva connectivitat amb la xarxa per als vianants existent. Aquesta situació limita la seva funcionalitat com a corredor estructurant nord-sud i aquest-oest, generant discontinuïtats que dificulten la mobilitat a peu.

Aquest tipus de problemàtica es veu agreujada als carrers amb pendents superiors al 6 %, que suposen una barrera per a la mobilitat universal. Aquesta limitació és especialment evident en els districtes 1, 4 i 7, on l'orografia del terreny condiona negativament l'accessibilitat i requereix una atenció específica per a garantir el compliment dels estàndards mínims.

D'altra banda, la discontinuïtat de la trama urbana en la zona industrial del sud afecta de manera directa a la connexió entre Ca Parellada i la resta del municipi. La falta de permeabilitat de la xarxa principal en aquest sector industrial dificulta el trànsit per als vianants i genera una

desconnexió estructural amb l'entorn urbà consolidat, la qual cosa restringeix les opcions de desplaçament a peu i afebleix la integració territorial.

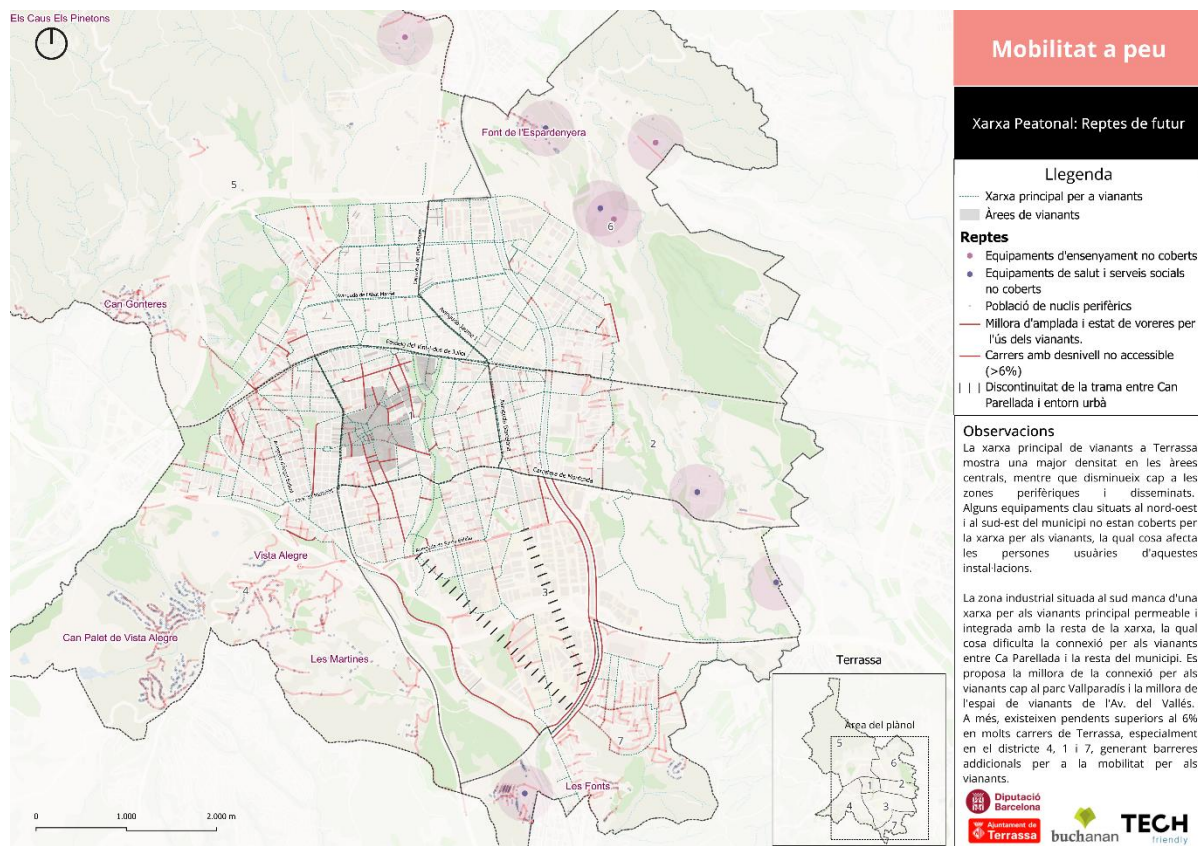


Figura 83. Reptes a futur observades sobre la xarxa per als vianants de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

3.4. Mobilitat ciclista i VMP

Terrassa, membre de la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, reforça el seu compromís amb la mobilitat sostenible i activa, promovent la bicicleta i els VMP (vehicles de mobilitat personal) com a mitjans prioritaris en els desplaçaments urbans. L'Ordenança de Mobilitat de Terrassa, aprovada al gener de 2021 després d'un procés participatiu iniciat en 2019, estableix el marc jurídic per a aquesta integració. Entre les seves principals mesures destacades:

- La bicicleta té preferència en la calçada i pot circular en el centre del carril, la qual cosa obliga els vehicles motoritzats a adaptar la seva velocitat a la del ciclista i prohibeix l'avançament en el mateix carril.
- S'institucionalitza la reducció general de velocitat en vies urbanes a 30 km/h, excepte en vies de dues o més carrils per sentit, on es manté el límit de 50 km/h.
- S'impulsen les Zones 30 amb criteris de disseny orientats a la pacificació del trànsit: seccions mínimes, plataformes úniques i senyalització reforçada.
- En relació amb els VMP, l'ordenança estableix que només poden circular per calçada o carril bici, queda prohibit el seu ús en voreres, i només pot fer-ho una persona per vehicle, penalitzat amb multa de 200 € si incompleix.
- A més, es requereix l'ús de casc, llums frontals i posteriors, i s'estableix una edat mínima de 16 anys per a conduir un VMP.

Aquest marc jurídic normatiu estableix les bases del model de mobilitat ciclistes i VMP actual.

3.4.1. Anàlisi de l'Oferta

Aquest apartat presenta una anàlisi integral de la infraestructura disponible a Terrassa per a la circulació de bicicletes i VMP, amb l'objectiu d'avaluar el seu grau d'implantació, funcionalitat i cobertura. Per a això, s'examinen distints components de la xarxa pedalable: l'estructura viària i les seves tipologies constructives i funcionals, la cobertura territorial, els punts crítics que afecten la continuïtat i seguretat dels recorreguts, així com els serveis i el sistema d'aparcament. Tot això permet comprendre en quina mesura la xarxa actual afavoreix una mobilitat activa, connectada i segura en el conjunt del municipi.

Xarxa de vies ciclistes i VMP

Com s'exposa en la introducció d'aquest apartat, l'Ordenança de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa, aprovada en 2021, reforça el paper de la bicicleta com a vehicle prioritari en la calçada, promovent la seva integració segura i normalitzada en el conjunt del sistema de mobilitat urbana.

A més, amb l'aplicació de la normativa de la Direcció General de Trànsit (DGT), en vigor des de 2021, tots els carrers d'un sol carril per sentit han passat a tenir un límit de velocitat de 30 km/h, la qual cosa les converteix automàticament en vies pedalables. Aquesta ampliació del marc normatiu ha suposat una expansió significativa de la xarxa pedalable de Terrassa, en incorporar una gran quantitat de carrers convencionals al sistema de circulació amb bicicleta i VMP.

Aquest nou escenari legal es complementa amb la consolidació i extensió de les Zones 30, espais urbans on, més enllà de la limitació de velocitat, el disseny viari incorpora criteris específics de pacificació del trànsit, com a seccions més estretes, plataformes úniques, traçats continus i senyalització reforçada. Aquestes zones no sols faciliten la circulació ciclista, sinó que també afavoreixen la seguretat i la convivència amb les persones vianants, integrant la bicicleta com a mode habitual de desplaçament en entorns urbans densos i consolidats.

Un dels reptes observables és la necessitat d'adaptació progressiva dels carrers urbans amb velocitat limitada a 30 km/h a les especificacions de disseny i criteris de gestió que caracteritzen a les Zones 30, seguint paràmetres de "carrers complets" que assegurin funcionalitat, inclusió modal, accessibilitat universal i habitabilitat de l'espai públic.

Per a estructurar l'anàlisi d'aquests itineraris, es distingeixen dos nivells de xarxa:

- Xarxa total d'Itineraris Ciclistes i VMP: comprèn el conjunt d'infraestructures, traçats i tipologies diverses que permeten la circulació segura, directa i còmoda amb bicicleta, patinet elèctric i altres VMP.
- Xarxa principal d'Itineraris Ciclistes i VMP: formada pels itineraris més estratègics i estructurants, pensats per a facilitar els desplaçaments diaris amb bicicleta o VMP entre els principals pols d'atracció i generació de mobilitat, com ara centres educatius, estacions, zones industrials, eixos comercials, centres sanitaris i equipaments esportius.

Xarxa total d'Itineraris Ciclistes i VMP

En comparació amb l'any 2016, quan es comptabilitzaven 150 km de vies pedalables, la xarxa total d'itineraris ciclistes i per a VMP a Terrassa ha experimentat un creixement exponencial. La inclusió de totes les vies urbanes amb límit de 30 km/h com a part d'aquesta xarxa ha suposat una ampliació substancial de la seva cobertura, fins a aconseguir actualment els 519,12 km.

Aquest augment representa un canvi d'escala que planteja nous reptes i oportunitats per al model de mobilitat urbana, en posicionar a Terrassa com una ciutat més accessible, sostenible i adaptada a la mobilitat activa.

No obstant això, aquest creixement quantitatiu no s'ha traduït necessàriament en una millora proporcional de la qualitat i seguretat de tots els itineraris habilitats per a la circulació amb bicicleta o VMP. Molts dels trams incorporats recentment, encara que formalment reconeguts com a pedalables, no reuneixen encara les condicions òptimes per a garantir una experiència d'ús segura, directa i contínua.

Perquè la xarxa total d'itineraris ciclistes i per a VMP sigui plenament funcional, ha de complir amb una sèrie de característiques tècniques i operatives bàsiques:

- Condicions tècniques adequades: tots els trams han de comptar amb bona visibilitat, senyalització específica, il·luminació suficient, ràdios de gir adequats i passos segurs en les interseccions.

- Identificació en l'espai urbà: els itineraris han de ser fàcilment recognoscibles en la via pública, tant per a les persones usuàries com per a altres modes, reduint així els conflictes d'ús

Criteri	2003	2016	2023*
Xarxa total d'itineraris para bicicletes y VMP	< 10km	150km	519,12km

Taula 18. Comparativa de la xarxa total de bicicletes i VMP de Terrassa. 2003-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

***Inclusió de totes les vies *urbanes de 30 km/h com a pedalables**

Xarxa principal d'Itineraris Ciclistes i VMP

La xarxa principal constitueix l'eix vertebrador de la mobilitat ciclista i de VMP a Terrassa, amb una longitud total de 185,97 km. Aquesta xarxa ha estat definida en el marc del Pla de Promoció per a l'Ús de la Bicicleta 2022–2025 i recollida en la Guia de la Bicicleta de Terrassa, i s'estructura a partir de l'experiència quotidiana de les persones usuàries i dels recorreguts més habituals dins del municipi.

El seu disseny respon a la identificació dels corredors prioritaris per als desplaçaments quotidians, facilitant la connexió eficient amb els principals equipaments i nodes de transport: centres educatius, estacions de transport públic, zones industrials, eixos comercials, centres sanitaris i esportius.

Aquesta xarxa principal representa aproximadament el 9 % del total del viari municipal, la qual cosa posa en relleu el seu caràcter estratègic dins del sistema de mobilitat activa de la ciutat (vegeu Figura 84).

És rellevant assenyalar que, a diferència de la situació vigent en 2016, i en virtut del Decret 10482/2024 que modifica l'Ordenança de Mobilitat de Terrassa, les àrees de persones vianants han deixat de ser pedalables i part d'aquesta xarxa principal. En conseqüència, tant les persones usuàries de bicicletes com VMP estan obligades a descendir dels seus vehicles i circular a peu quan transitin per aquestes zones.

Aquesta modificació normativa respon a l'objectiu de garantir la prioritat i seguretat de les persones vianants en espais específicament dissenyats per al trànsit per als vianants, reforçant així l'equilibri modal i la convivència en l'espai públic urbà.

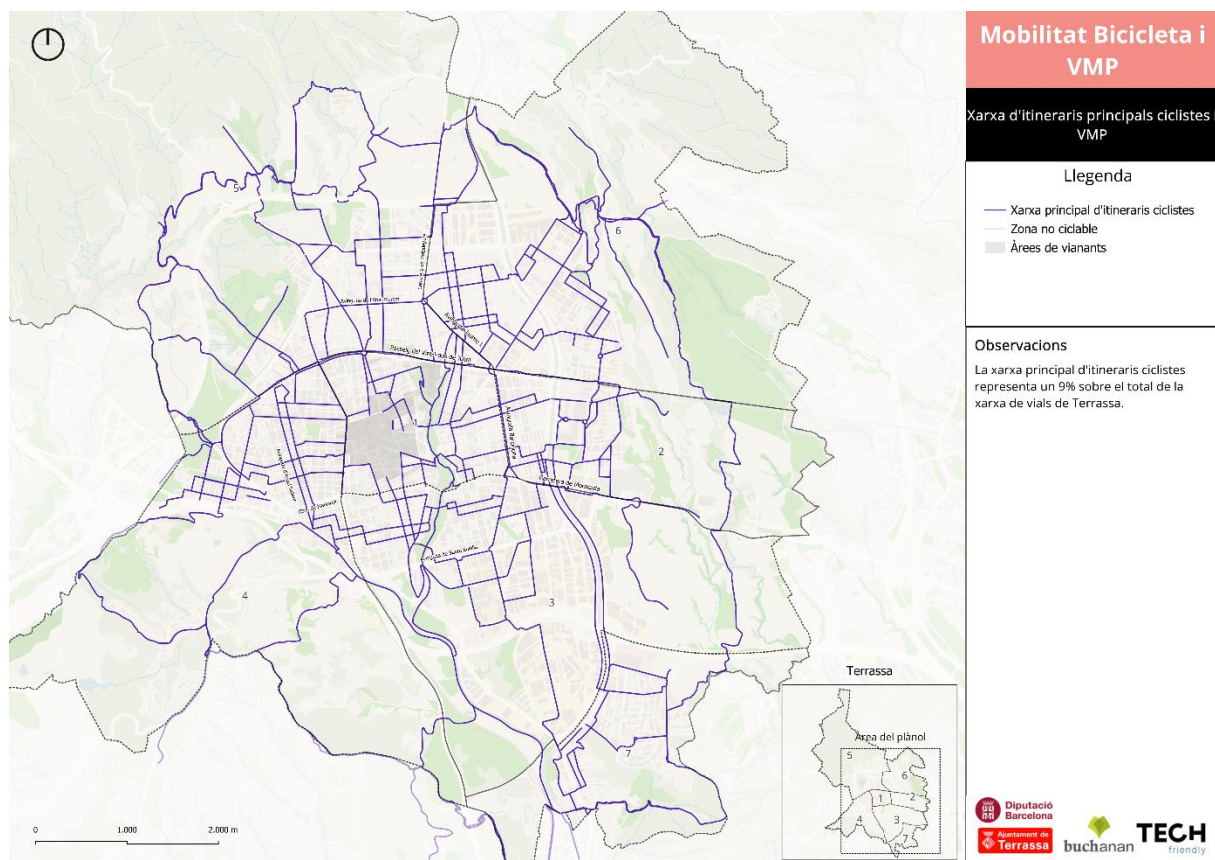


Figura 84. Xarxa total d' itineraris principals per a bicicletes i VMP de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Tipologia de vies ciclistes i VMP

S'ha realitzat una anàlisi detallada de la xarxa d'itineraris per a bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP) a Terrassa, utilitzant com a base les dades procedents de la cartografia digital municipal i dels treballs d'observació directa in situ.

Amb l'objectiu de caracteritzar la infraestructura existent, s'han establert dues classificacions complementàries d'anàlisis:

- **Tipologia constructiva:** fa referència a les característiques físiques i de disseny de l'espai destinat a la circulació de bicicletes i VMP. Aquesta classificació distingeix, principalment, entre els carrils bici segregats del trànsit motoritzat i els itineraris en cohabitació amb altres modes, com les vies compartides en calçada.
- **Tipologia funcional:** es basa en la configuració i solució infraestructural adoptada per a integrar la mobilitat ciclista en l'entorn urbà. Aquesta classificació contempla el nivell de segregació respecte al trànsit motoritzat, així com les condicions de seguretat, continuïtat i confort que ofereix cada tipus d'infraestructura a les persones usuàries de bicicleta i VMP.

Totes dues tipologies permeten comprendre el grau d'adaptació de l'espai urbà a la mobilitat ciclista i avaluar l'adequació de les diferents solucions implementades als principis de disseny d'una xarxa segura, directa i accessible

Tipologia constructiva

La classificació de la xarxa d'itineraris per a bicicletes i VMP segons la seva tipologia constructiva s'estructura en dues grans categories, en funció del tipus d'infraestructura i del grau de separació amb altres modes de transport:

- **Itinerari segregat:** es tracta d'una infraestructura dissenyada específicament per a l'ús exclusiu de bicicletes i VMP. Està físicament separada del trànsit motoritzat i de l'espai per als vianants mitjançant vorades, senyalització horitzontal, elements de mobiliari urbà o qualsevol altre sistema de delimitació física. Aquest tipus de solució garanteix un major nivell de seguretat per a les persones usuàries, en evitar la interacció directa amb vehicles i vianants, i proporciona un entorn més còmode i predictable per al desplaçament.



Figura 85. Carril bici en Avinguda Jaume I. Font: arxiu

- **Itineraris de cohabitació:** són trams en els quals bicicletes i VMP comparteixen l'espai amb altres modes de transport, ja sigui amb vehicles motoritzats o amb persones vianants. Aquesta és la tipologia més estesa a la ciutat, especialment a causa de la generalització del model de carrers a 30 km/h. No obstant això, al no tractar-se d'una infraestructura exclusiva, el nivell de seguretat i confort és variable, depenent de factors com la intensitat i velocitat del trànsit, la qualitat del disseny urbà, el tipus de senyalització o el grau d'ocupació de l'espai compartit.



Figura 86. Carril bici en Avinguda Jaume I. Font: arxiu

Actualment, la xarxa ciclista i de VMP de Terrassa està composta per 13,2 km d'itineraris segregats (equivalent al 3 % del total) i 505,9 km d'itineraris en cohabitació (97 %). Aquesta distribució posa de manifest que el model d'infraestructura ciclista de la ciutat s'ha basat principalment en la convivència amb altres modes de transport, integrant la bicicleta en el viari ja existent mitjançant la pacificació del trànsit i l'aprofitament de carrers amb velocitat limitada.

Tipologia	2003		2016		2023		Dif. 2016- 2023
	Km	%	Km	%	Km	%	
Itinerari segregat	1	10%	10,9	7%	13,2	3%	-4%
Itinerari de cohabitació	9	90%	139,1	93%	505,9	97%	+4%
Total	10	100%	150	100%	519,1	100%	

Taula 19. Comparativa de la xarxa d'itineraris per a bicicletes i VMP de Terrassa segons tipologia constructiva. 2003-2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Encara que aquesta estratègia ha permès una cobertura territorial extensa, també planteja reptes importants des de la perspectiva de la qualitat i seguretat dels desplaçaments. Molts d'aquests itineraris en cohabitació no han estat específicament dissenyats per a la mobilitat ciclista, la qual cosa pot afectar la comoditat, la continuïtat del traçat i la percepció de seguretat de les persones usuàries.

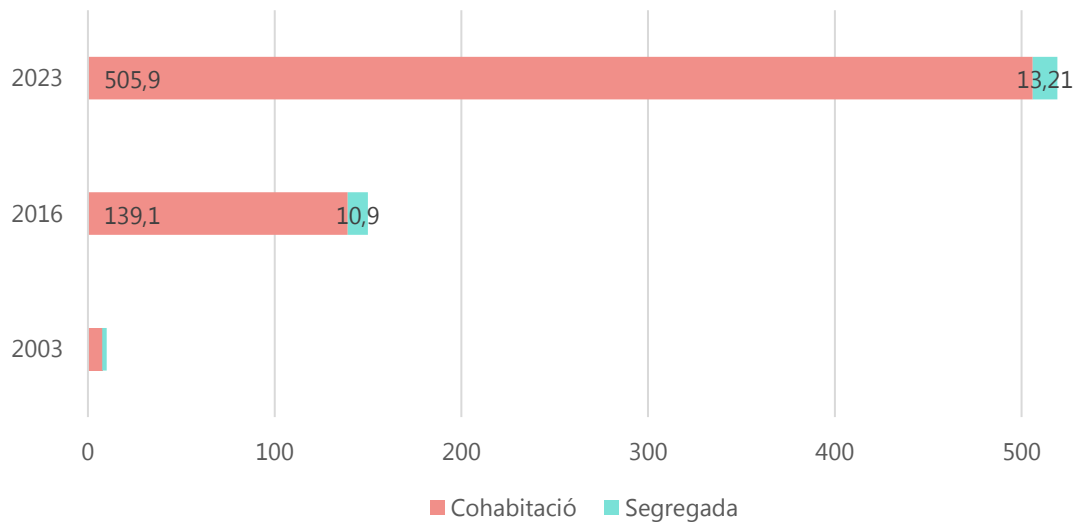


Figura 87. Distribució de la xarxa d'itineraris en quilòmetres per a bicicletes i VMP de Terrassa segons tipologia constructiva. 2003-2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

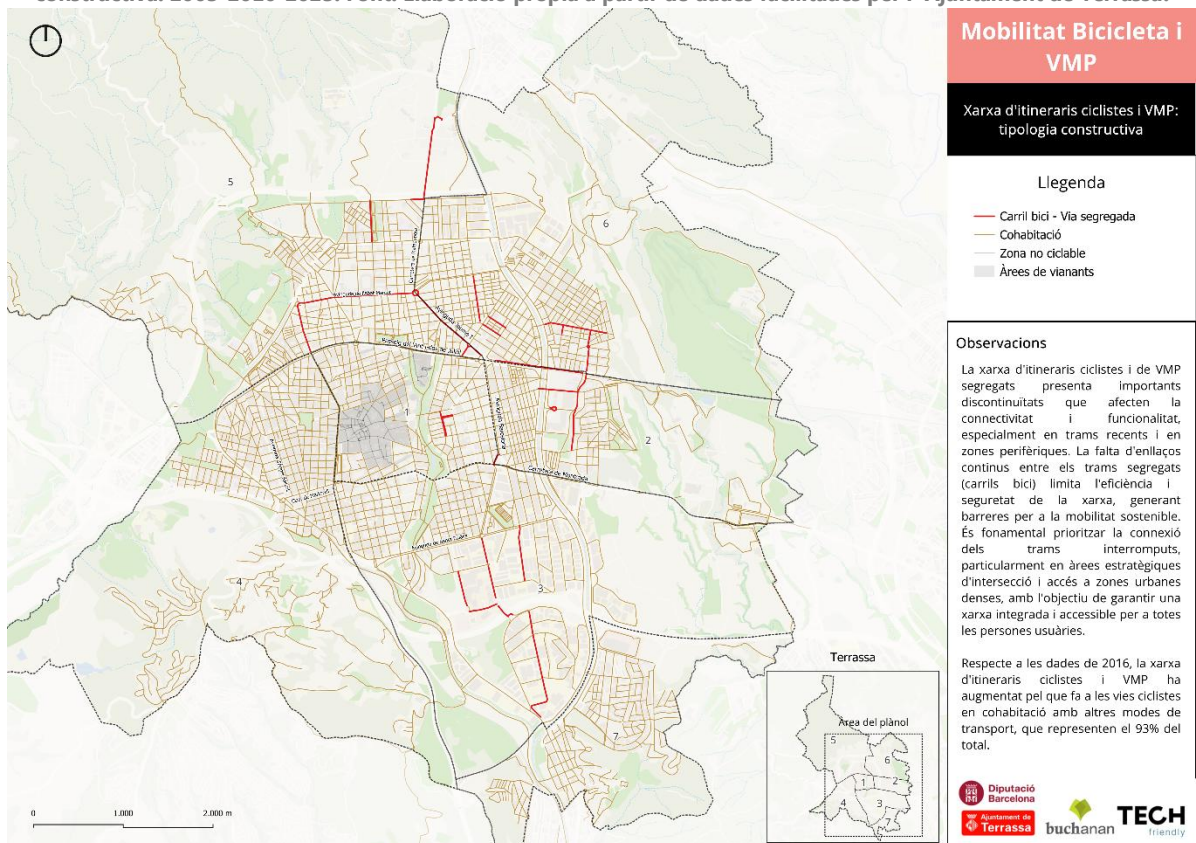


Figura 88. Xarxa d'itineraris per a bicicletes i VMP de Terrassa segons tipologia constructiva. 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Itinerari segregat

La xarxa d'itineraris segregats a Terrassa es concentra principalment en tres àrees: avinguda de l'Abat Marçet - avinguda Jaume I; avinguda dels Nacions; passeig del Camp del Roure - tram final del Passeig del Vint-i-dues de Juliol; i els polígons industrials de Santa Margarida i Ca Parellada.

No obstant això, fins i tot dins d'aquests àmbits, els carrils bici presenten fragmentació i discontinuïtats, la qual cosa repercuteix negativament en la connectivitat i funcionalitat real de la xarxa.

Fora d'aquests àmbits, la bicicleta circula majoritàriament en règim de cohabitació, compartint calçada amb el trànsit motoritzat o espai amb les persones vianants. Aquesta escassa presència de carrils segregats posa de manifest la falta d'una infraestructura protegida i contínua, especialment en eixos estratègics com Passeig del Vint-i-dues de Juliol o Avinguda de Barcelona, Avinguda del Vallès, Av. Font i Sagué, Av. de Portugal, carretera de Matadepera i la carretera de Castellar.

En tots ells, la intensitat de trànsit, la velocitat de circulació i les condicions del disseny urbà dificulten la seguretat i la comoditat dels desplaçaments amb bicicleta o VMP.

Des del punt de vista urbanístic, aquest model respon a una lògica de baixa intervenció física, en la qual la bicicleta s'ha integrat sobre la xarxa viària existent sense una transformació significativa de l'espai públic. Encara que aquesta estratègia ha permès una expansió ràpida de la xarxa pedalable, també ha generat dèficits estructurals en termes de seguretat i continuïtat, factors clau per al foment de l'ús quotidià de la bicicleta, especialment entre persones usuàries inexpertes o vulnerables.

En conjunt, s'evidencia la necessitat d'evolucionar cap a un model mixt, que combini la cobertura territorial dels itineraris en cohabitació amb la creació de corredors segregats en els eixos clau de desplaçament urbà origen - destinació.

Itineraris de cohabitació

La xarxa d'itineraris en cohabitació ha experimentat un creixement significatiu entre 2016 i 2023, aconseguint una extensió total de 505,9 km.

Tipologia	2016		2023		Dif. 2016-2023
	Km	%	Km	%	
Cohabitació bicicleta - vianant (*)	23,52	17%	91,8	18%	+1%
Cohabitació bicicleta – bus - taxi	2,74	2%	5,17	1%	-1%
Cohabitació bicicleta – vehicle motoritzat	112,28	81%	408,41	81%	=
Total	138,54	100%	505,9	100%	-

Taula 20. Comparativa de la xarxa d'itineraris per a bicicletes i VMP de cohabitació. 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

(*) S'ha inclòs la tipologia de pista bici i de anella verda.

Destaca l'increment dels itineraris compartits entre bicicleta i vianant, que han passat de 23,52 km en 2016 a 91,8 km en 2023, representant actualment el 18% de la xarxa. Aquest augment es deu, en part, a la consolidació de corredors com la Anella Verda, que incorporen plataformes àmplies d'ús compartit.

No obstant això, aquest model continua plantejant reptes importants de convivència, especialment en trams amb alta intensitat per als vianants, presència de patinets elèctrics, i senyalització deficient, la qual cosa redueix la seguretat percebuda i real de l'espai.

La cohabitació bicicleta–persona vianant es dona principalment en avingudes principals i espais recreatius, com el Parc de Vallparadís o la pròpia Anella Verda, on el disseny de plataformes amples compartides afavoreix la convivència entre modes. No obstant això, aquesta tipologia també s'aplica en carrers amb voreres estretes, on la senyalització horitzontal és clau per a garantir un ús adequat i segur de l'espai.

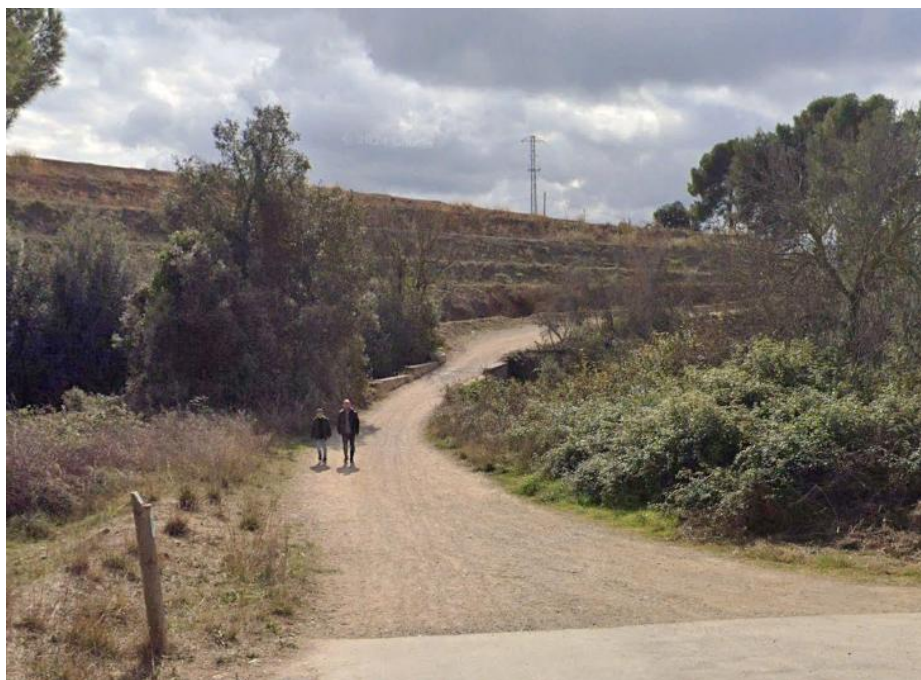


Figura 44. Anella Verda de Terrassa. 2022. Font: Google Earth.

La cohabitació entre bicicleta, bus i taxi es troba limitada a trams concrets de tres eixos principals: carrer Fàtima, Rambla d'Ègara i trams de la carretera de Montcada. En aquests carrers, la bicicleta comparteix el carril reservat al transport públic. La funcionalitat d'aquesta tipologia depèn en gran manera del disseny de les parades i de la visibilitat per a evitar conflictes modals.



Figura 45. Rambla d'Ègara. 2025. Font: Google Earth.

En la resta del teixit viari, la bicicleta cohabita directament amb el vehicle privat, la qual cosa representa la tipologia més estesa a la ciutat. Aquesta situació s'ha vist reforçada després de l'aprovació de l'Ordenança de Mobilitat de 2021 i l'entrada en vigor de la reducció generalitzada de velocitat a 30 km/h, la qual cosa ha facilitat la convivència modal en calçada.



Figura 46. Carrer Ample. 2025. Font: Google Earth.

En aquests carrers, la normativa estableix i recomana que les bicicletes circulin pel centre del carril, augmentant la seva visibilitat i reduint riscos associats a l'avançament en paral·lel. Per part seva, en les vies amb límit de 50 km/h, les bicicletes també estan autoritzades a circular, encara que en condicions menys favorables de seguretat i confort.

L'ordenança també regula per primera vegada la circulació dels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP), l'ús de la qual ha crescut significativament com a alternativa econòmica i sostenible al vehicle motoritzat privat. No obstant això, s'estableix que els VMP no poden circular per vies amb límit de 50 km/h, limitant el seu ús a contextos més pacífics.

Tipologia funcional

La xarxa d'itineraris per a bicicletes i VMP de Terrassa presenta una notable diversitat funcional, reflex de les diferents solucions implementades per a integrar la mobilitat ciclista en l'estructura urbana de la ciutat. Aquesta classificació permet distingir els tipus d'infraestructura segons la seva configuració, grau d'exclusivitat i context d'implantació, facilitant una comprensió més precisa del funcionament i abast de la xarxa.

A continuació, es descriuen les tipologies funcionals identificades:

- Carril bici: via d'ús exclusiu per a bicicletes i VMP, adossada a la calçada i delimitada mitjançant senyalització horitzontal i vertical. Pot ser unidireccional o bidireccional i, en alguns casos, comptar amb separació física respecte al trànsit motoritzat.
- Pista bici: infraestructura segregada destinada a la circulació ciclista, situada habitualment en entorns naturals, interurbans o en parcs metropolitans.
- Anella Verda: xarxa d'itineraris pedalables i senderes perimetrals que envolten la ciutat i connecten zones naturals i barris perifèrics, combinant funcions de mobilitat i oci.
- Vorera-bici: trams compartits entre ciclistes i persones vianants sobre vorera. Encara que permeten la convivència, requereixen senyalització clara i especial precaució, donada la fragilitat de l'entorn compartit.
- Carrils bici-bus: carrils reservats per al transport públic on les bicicletes estan autoritzades a circular. Es localitzen en trams específics de la ciutat.
- Zona 30: carrers dissenyats amb criteris de pacificació del trànsit, amb velocitat màxima de 30 km/h, seccions estretes i prioritat per als modes actius. Afavoreixen la convivència entre persones vianants, bicicletes i vehicles motoritzats.
- Velocitat 30: segons normativa DGT (2021), tots els carrers d'un sol carril per sentit en entorn urbà estan limitades a 30 km/h. L'ordenança local permet i recomana que les bicicletes circulin pel centre del carril, reforçant la seva visibilitat i seguretat.
- Velocitat 50: vies d'alta intensitat de trànsit, amb circulació motoritzada més ràpida i menys adaptades a la mobilitat ciclista. Les bicicletes poden circular, però en condicions menys segures. Els VMP no estan autoritzats a circular per aquestes vies.

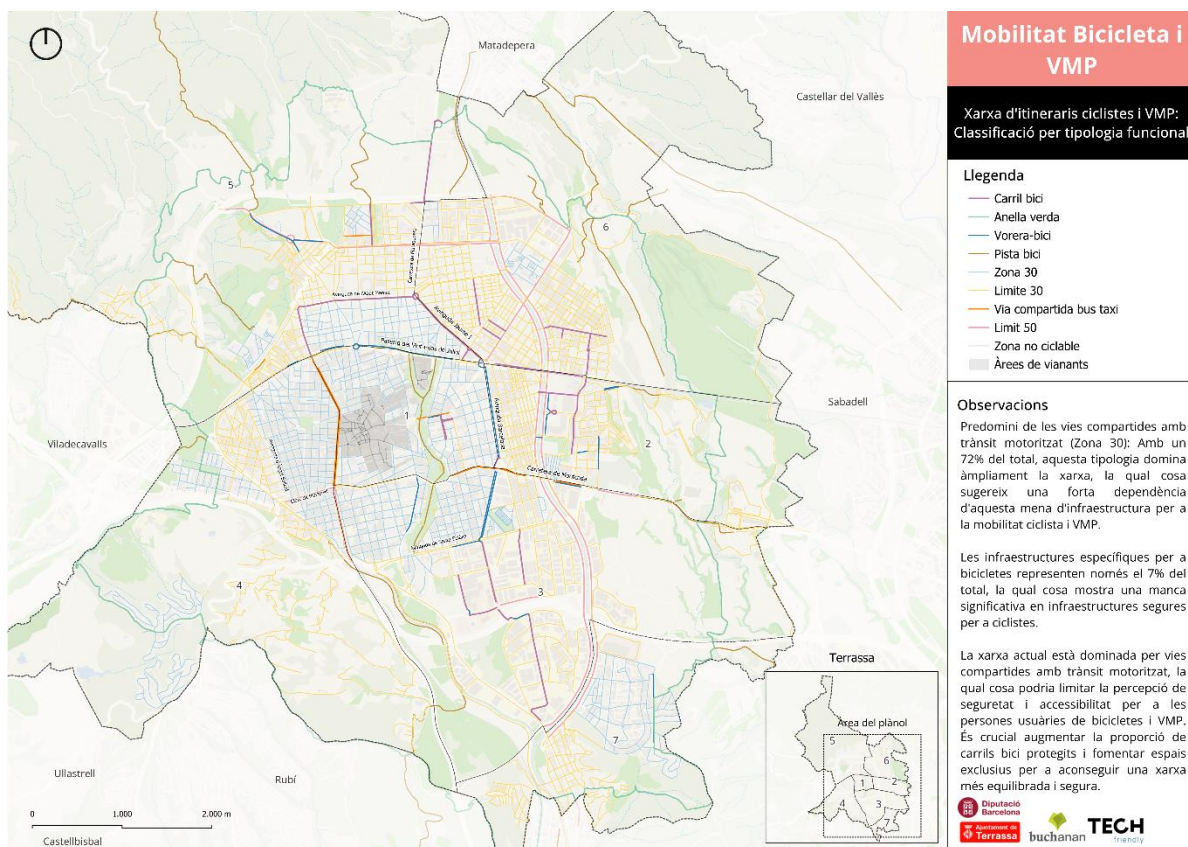


Figura 89. Classificació de la xarxa total d'itineraris per a bicicleta per tipologia funcional. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

La xarxa destaca per la seva composició híbrida i complementària, que ha permès incorporar una gran part del viari urbà gràcies a la generalització dels carrers a velocitat 30 km/h, que representen actualment el 50% de la xarxa total.

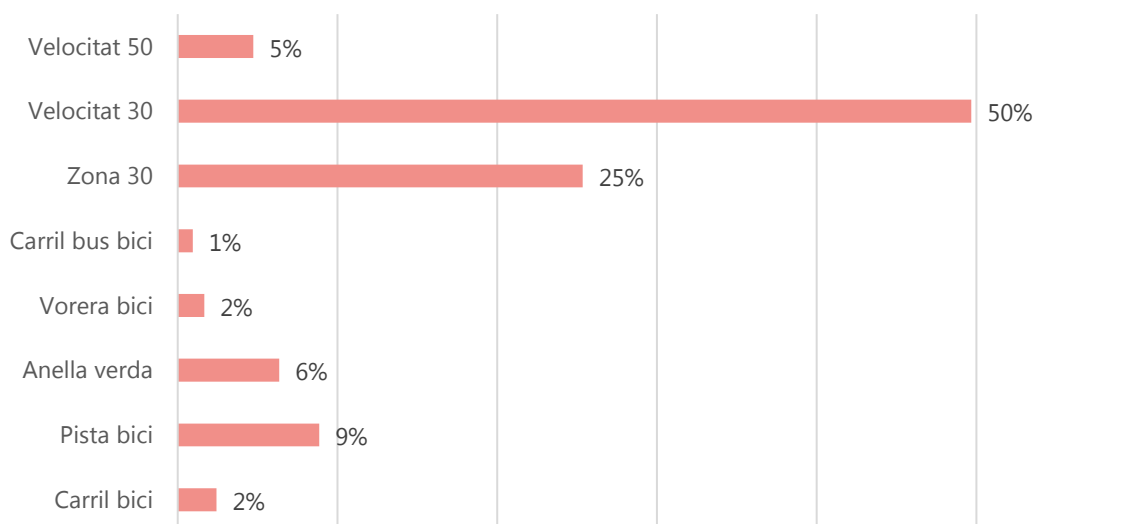


Figura 90. Comparativa de la xarxa d'itineraris per a bicicletes i VMP de Terrassa segons tipologia funcional. 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

En el cas de la xarxa principal, les ciclo carrils —formades per les tipologies de zona 30, velocitat 30 i velocitat 50— constitueixen el model dominant, amb un 63 % del total, mentre que la presència de carrils bici continua sent reduïda. La pista bici i la Anella Verda funcionen com a estructures complementàries, utilitzades tant per a mobilitat quotidiana com amb finalitats recreatius o esportius. Aquesta mescla d'usos evidencia la necessitat de garantir continuïtat, permeabilitat i qualitat en els espais de transició entre diferents tipologies d'itineraris perquè el conjunt de la xarxa pugui considerar-se una infraestructura estructurant de la mobilitat activa.

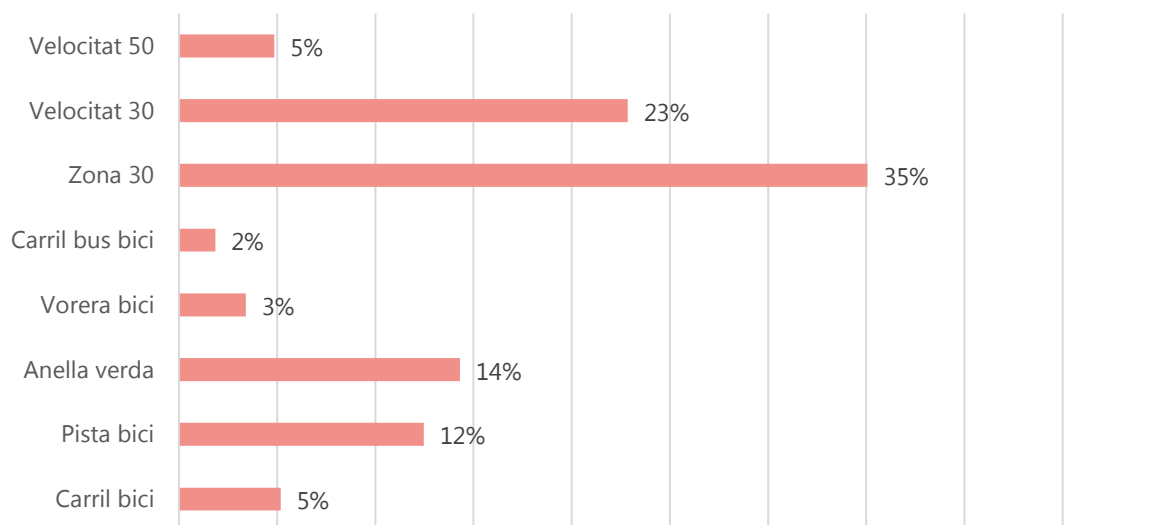


Figura 91. Comparativa de la xarxa d'itineraris per a bicicletes i VMP de Terrassa segons tipologia funcional. 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

El carril bici segregat representa actualment la infraestructura més segura dins de la xarxa ciclista de Terrassa, en oferir un espai exclusiu per a bicicletes i VMP, separat físicament del trànsit motoritzat i per als vianants. Encara que la seva presència continua sent minoritària (2 % del total de la xarxa), ha experimentat un increment significatiu en els últims anys: de 7.680 metres en 2016 a 13.210 metres en 2023, la qual cosa representa un avanç clau cap a la consolidació d'un sistema de mobilitat ciclista segur, inclusiu i planificat amb la ciutadania, tal com estableix el Pla de Promoció de la Bicicleta 2022–2025, que es descriu més endavant.

Tipologia	2016	2023	Dif. 2016-2023
Carril bici	7680 m	13210 m	+5530 m

Figura 92. Evolució de la xarxa de carrils bici de Terrassa. 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

2.1.3. Cobertura dels itineraris de vies ciclistes i VMP

S'ha realitzat una anàlisi detallada de la cobertura de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP a Terrassa, prenent com a criteri principal la tipologia constructiva: carril bici segregat i itineraris en cohabitació. Aquesta aproximació permet avaluar no sols l'extensió territorial de la xarxa,

sinó també la seva capacitat real per a facilitar desplaçaments segurs i fomentar la mobilitat activa en l'entorn urbà.

L'estudi d'accessibilitat de la població a la xarxa pedalable i VMP s'ha dut a terme considerant un radi d'influència de 150 metres, equivalent a un minut de desplaçament amb bicicleta a velocitat baixa. Aquest llindar facilita la identificació de zones amb accés immediat a la infraestructura ciclista i aquelles amb dèficits de cobertura, la qual cosa pot influir en l'elecció de la bicicleta com a mode de transport quotidià.

Cobertura xarxa total d'itineraris de bicicleta i VMP

L'anàlisi de proximitat entre la xarxa total d'itineraris pedalables i els principals equipaments urbans mostra que la gran majoria es troba dins del radi de cobertura, la qual cosa evidencia l'àmplia capil·laritat territorial aconseguida per la xarxa

Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris principals (< 150m)	2023
Habitants	99,2%
Centres educatius	99,6%
Centres de salut i serveis socials	98,9%
Centres esportius	95,4%
PAE's	100%

Taula 21. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa total d'itineraris per a bicicletes i VMP i principals centres d'atracció de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Cobertura xarxa segregada (carril i pista bici)

La cobertura proporcionada per la infraestructura segregada és significativament més limitada que la de la xarxa total.

Només el 22,5 % de la població viu a menys de 150 metres d'un carril bici segregat. Aquest percentatge és encara menor en centres educatius (16,7 %), sanitaris (18,6 %) i esportius (20,2 %). En canvi, la cobertura en polígons d'activitat econòmica (31,3 %) gràcies als carrils bici dels polígons industrials de Santa Margarida i Ca Parellada.

Aquestes dades evidencien la necessitat d'ampliar la xarxa segregada, especialment en sectors residencials i equipaments d'ús quotidià, per a millorar la seguretat, confort i accessibilitat dels desplaçaments amb bicicleta o VMP.

Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris segregats (< 150m)	2023
Habitants	22,5%
Centres educatius	16,7%
Centres de salut i serveis socials	18,6%
Centres esportius	20,2%
PAE's	31,3%

Taula 22. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'itineraris segregats (carril bici) per a bicicletes i VMP i principals centres d'atracció de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

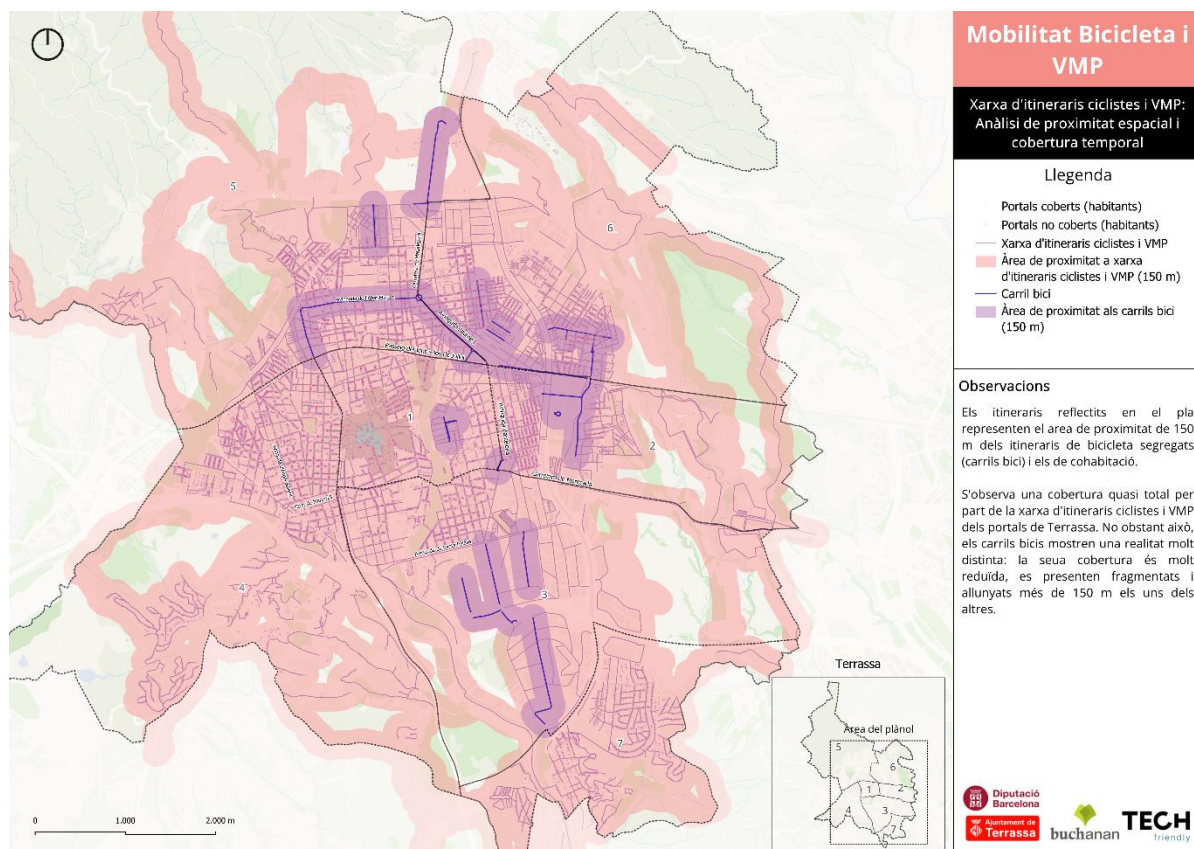


Figura 93. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa total d'itineraris per a bicicletes i VMP a principals a portals d'edificis i habitatges. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

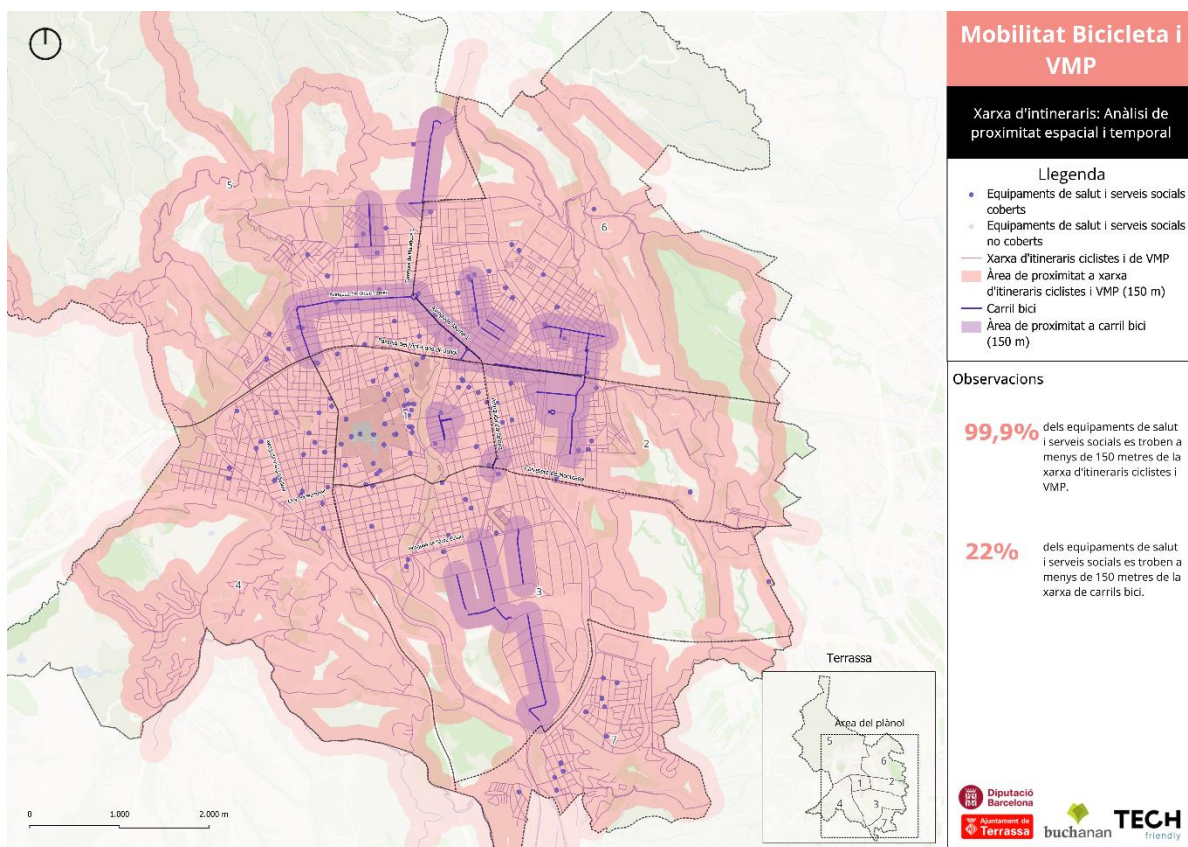


Figura 94. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa total d'itineraris per a bicicletes i VMP a centres de salut i serveis socials. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

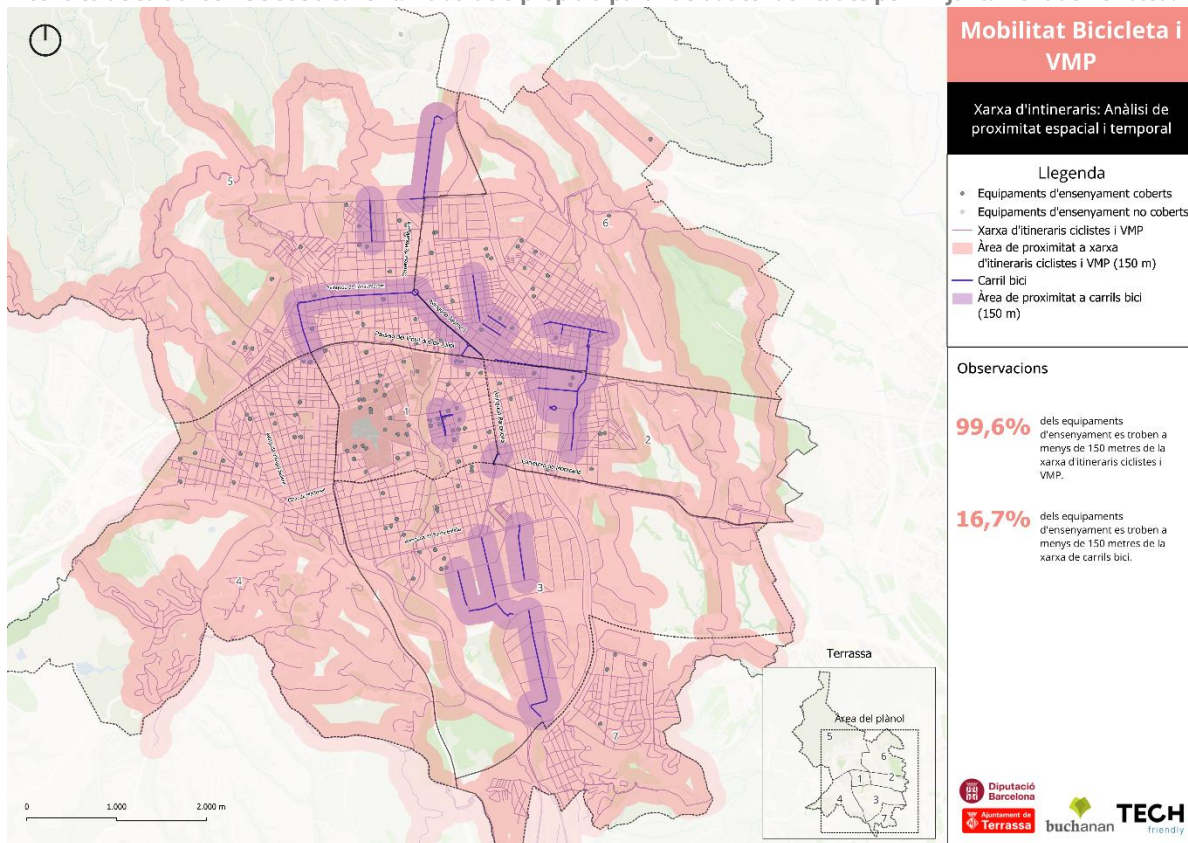


Figura 95. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa total d'itineraris per a bicicletes i VMP a equipaments educatius. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

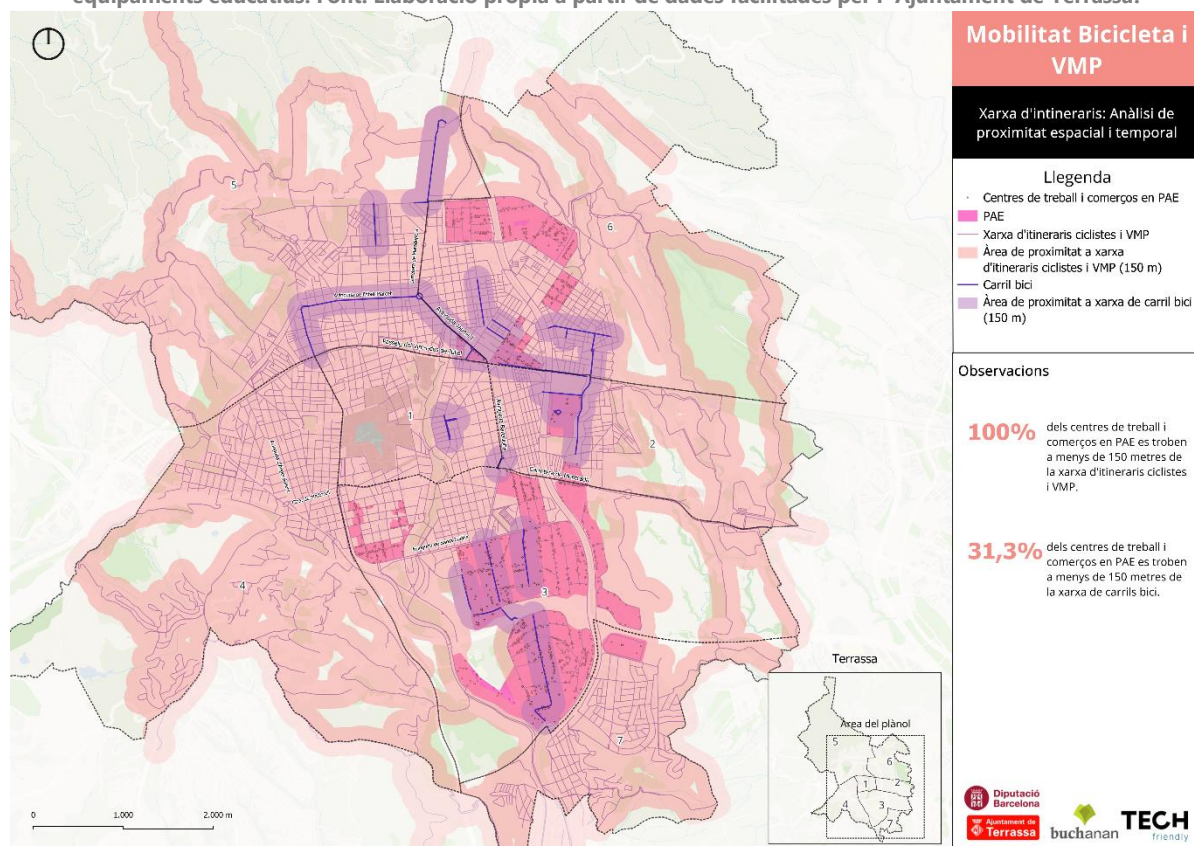


Figura 96 Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa total d'itineraris per a bicicletes i VMP a PAEs. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Punts crítics dels itineraris de vies ciclistes i VMP

Encara que la xarxa ciclista i de VMP de Terrassa ha crescut de manera notable, persisteixen zones conflictives que redueixen la seguretat i comoditat de les persones usuàries. Basant-nos en les recomanacions de la Global Designing Cities Initiative —que emfatitza la importància de dissenyar xarxes segures, connectades i accessibles per a tots els perfils de ciclistes—, els problemes detectats es divideixen en tres àrees clau: interseccions perilloses, rutes discontinües i deficiències en senyalització i paviment.

Intersecció amb altres modes de transport

Per a reduir els conflictes en encreuaments, és necessari treballar en interseccions protegides, prioritització de cicló carrils i reducció del radi de gir dels vehicles. Alguns dels punts identificats són: plaça de la Bicicleta, carrer Navarresa, passeig del Camp del Roure, passeig del Vint-i-dos de Juliol, carrer Montcada i avinguda Jaume I, entre altres.



Figura 97. Intersecció Av Jaume I. Font: Arxiu

Discontinuitat d' itineraris ciclistes

La creació d' una xarxa clicable integral implica evitar interrupcions abruptes entre diferents tipus d' infraestructura. Tanmateix, a Terrassa s' observa de manera reiterativa diversos trams interrompen la continuïtat: carrer del Periodista Grané, carrer de les Cosidores, passeig de Vint-i-dos de Juliol, carrer Provença, avinguda del Bisbe Castelltort, passeig del Camp del Roure i carrer de Wagner, entre d' altres.



Figura 98. Tramo del passeig de Vint-i-dos de Juliol (esquerra). Carrer Roure (dreta). 2025. Font: Arxiu

Estat de la senyalització i del manteniment del paviment – separació modes compartits

S'observa senyalització horitzontal desgastada, absència de bandes de separació, paviment irregular i falta de manteniment que redueix la percepció de seguretat i pot generar conflictes amb altres modes, especialment amb persones vianants.



Figura 99. Avinguda de Madrid. Font: Arxiu

Xarxa d'Aparcaments

La xarxa d'aparcaments per a bicicletes a Terrassa ha experimentat un creixement sostingut en les últimes dècades, passant de 600 places en 2009 a un total de 2.037 places en 2023. Aquesta evolució reflecteix una aposta progressiva per facilitar l'ús quotidià de la bicicleta, assegurant punts d'estacionament en origen i destinació dels desplaçaments en punts clau de la ciutat, com demostra la seva cobertura territorial.

El model predominant és el de barra en "U" invertida, una tipologia àmpliament reconeguda per la seva seguretat i funcionalitat, ja que permet ancorar tant el quadre com les dues rodes de la bicicleta, però poc funcionals per a VMP

Tipologia	2009	2013	2023
Xarxa d'aparcament per a bicicleta	600	1122	2037

Taula 23. Evolució de la xarxa d'aparcament per a bicicleta de Terrassa. 2003-2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

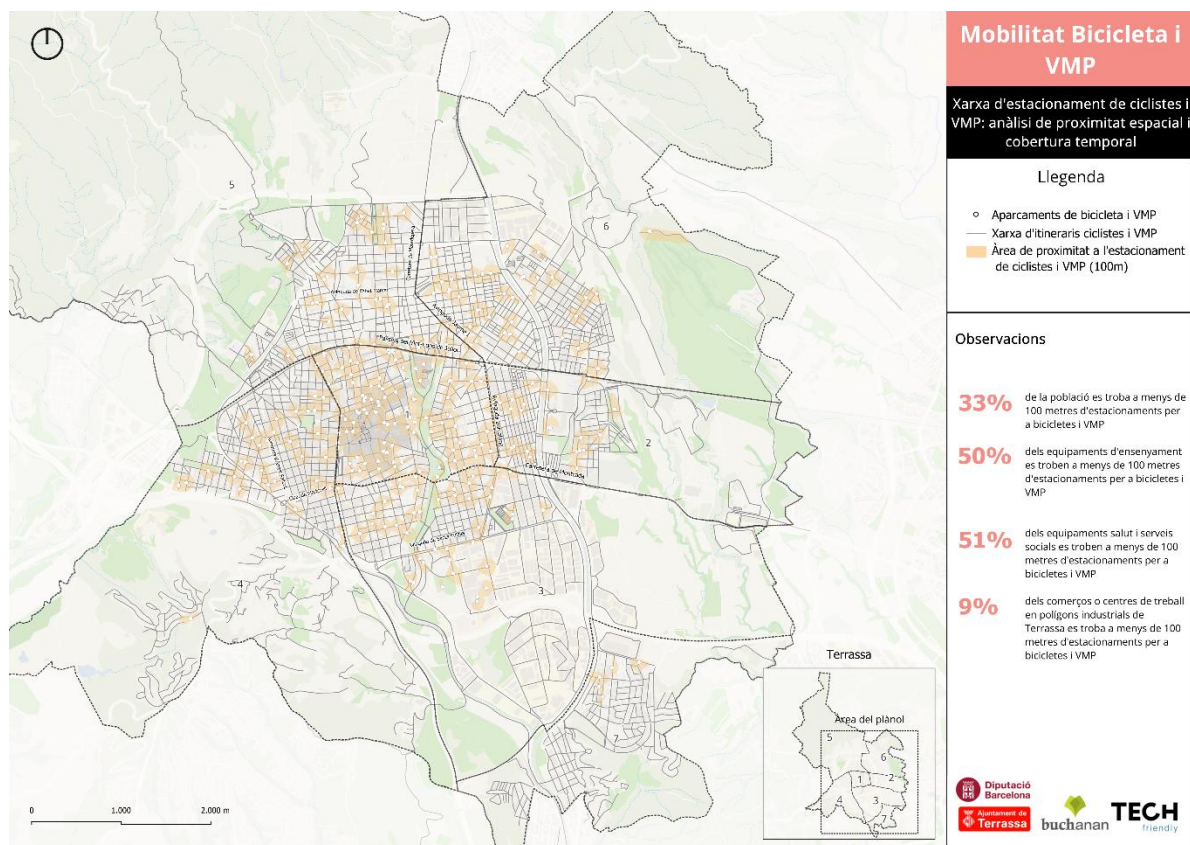


Figura 100. Distribució de la Xarxa d'aparcament per a bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Un punt addicional rellevant és el desenvolupament incipient d'una xarxa d'aparcaments segurs i tancats per a bicicletes i VMP, la funció de les quals resulta clau davant el creixement de l'ús de bicicletes elèctriques, patinets elèctrics i altres modalitats emergents de mobilitat activa.

Actualment, Terrassa compta amb al voltant de 7 aparcaments segurs, dels quals 3 són de gestió pública i 4 estan vinculats a aparcaments comercials o privats.

- Bicitancat – Rambla d'Ègara (FGC Terrassa-Rambla), va ser inaugurat en 2019 al costat de les escales de l'estació FGC Terrassa-Rambla, en el passeig central. Té una capacitat per a 14 bicicletes i inclou videovigilància i eines bàsiques de reparació.
 - Actualment es troba fora de servei.
- "TBiciBox" Estació del Nord (RENFE + FGC), inaugurat en 2020 al costat de l'estació intermodal. Té una capacitat per a 50 bicicletes + 10 patinets elèctrics, amb un sistema d'accés gratuït amb registre d'usuari.
 - Actualment es troba fora de servei per avaries tècniques.

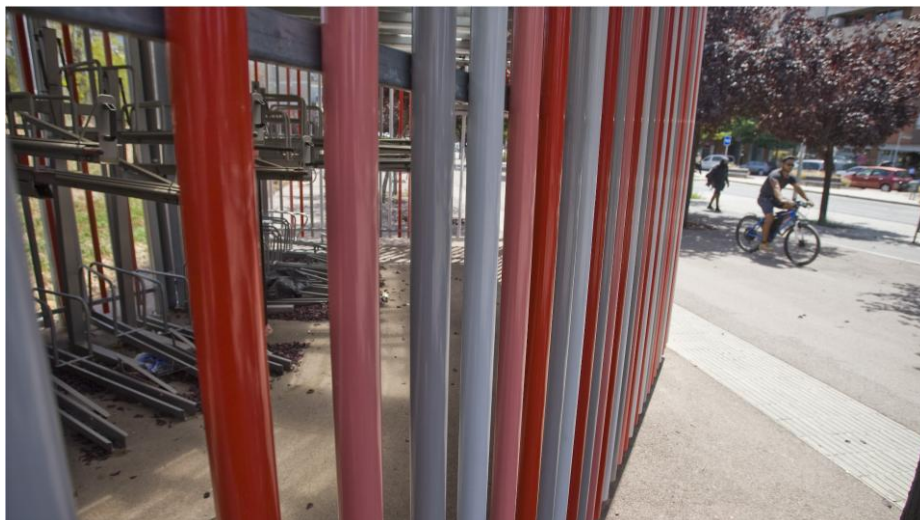


Figura 101. Aparcament segur inoperatiu. Font: Diari de Terrassa.

- Bicitancat – Estació Terrassa Nacions Unides (FGC), instal·lat en 2023 dins del pàrquing subterrani de l'estació d'FGC (Línia S1).
 - Actualment en funcionament.



Figura 102. Aparcament segur en funcionament de Bicitancat de FGC. Font: FGC.

Els aparcaments segurs de gestió pública es gestionen a través de sistemes digitals de registre, com l'app PVerde (ParkingVerde), que permet a les persones usuàries registrar-se i accedir als mòduls sense cost (amb un temps màxim d'ús entre 24 i 48 hores).

Malgrat els esforços realitzats, aquests aparcaments segurs només estan disponibles en entorns d'estacions i pàrquings, la qual cosa planteja el repte d'ampliar la seva presència en zones residencials i equipaments públics, especialment en àrees vinculades a la mobilitat quotidiana de mitjana a llarga estada.

Cal assenyalar que, a diferència dels municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, Terrassa no forma part del sistema Bicibox, per la qual cosa ha desenvolupat la seva pròpia xarxa d'aparcaments TBici, encara en fase de consolidació.

Anàlisi de proximitat espacial i cobertura

La cobertura d'aparcaments convencionals per a bicicletes a Terrassa ha millorat significativament entre 2016 i 2023, tant en termes de nombre d'unitats com de distribució territorial, especialment en la seva accessibilitat respecte a equipaments estratègics.

Una de les millores més destacades s'observa en els centres educatius, on la cobertura ha passat del 27 % en 2016 al 50 % en 2023. També s'ha registrat un avanç rellevant en els centres de salut i serveis socials, la cobertura dels quals ha aconseguit el 51 %, duplicant pràcticament la cobertura registrada en 2016.

No obstant això, persisteixen dèficits significatius en altres àmbits. És especialment destacable la baixa presència d'aparcaments en portals d'edificis residencials, que actualment només cobreixen el 33% dels habitatges, revelant una manca estructural d'estacionaments vinculats directament a la llar, factor clau per a consolidar l'ús diari de la bicicleta convencional i elèctrica.

En el cas dels centres esportius, encara que la cobertura ha augmentat fins al 28%, continua sent insuficient per a considerar consolidada la bicicleta com mig habitual d'accés a aquesta mena d'equipaments.

Finalment, en els polígons d'activitat econòmica (PAEs) la cobertura és especialment baixa, amb tan sols un 9%, la qual cosa posa de manifest l'escassa implantació de la bicicleta com a mitjà de transport en els desplaçaments laborals, i planteja la necessitat d'actuar sobre aquesta tipologia de destinació.

Tipologia	2016	2023	Dif.
			2013-2023
Habitants	-	33%	
Centres Educatius i d'Ensenyament	27%	50%	
Centres de Salut i Serveis Socials	21%	51%	
Comerços o centres de treball en PAEs	-	9%	
Centres Esportius	20%	28%	

Taula 24. Evolució de la cobertura de la xarxa d'aparcament per a bicicletes. 2016-2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

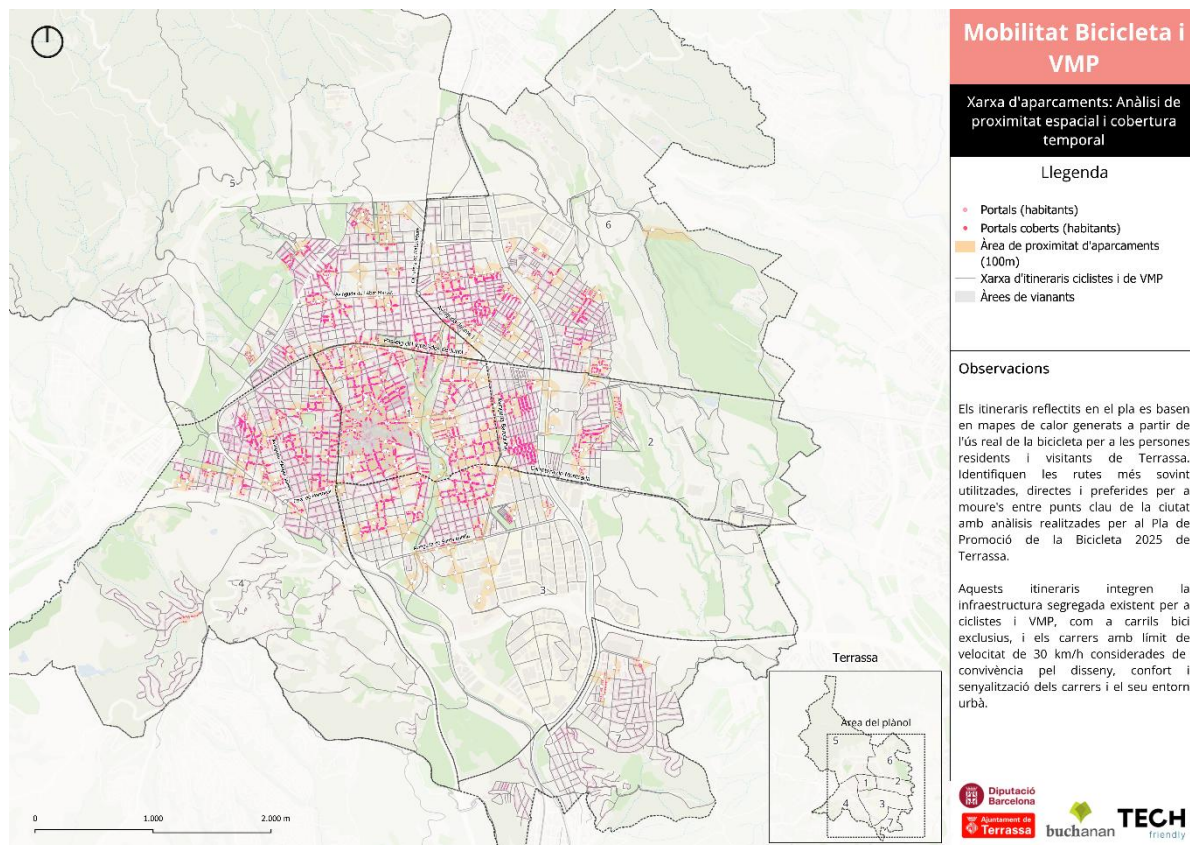


Figura 103. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'aparcament per a bicicletes a principals a portals d'edificis i habitatges. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

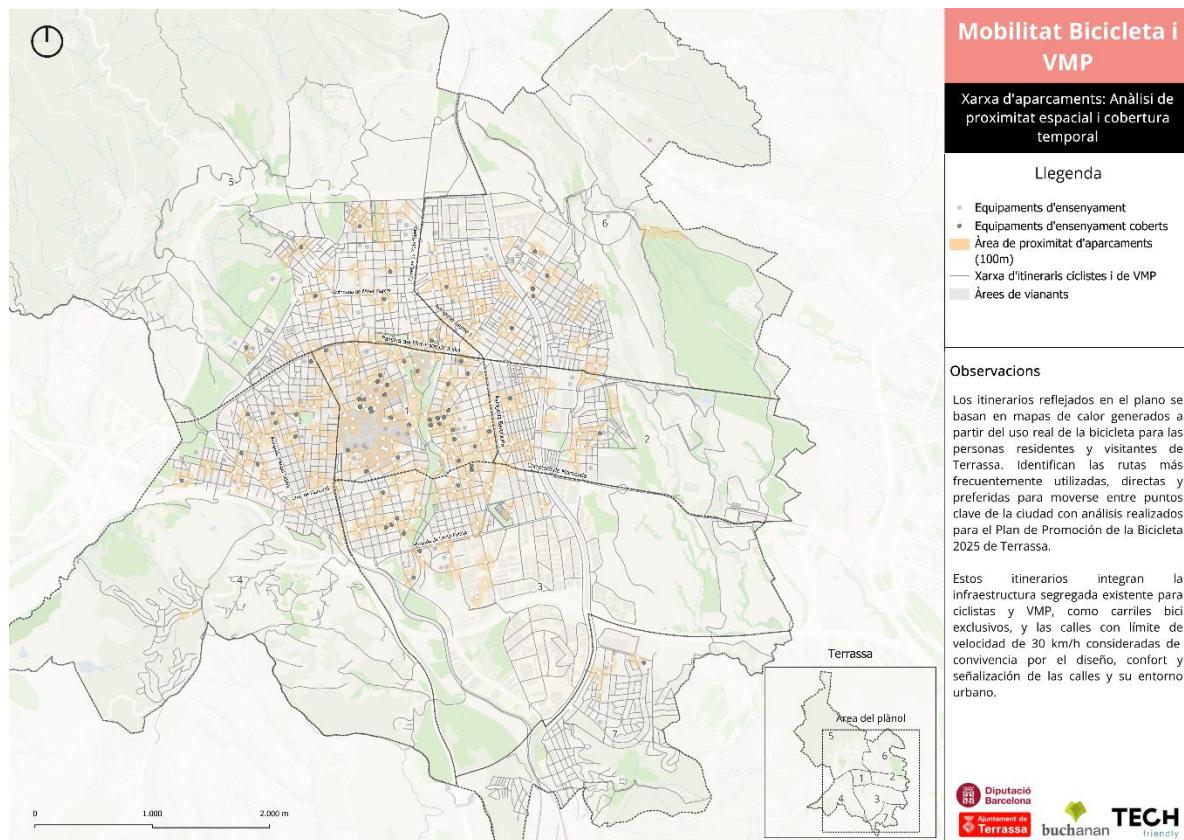


Figura 104. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'aparcament per a bicicletes a centres educatius. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

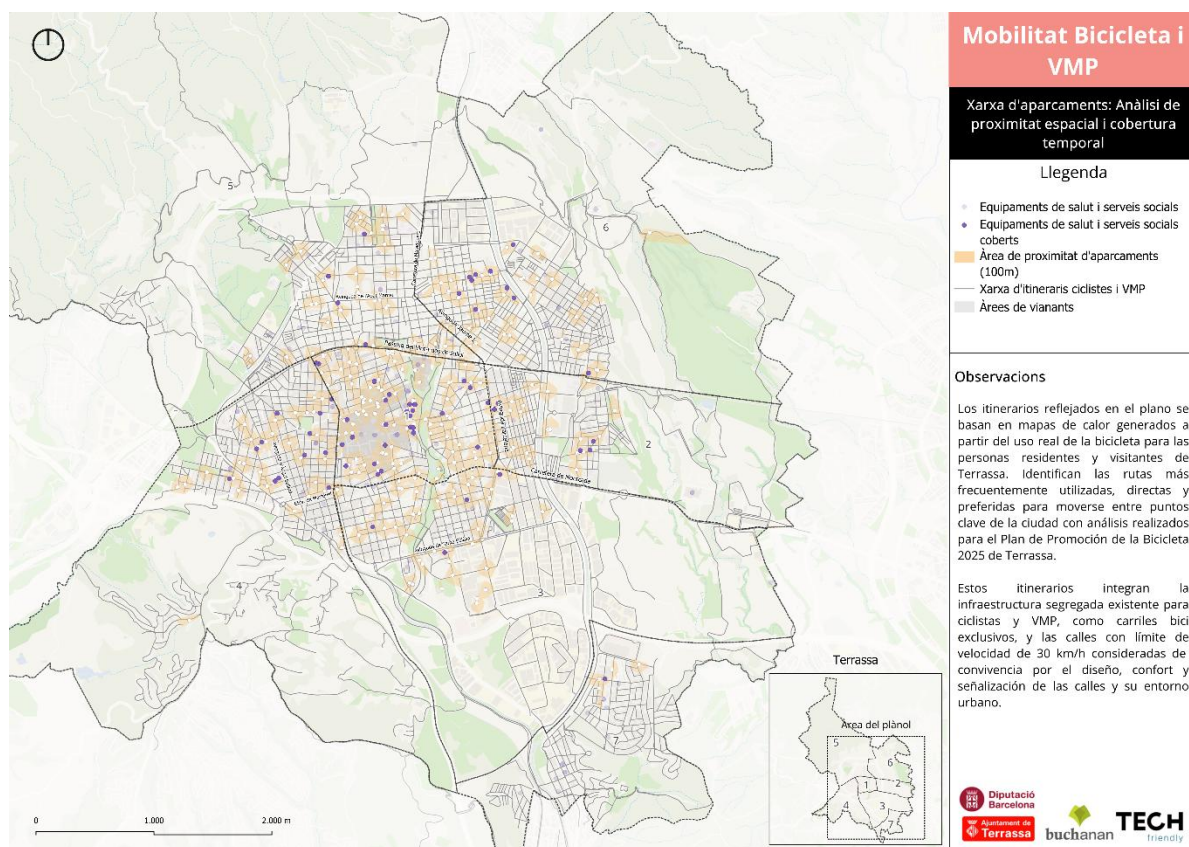


Figura 105. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'aparcament per a bicicletes a centres sociosanitaris. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

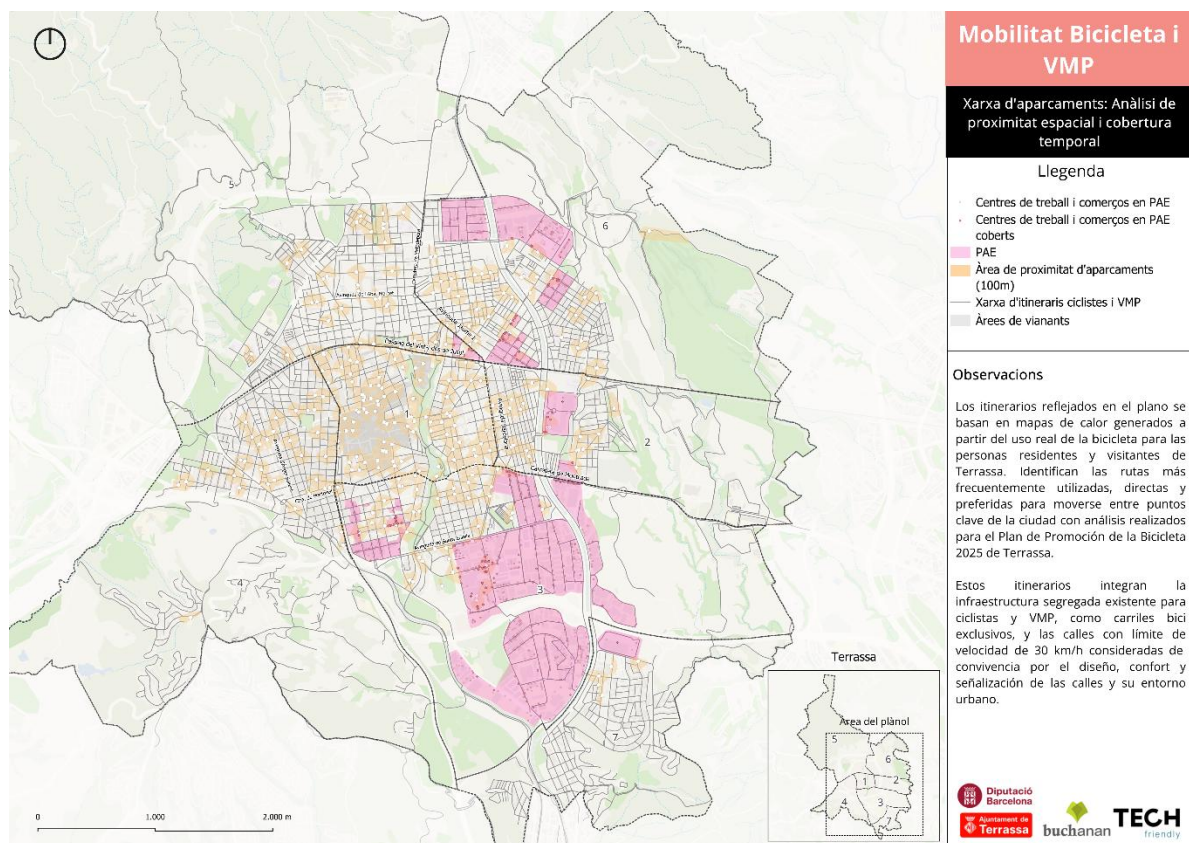


Figura 106. Anàlisi de proximitat espacial i cobertura territorial de la xarxa d'aparcament per a bicicletes a PAEs. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Pla per a la Promoció de la Bicicleta 2022-2025

Com a continuïtat al Pla de Promoció per a l'Ús de la Bicicleta a Terrassa 2012-2013, aquest pla es marca com a objectiu potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament quotidià a la ciutat de Terrassa.

El *Pla de Promoció de la Bicicleta 2022-2025* és un instrument estratègic dirigit a potenciar i popularitzar l'ús quotidià de la bicicleta a Terrassa com a mitjà de transport habitual. Cerca consolidar la bicicleta com una alternativa real al vehicle privat, contribuint així a un model de ciutat més sostenible. Entre les seves metes està incrementar la quota modal ciclista (en línia amb l'Estratègia Catalana de la Bicicleta que fixa un 8% de desplaçaments amb bici per a 2025 a nivell regional) i millorar la seguretat i comoditat dels desplaçaments amb bicicleta. El pla s'alinea amb els objectius del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMU) de Terrassa 2016-2021, avançant cap a una ciutat amb menys contaminació de vehicles de combustió (actualment responsables del 70% de la pol·lució local) i cap a la mitigació de la crisi climàtica.

El pla articula 17 accions concretes per a materialitzar els seus objectius. Aquestes accions es poden agrupar en diverses línies estratègiques principals:

- **Millora d'infraestructures ciclistes:** ampliació de la xarxa de carrils bici, eliminant discontinuïtats i connectant millor els itineraris freqüents. L'objectiu és reequilibrar l'espai públic donant més espai a mitjans no motoritzats i millorar les xarxes pedalables

perquè siguin més segures, accessibles, còmodes i ben connectades. Així mateix, el pla contempla la construcció de nous aparcaments segurs per a bicicletes en estacions de tren i altres punts estratègics, fomentant la intermodalitat bici-transporti públic. Per a superar les barreres orogràfiques i ampliar el radi d'acció de la bici, es promourà l'ús de la bicicleta elèctrica, per exemple instal·lant punts de recàrrega per a e-bikes en aparcaments d'alta capacitat i ubicacions clau.

- **Seguretat i convivència viària:** campanyes de sensibilització com "Puc anar pel centre del carril" per a educar a la ciutadania sobre el dret de les bicicletes a ocupar el centre del carril i així garantir la seva seguretat. Aquesta campanya, juntament amb l'actualització del protocol contra l'assetjament a ciclistes, cerca prevenir i actuar davant situacions de fustigació per part de conductors motoritzats. Igualment, es reforçarà el programa Bici registre per al marcatge i registre de bicicletes, com a mesura de prevenció de robatoris i suport a la recuperació en cas de furt. D'altra banda, es durà a terme una formació específica per a la circulació en grup, impartida per la Policia Municipal, habilitant a membres d'entitats com BiTer per a exercir de guies en rutes ciclistes col·lectives amb màxima seguretat.
- **Promoció, educació i cultura ciclista:** 8 de les 17 accions s'enfoquen a fomentar la bicicleta en col·lectius específics, especialment escolars i treballadors. S'implementaran programes com "Ambicia't a l'institut" (i "Ambicia't a la feina" dirigits a incentivar desplaçaments amb bici entre estudiants de secundària i empleats. També s'impartiran sessions formatives d'educació viària amb bicicleta per a ensenyar a circular de manera segura. Iniciatives inclusives com "Amb bici sense edat" (Amb bici sense edat) permetran que persones majors o amb mobilitat reduïda puguin tornar a experimentar anar amb bicicleta mitjançant tricicles adaptats (rickshaws), promovent a més la connexió intergeneracional. El pla preveu augmentar la flota de bicicletes municipals disponibles per al personal de l'Ajuntament, facilitant i exemplificant l'ús de la bici en desplaçaments laborals. Així mateix, es fomentaran les sortides i activitats amb bicicleta (tant urbanes com per la *Anella *Verda, l'anell verd periurbà) i s'integrarà la bicicleta en esdeveniments festius de la ciutat per a donar-li major visibilitat social. Complementàriament, es llançarà una campanya de comunicació àmplia i s'organitzaran diverses activitats promocionals per a estendre la cultura ciclista a tota la població.

Del total de 17 accions del Pla de la Bicicleta 2022–2025 de Terrassa, 3 estan completades, 7 es troben en desenvolupament i 7 no han estat iniciades.

3.4.2. Anàlisi de la demanda

Per a avaluar l'ús real de la bicicleta i VMP a Terrassa, s'han analitzat dades procedents de tres fonts complementàries:

- Enquesta de Mobilitat en Dies Laborables (EMEF), en les seves edicions 2012 i 2023
- Dades obtinguts mitjançant la col·laboració amb Reby.
- Aforaments específics realitzats en diferents punts estratègics durant 2024

EMEF

Les dades recopilades mitjançant la EMEF mostren que la representació de la bicicleta i els VMP en el conjunt de desplaçaments diaris continua sent baixa, i s'ha registrat fins i tot una lleugera reducció entre 2012 i 2023. Aquesta disminució també afecta la seva participació relativa dins dels modes no motoritzats, en passar del 1,87 % al 1,25 % en el mateix període.

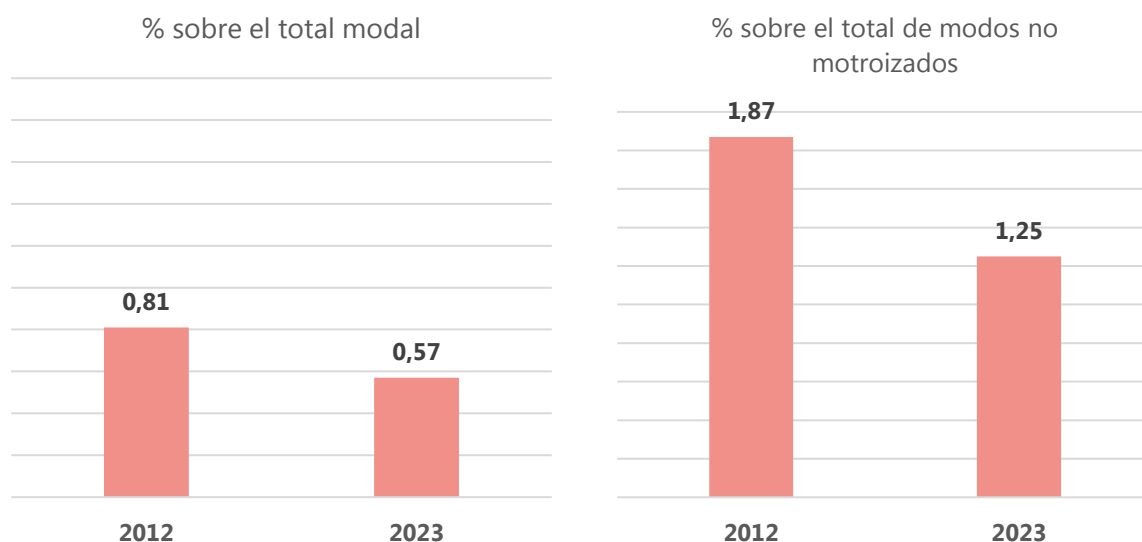


Figura 107. Quota modal dels desplaçaments amb bicicleta sobre la mobilitat total i sobre els desplaçaments no motoritzats. Font: Elaboració pròpia a partir de EMEF 2023.

Per a l'any 2023, el 14,75 % de la població declara utilitzar la bicicleta o el VMP en els seus desplaçaments diaris, encara que només el 6,77 % ho fa de manera habitual, mentre que el 7,98 % ho usa de manera ocasional.

En analitzar per districte, el percentatge més alt de persones usuàries habituals ocorre en el Districte 2 (8.1%), seguit pel Districte 5 (7.6%) i el Districte 1 (7.1%), zones de la ciutat amb major connexió, permeabilitat i continuïtat dels itineraris ciclistes i VMP del municipi.

En contrapart, el percentatge més alt de persones no usuàries de la bicicleta i VMP es concentra en els districtes 6, 3 i 7, àrees amb major barreres físiques i distants a la xarxa d'itineraris i àrees urbanes de major atracció i concentració de serveis associats a la mobilitat ciclista.

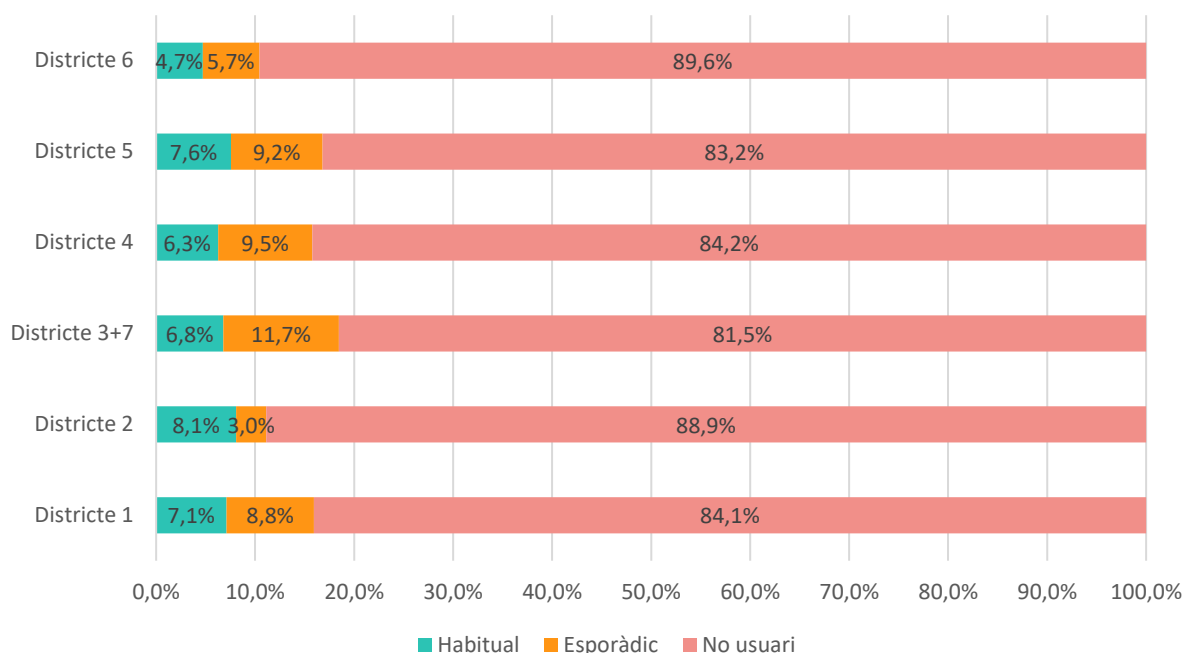


Figura 108. Percentatge de personis usuàries que utilitzen la bicicleta per districtes de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de EMEF 2023.

Des d'una mirada per gènere i rang d'edat de les persones, s'observa que els homes tenen una taxa d'ús habitual significativament més alta (11.8%) que les dones (1.8%); i quant a edat, el grup de 30 a 64 anys té el major percentatge d'ús habitual (8.0%), amb una alta proporció de persones no usuàries en persones majors de 65 anys.

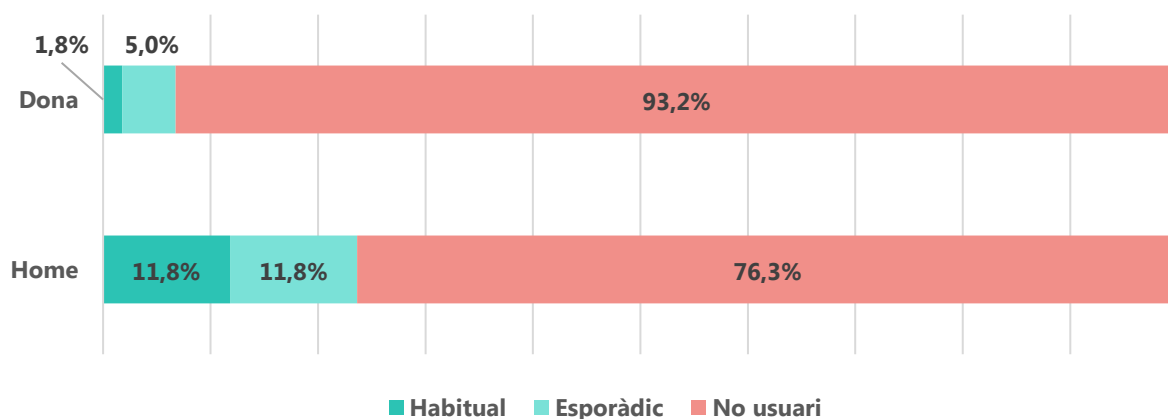


Figura 109. Percentatge de personis usuàries que utilitzen la bicicleta per gènere. Font: Elaboració pròpia a partir de EMEF 2023.

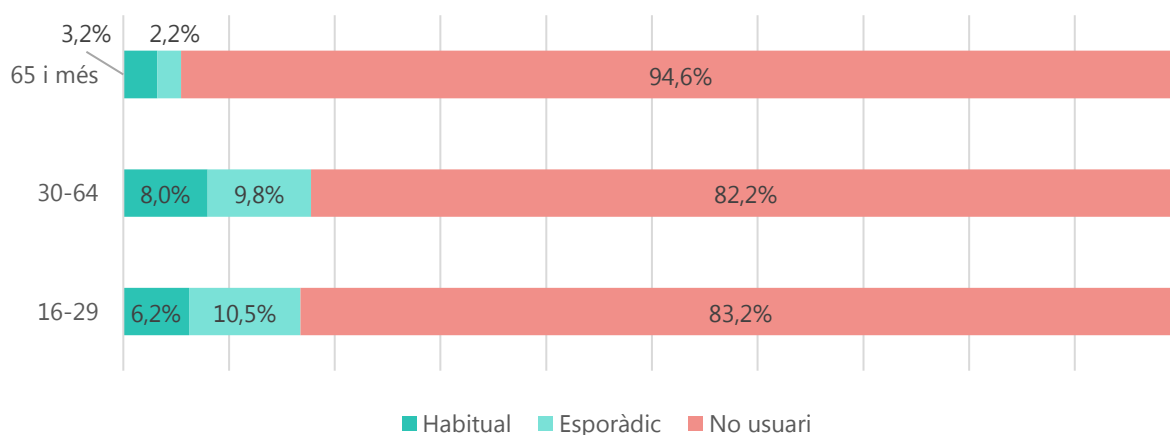


Figura 110. Percentatge de personis usuàries que utilitzen la bicicleta per edat. Font. Elaboració pròpia a partir de EMEF 2023.

En conjunt, les dades reflecteixen que el perfil més comú de la persona usuària habitual de bicicleta a Terrassa correspon a un home adult (30–64 anys), resident en districtes centrals (Districtes 1, 2 i 5), beneficiats per una xarxa d'infraestructura més connectada i adequada per a aquesta mena de mobilitat.

2.2.2. Resultats obtinguts amb Reby

Al juliol de 2020, Terrassa va posar en marxa una prova pilot en col·laboració amb Reby i l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria de Telecomunicació de Barcelona (ETSETB) de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). L'objectiu del projecte era doble: d'una banda, desplegar una flota de vehicles elèctrics compartits (bicicletes, patinets i motos); i per un altre, obtenir dades ambientals i de mobilitat en temps real, mitjançant sensors incorporats a aquests vehicles.

Aquest projecte pioner va permetre recollir informació precisa sobre la qualitat de l'aire — incloent nivells de diòxid de nitrogen (NO₂), partícules PM2.5 i PM10—, i al mateix temps, va facilitar l'anàlisi detallada de les línies de disseny i patrons de mobilitat de les persones usuàries, proporcionant així inputs valuosos per a la planificació urbana i ambiental. El conjunt de dades consolidades per aquest projecte conté informació de més de 23.900 viatges que permeten analitzar la demanda en funció a la distribució temporal (horària, diària, mensual), distribució espacial d'ús, identificació d'itineraris més populars, així com una anàlisi de durada i distància mitjana dels viatges.

Distribució temporal

Les dades mostren que l'ús de vehicles elèctrics compartits presenta un pic d'activitat clarament marcat en horari de tarda. En un dia tipus:

- Les bicicletes aconseguir la seva major freqüència d'ús entre les 10 h i les 13 h.
- Els patinets registren la seva major activitat entre les 13 h i les 16 h.

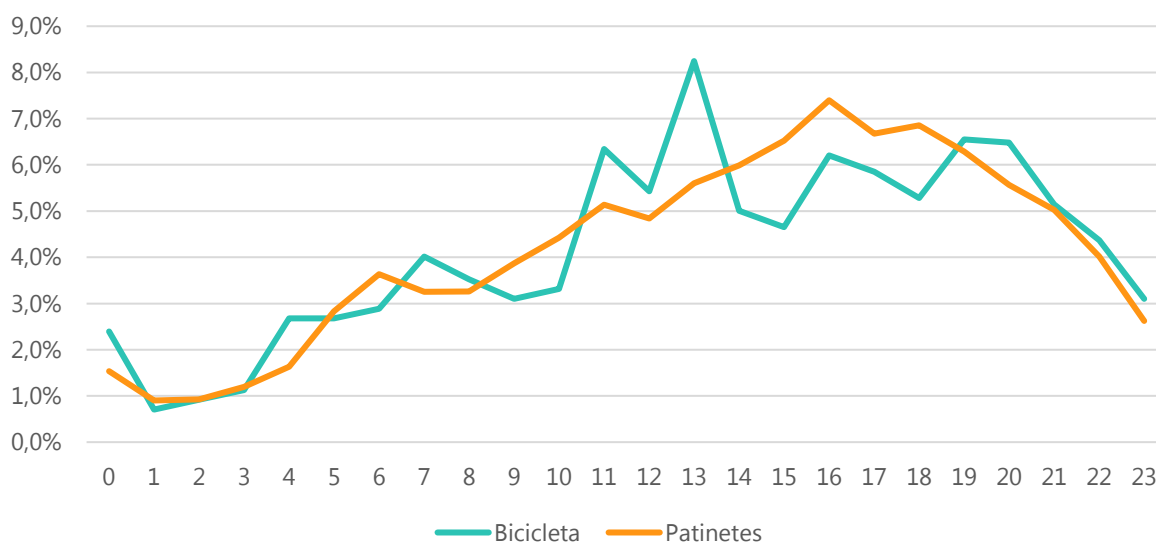


Figura 111. Distribució horària en un dia típic. Font: Elaboració a partir de dades REBY.

Distribució setmanal

Per distribució setmanal, s'observa una major demanda els dimecres i divendres per a patinets i dimarts i divendres per a la bicicleta, mentre que els caps de setmana presenten una reducció notable. Aquest comportament indica que els vehicles elèctrics compartits es van utilitzar principalment com una solució de transport urbà durant els dies laborables.

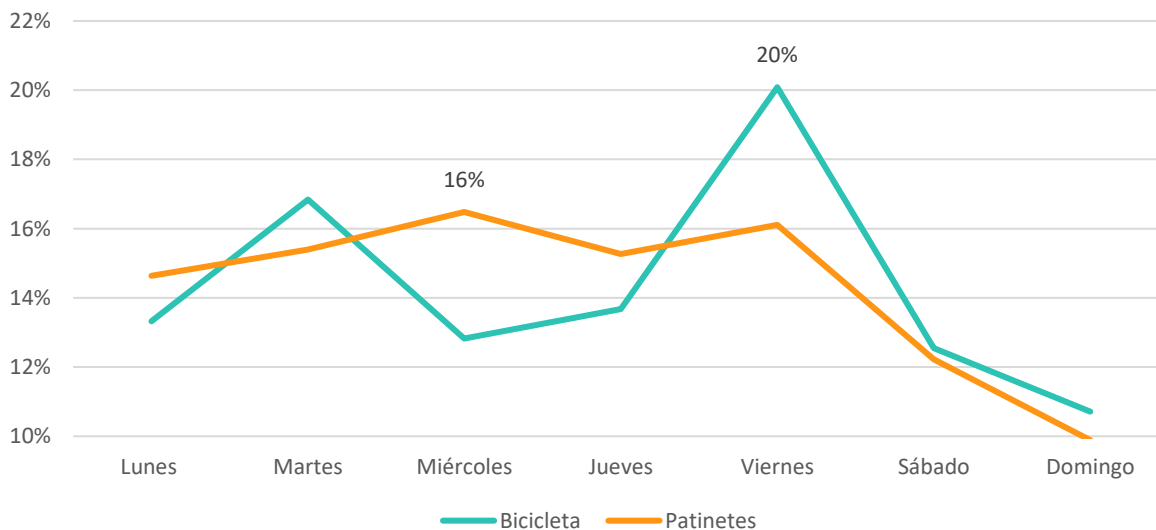


Figura 112. Distribució per dia de setmana. Font: Elaboració a partir de dades REBY.

Durada i distància dels trajectes

La durada i distància mitjana d'ús mostra que els patinets i les bicicletes s'empren principalment per a recorreguts de curt abast, mitjana de 9 minuts i 1,6 quilòmetres per viatge.

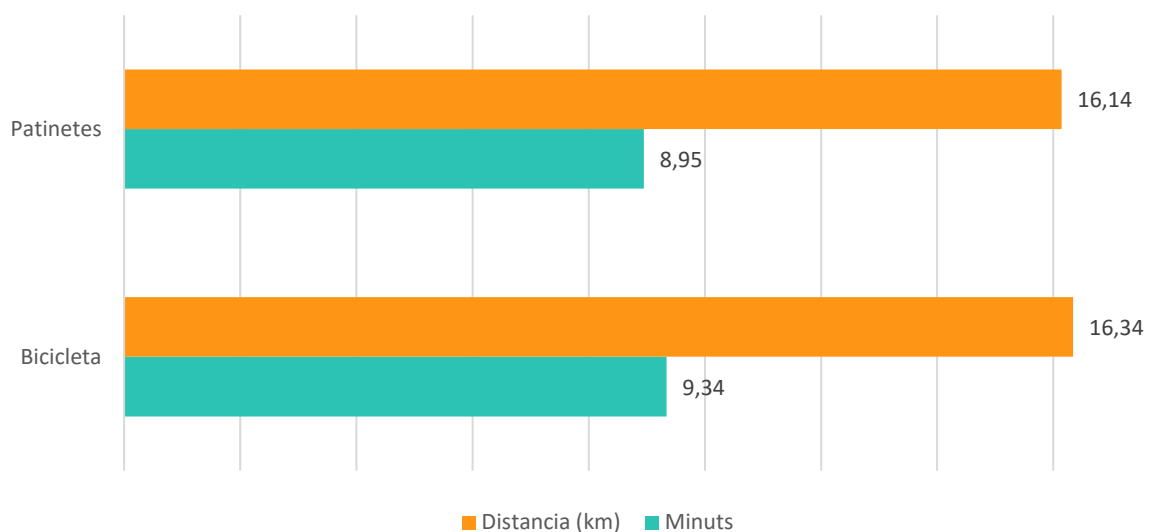


Figura 113. Temps i distància mitjana per viatge. Font: Elaboració a partir de dades REBY.

Itineraris més utilitzats

L' anàlisi espacial dels trajectes permet identificar els eixos més populars i freqüentats per les persones usuàries, tant en recorreguts longitudinals com transversals:

- Eixos longitudinals est-oest: carretera de Montcada, Pont de Jacquard, Carretera Castellar, Passeig 22 de Juliol i Abat Marcet - Francesc Macià.
- Eixos de connexió nord-sud: riera d' Ègara, avinguda Josep Tarradellas, avinguda de Barcelona, Parc de Vallparadís, avinguda del Vallès, carretera Matadepera i avinguda Jaume I. Connectors transversals intermedis: carrer Colom, carrer Arquímedes i carrer Galileu.

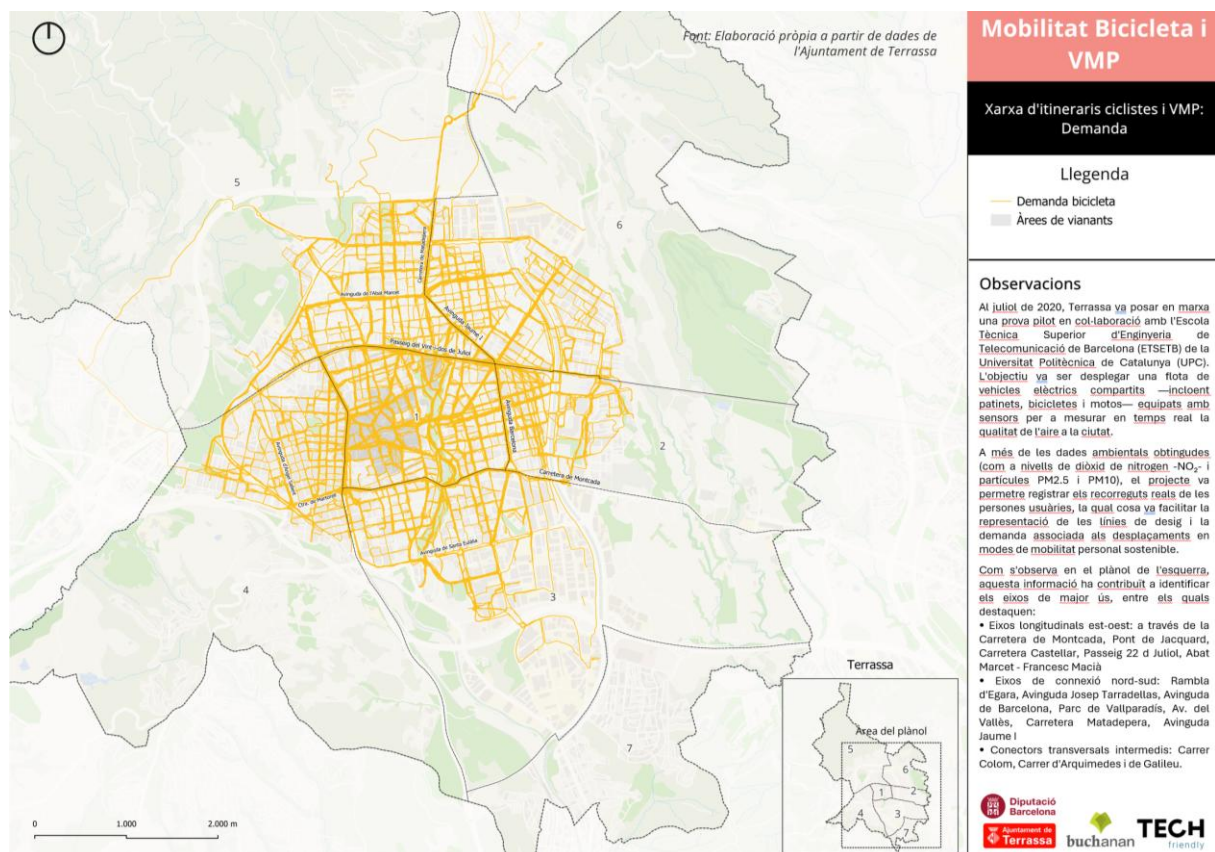


Figura 114. Distribució espacial dels principals itineraris utilitzats per a bicicleta i VMP. Font: Elaboració a partir de dades REBY.

Afores de bicicletes y VMP

Durant l'any 2024, s'han dut a terme 35 aforaments específics distribuïts estratègicament pel municipi de Terrassa. Aquests punts de control es van seleccionar en funció de la seva rellevància com a nodes de connexió entre la xarxa principal i secundària d'itineraris destinats a bicicletes i VMP, permetent així un mesurament representatiu de la demanda real.

Els resultats obtinguts es resumeixen en la següent taula:

Punt	Ubicació	2023	
		Volum	% respecte a total
1	Ctra. De Matadepera	354	11,5%
2	Carrer dels Voluntaris	81	2,6%
3	Av. Josep Tarradellas	161	5,2%
4	Ctra. De Rellinars	56	1,8%
5	Rambla de Francesc Macià	89	2,9%
6	Ctra. de Castellar	242	7,8%
7	C. del Nord	97	3,1%
8	Av. Jaume I	72	2,3%
9	C. del Periodista Granè	64	2,1%
10	C. de Santa Maria de Mazzarello	8	0,3%
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	16	0,5%
15	C. de Sant Pere	89	2,9%
16	Raval de Montserrat (Mercat de la Independència)	81	2,6%
17	Rambla d'Ègara	169	5,5%
18	C. de Sant Quirze	48	1,6%
19	C. de Topete	48	1,6%
20	Pont Jacquard	129	4,2%
21	Ctra. de Castellar	97	3,1%
22	C. de Jacint Elías	97	3,1%
23	C. de Sant Cosme	8	0,3%
24	C. del Mont Perdut (Estació Est)	225	7,3%
25	Ctra. de Martorell	32	1,0%
26	Rambla d'Ègara	97	3,1%
27	Ctra. de Montcada	105	3,4%
28	C. de Baldrich	129	4,2%
29	Vallparadís	242	7,8%
30	C. del Germà Joaquim	8	0,3%
31	Av. de les Glòries Catalanes	40	1,3%
32	Av. de Madrid	48	1,6%
33	C. del Miño	56	0,0%
34	C. de Badalona	48	1,6%
35	C. de Colom	24	0,8%

Taula 25. Distribució vehicles / dia de bicicletes i VMP en els diferents punts d'aforament. Font: Elaboració pròpia.

Tal com s'aprecia en la Taula 25, la demanda de bicicletes i VMP mostra variacions significatives segons les diferents zones del municipi. Destaquen especialment la carretera de Matadepera i la carretera de Castellar com a eixos principals de connexió nord-sud. També és rellevant l'eix format pel carrer del Mot Perdut amb el Passeig del Vint-i-dos de Juliol, que actua com a connexió clau cap a la Estació del Est i les seves zones pròximes. El Parc de Vallparadís ressaltava per la seva funció com a pulmó verd urbà, consolidant-se com un itinerari important tant per a desplaçaments quotidians com per al passeig i oci de vianants, ciclistes i persones usuàries de VMP, integrant diferents districtes del municipi.

Una dada especialment significativa és que, del volum total registrat en els aforaments, el 64 % correspon a l'ús de VMP, mentre que el 35 % correspon a l'ús de bicicletes. Aquesta proporció posa en relleu la creixent preferència ciutadana pels vehicles de mobilitat personal, evidenciant un canvi modal progressiu dins de l'ecosistema de mobilitat activa a Terrassa.

3.4.3. Hàbits i percepció ciutadana

Per a caracteritzar els hàbits d'ús i percepció de la ciutadania respecte a la bicicleta i els VMP a Terrassa, s'ha treballat amb informació procedent de diverses font:

- Enquestes EMEF de 2012 i 2023
- Enquesta de Percepció Ciutadana
- Resultats obtinguts en les trobades de la Mesa de Mobilitat.
- Resultats obtinguts dels tallers participatius realitzats amb la ciutadania en cadascun dels set districtes del municipi

EMEF

Motius principals per a l'ús de la bicicleta i els VMP

Les raons més destacades per les persones usuàries per a utilitzar la bicicleta i els VMP són les següents:

- Per salut: és el motiu més citat, amb un 36,3 % en homes i un 59,2 % en dones. Aquest motiu destaca en persones adultes de 30–64 anys (42,7 %) i en persones majors de 65 anys (32,0 %), la qual cosa subratlla la importància de l'activitat física com a incentiu.
- Per ser una opció ecològica i sostenible: esmentada pel 37,2 % de les dones, molt per sobre del 14,2 % registrat entre els homes.
- Per ser agradable i tranquil·la: assenyalada per un 31,3 % de dones i un 17,6 % d'homes, especialment entre joves de 16 a 29 anys (24,2 %).

	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més
És més barat	7,5%	3,6%	7,4%	7,5%	0,0%
És més ecològic, sostenible	14,2%	37,2%	12,8%	21,0%	6,7%
És més ràpid	14,8%	19,9%	14,8%	16,8%	8,9%
És més saludable	36,3%	59,2%	34,9%	42,7%	32,0%
És més còmode	9,2%	7,6%	7,5%	9,2%	9,6%
És més agradable, tranquil	17,6%	31,3%	24,2%	18,5%	22,0%
És més fàcil i accessible	9,5%	7,0%	21,0%	6,0%	6,7%
És més segur	0,0%	4,1%	0,0%	1,0%	0,0%
Només utilitzo la bicicleta per passejar o fer esport, no per desplaçar-me com a tal	34,7%	15,0%	28,7%	30,7%	42,8%

Taula 26. Motius indicats per la ciutadania per a utilitzar la bicicleta com mig habitual de transport enfront d'altres mitjans de transport. Font: Elaboració pròpia a partir de la EMEF 2023.

En analitzar per territori, s'observa que l'ús recreatiu és molt alt en alguns districtes, amb un 39,3% en el Districte 5, 36,8% en el Districte 4 i 36,2% en el Districte 3+7. Això indica que en aquestes zones la bicicleta s'utilitza més per a oci i esport que per a desplaçaments quotidians. La tranquil·litat i la agradabilitat són més valorades en el Districte 2 (27,5%), Districte 6 (26,6%) i Districte 1 (26,2%), districtes amb un major nombre d'itineraris ciclistes; l'accessibilitat és més rellevant en el Districte 2 (17,8%) que en la resta, la qual cosa suggereix que en aquesta zona la infraestructura facilita l'ús d'aquests mitjans.

Motius de no ús de la bicicleta

La principal raó per no usar la bicicleta és no disposar d'una bicicleta pròpia, citada pel La principal raó per no usar la bicicleta és no disposar d'una bicicleta pròpia, citada pel 40,9 % dels homes i el 29,7 % de les dones. Aquest motiu és especialment rellevant entre joves de 16 a 29 anys (34,8%) i adults de 30 a 64 anys (35,2%).

No saber muntar amb bicicleta constitueix una barrera important, especialment entre les dones (18,0% enfront del 2,1% d'homes) i entre les persones majors de 65 anys (21,2 %). Aquestes dades superen els resultats del baròmetre nacional de la bicicleta, on el 92,6 % de la població afirma saber muntar i el 7,1 % no sap.

La por o inseguretat en circular amb bicicleta per la ciutat és més freqüent entre dones (18,6 %) que en homes (14,9%) i augmenta amb l'edat, aconseguint el 19,3 % entre majors de 65 anys. La percepció que la bicicleta no és pràctica o còmoda presenta valors similars entre homes (23,9%) i dones (22,9%), amb un pic del 27,7% entre persones adultes (30–64 anys). Finalment, els problemes de salut se situen com una barrera destacada entre les persones majors de 65 anys (43,1%), dificultant el seu ús quotidià.

	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més
No tinc bici	40,9%	29,7%	34,8%	35,2%	20,6%
No sé anar en bici	2,1%	18,0%	10,8%	8,3%	21,2%
Mai m'ho he plantejat	10,5%	11,1%	10,8%	10,6%	9,6%
Em fa por circular en bicicleta per la ciutat	14,9%	18,6%	16,9%	18,8%	19,3%
Tinc por que em robin la bicicleta	3,9%	1,5%	2,6%	2,5%	3,5%
Vaig massa lluny per anar en bicicleta	9,9%	5,4%	7,4%	9,1%	,4%
Hi ha pocs carrils bici	4,7%	1,9%	3,1%	4,4%	,9%
Hi ha masses pujades	2,5%	2,7%	2,6%	2,5%	3,6%
No tinc lloc on aparcar-la a casa	4,4%	3,8%	4,1%	4,3%	,6%
Per malaltia o edat	16,6%	16,8%	16,7%	11,7%	43,1%
No ho considera pràctic ni còmode, no m'agrada anar en bicicleta	23,9%	22,9%	23,3%	27,7%	10,0%
Per la manca d'un servei públic de bicicletes a Terrassa o de punts segurs on poder deixar-les aparcades	1,9%	2,1%	2,0%	2,9%	,1%
Altres	,7%	,5%	,6%	,6%	0,0%

Taula 27. Motius indicats per la ciutadania per a no utilitzar la bicicleta com mig habitual de transport. Font: Elaboració pròpia a partir de la EMEF 2023.

Analitzant els resultats per districtes, es destaca que no saber muntar amb bicicleta és la barrera més assenyalada en el Districte 6 (13,1%), seguida pel Districte 4 (12,2%) i el Districte 5 (11,3%). D'altra banda, no haver-se plantejat mai utilitzar la bicicleta apareix amb major freqüència en els Districtes 1 i 5, tots dos amb un 13,2%. A més, les distàncies llargues s'esmenten especialment com a barrera en el Districte 4 (11,6%), mentre que la insuficient infraestructura ciclista destaca particularment en el Districte 5 (4,2%).

Enquesta ciutadana

Segons els resultats obtinguts en l'enquesta ciutadana, la percepció sobre la infraestructura i els serveis associats a la mobilitat ciclista i amb VMP és predominantment crítica, revelant una demanda ciutadana clara de millores significatives en múltiples aspectes.

En termes generals, la ciutadania considera que la infraestructura existent és insuficient, destacant limitacions en la connectivitat i en la facilitat de desplaçament. Aquesta percepció afecta directament a la funcionalitat de la xarxa i a la seva capacitat per a consolidar la bicicleta i els VMP com a modes de transport quotidià.

Valoració de la infraestructura vinculats a la mobilitat ciclista i VMP			
	Estat de la xarxa	Quantitat i connectivitat de la xarxa	Facilitat per desplaçar-te en bicicleta o VMP
1 Insuficient			1,4
2 Poc adequat	1,8	1,6	
3 Acceptable			
4 Adequat			
5 Suficient			

Taula 28. Valoració mitjana ponderada sobre la infraestructura i serveis relacionats amb la mobilitat ciclista i VMP. Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta ciutadana

Respecte a les propostes concretes per a abordar aquestes deficiències, s'observa una preferència ciutadana clara per prioritzar les millores en la connexió entre entorns residencials i la xarxa pedalable, així com pel reforç de la seguretat en les vies destinades a bicicletes i VMP.

Paral·lelament, existeix una demanda significativa —encara que una mica més moderada— per a ampliar els punts d'aparcament específics i per a adequar la infraestructura actual amb la finalitat d'atendre de manera eficient tant a les persones usuàries de bicicletes com de VMP.

Valoració de la infraestructura vinculats a la mobilitat ciclista i VMP			
	Alt	Mig	Baix
Millorar la infraestructura ciclista des de i cap al entorn on resideix	3		
Ampliar els punts d'aparcament de bicicletes y VMP		2,3	
Realitzar campanyes de conscienciació i sensibilització		2,3	
Millorar la seguretat de la xarxa pedalable	3		
Ajustar i adaptar la infraestructura existent i els serveis per a ciclistes perquè també siguin adequats i funcionals per a VMP		2,4	

Taula 29. Valoració mitjana ponderada del grau de prioritat assignat a les actuacions proposades per a millorar la mobilitat ciclista i de VMP. Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta ciutadana.

Tallers de participació

La ciutadania, a través dels tallers participatius desenvolupats en els set districtes del municipi, ha reforçat molts dels reptes identificats en aquest document. Aquests espais d'escolta i diàleg han servit per a aportar matisos qualitatius sobre l'estat real de la mobilitat ciclista i en VMP, així com per a identificar possibles oportunitats de millora.

Reptes:

- Manca generalitzada d'infraestructura ciclista i VMP: la insuficient disponibilitat de carrils bici específics obliga a les persones usuàries de bicicletes i patinets elèctrics a utilitzar vies insegures o a envair àrees destinades exclusivament al trànsit per als vianants, generant conflictes recurrents.
- Incompliment generalitzat de les normatives: existeix una evident deficiència en el compliment de les normes bàsiques de circulació per part d'algunes persones usuàries de bicicletes i VMP, la qual cosa provoca una sensació generalitzada d'inseguretat ciutadana.
- Insuficient disponibilitat d'aparcaments segurs: l'escassetat d'estacionaments específics i assegurances per a bicicletes desincentiva notablement el seu ús quotidià i limita la seva integració efectiva com a alternativa habitual al transport motoritzat.

Oportunitats:

- Desenvolupament integral d'infraestructura ciclista: establir itineraris clarament definits, continus i segurs per a bicicletes en avingudes principals, inclouent-hi infraestructures específiques com a ponts o connexions dedicades, podria millorar significativament la mobilitat ciclista.
- Millora en la regulació i control eficient: implementar i garantir el compliment efectiu de normatives clares sobre circulació segura, que incloguin l'ús del casc i el control estricte de la velocitat per a VMP, afavoriria una mobilitat més segura, fluida i ordenada a la ciutat.
- Foment d'una cultura ciclista des de la infància: la realització de campanyes educatives i de sensibilització dirigides des d'edats primerenques afavoriria l'ús segur, freqüent i quotidià de la bicicleta, contribuint a consolidar a llarg termini una sòlida cultura de mobilitat ciclista.

3.4.4. Reptes de futur

La xarxa principal d'itineraris ciclistes i de vehicles de mobilitat personal (VMP) a Terrassa aconsegueix, en l'actualitat, una cobertura territorial extensa, la qual cosa ha permès connectar bona part del teixit urbà. No obstant això, aquesta cobertura no és uniforme ni garanteix per si mateixa una experiència segura i funcional per a les persones usuàries. L'anàlisi revela que existeixen reptes estructurals i de qualitat, que afecten tant la xarxa consolidada com a la seva capacitat per a créixer i adaptar-se a noves formes de mobilitat activa.

Un dels desequilibris més evidents es localitza en el Districte 7 i les zones industrials, on el nivell d'accessibilitat ciclista continua sent limitat. Aquesta situació contrasta amb altres districtes centrals, on la xarxa està més consolidada i connectada, i posa de manifest la necessitat d'una major capil·laritat en els entorns perifèrics.

D'altra banda, si bé la xarxa en cohabitació representa la major part de la infraestructura pedalable, bona part d'aquests trams presenten mancances en la senyalització, en el manteniment del paviment i en aspectes condicionants i infraestructurals per a la compartició modal, la qual cosa repercuteix directament en la seguretat viària i la llegibilitat de l'espai

compartit. L'experiència d'ús resulta, per tant, desigual, i afecta especialment a aquelles persones menys habituades a la mobilitat amb bicicleta o VMP, així com a vianants.

Quant a la infraestructura segregada, el diagnòstic evidencia una cobertura territorial baixa: només el 22,5 % de la població resideix a menys de 150 metres d'un carril bici segregat. A més, les discontinuïtats en els traçats comprometen la seva funcionalitat com a xarxa, reduint la seva capacitat de consolidar-se com una alternativa real per als desplaçaments quotidians en una trama urbana densa i compacta.

Dins de la pròpia xarxa principal es mantenen trams de vies amb velocitat màxima de 50 km/h, on, encara que la circulació amb bicicleta està legalment permesa, les condicions reals de seguretat i permeabilitat són deficitàries.

Així mateix, es detecta una necessitat generalitzada d'adequar els carrers urbans amb velocitat limitada a 30 km/h, no sols des del punt de vista normatiu, sinó també quant a la seva configuració espacial, disseny i condicions d'ús reals. Els carrers 30 haurien d'evolucionar cap als estàndards de les Zones 30, com ja s'ha implementat en parts del municipi, aplicant criteris de disseny universal, seccions amables, elements de pacificació i infraestructura de millora de la convivència modal. Aquesta adaptació resulta especialment rellevant, atès que més del 50 % dels itineraris actuals per a bicicletes i VMP es desenvolupen en aquestes vies.

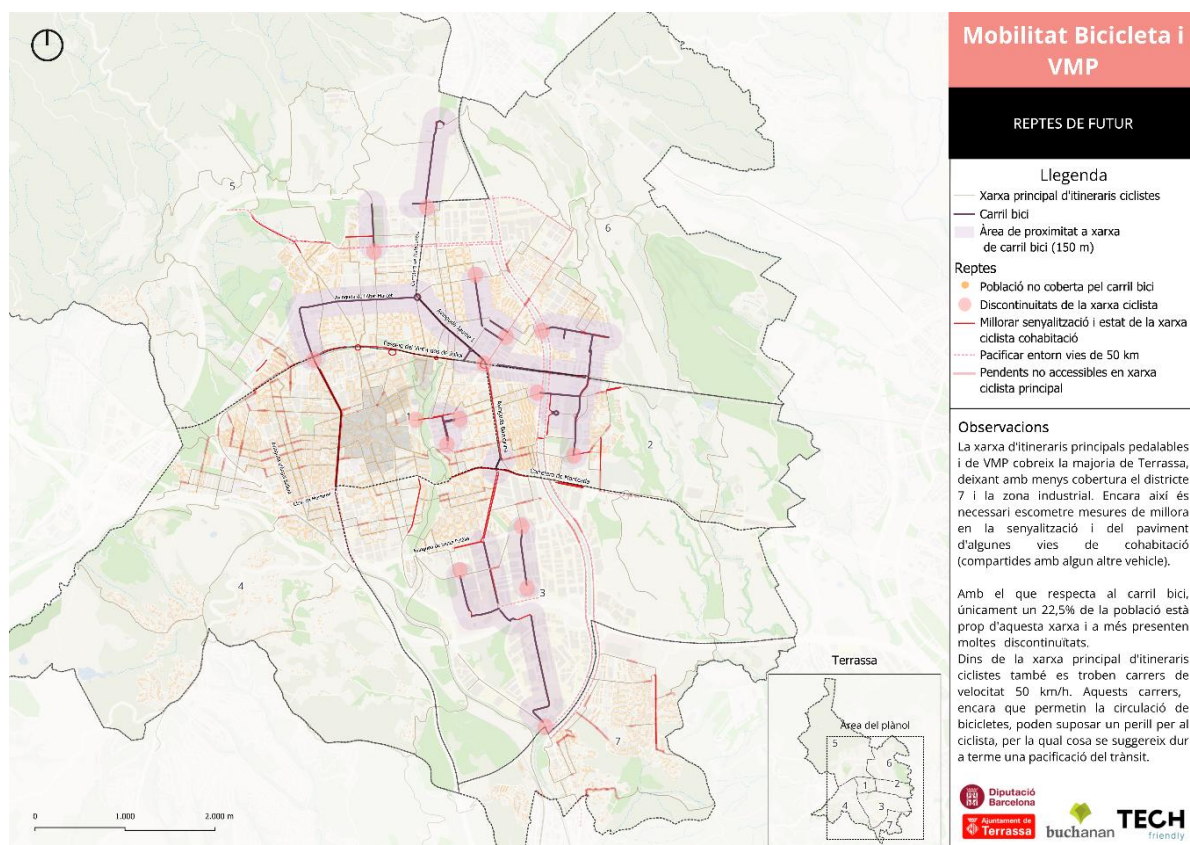


Figura 115. Reptes a futur observats sobre la xarxa ciclista de Terrassa. Font: Elaboració pròpia.

Des d'un enfocament territorial, és necessari tenir en compte barreres físiques artificials, com a vies de tren o eixos de trànsit d'alta intensitat, que dificulten la permeabilitat territorial de la

xarxa i la connexió entre barris. La no continuïtat dels itineraris es tradueix en múltiples facis fallida de connectivitat, tant dins del municipi com en la seva connexió amb itineraris interurbans, i especialment amb centres generadors de mobilitat (com a estacions, equipaments o zones laborals), on falta connexió directa o espai reservat per a la bicicleta.

L'absència d'espai exclusiu, tant en forma de carrils com d'aparcaments protegits, és un altre dels condicionants assenyalats. A això se sumen factors com el pendent d'alguns carrers, la senyalització deficient i problemes d'il·luminació, que dificulten l'ús segur i constant de la bicicleta i els VMP en determinades zones o franges horàries.

En paral·lel, la xarxa presenta dèficits de protecció, especialment en els encreuaments, on les interseccions no estan prou condicionades per a la circulació ciclista. Aquest aspecte és especialment crític si es considera que bona part dels conflictes modals i la percepció d'inseguretat es concentren en aquests punts.

Finalment, resulta especialment l'incompliment reiterat de la normativa que prohibeix l'ús de bicicletes i VMP en àrees exclusives per a persones vianants, com a rambles, zones per als vianants i espais de prioritat per als vianants. Aquesta situació genera conflictes de convivència i problemes de seguretat que afecten negativament tant a la percepció ciutadana com a l'acceptació social d'aquests modes. En conseqüència, es compromet la seva viabilitat com a alternatives eficaces per a avançar cap a un model de mobilitat urbana més equilibrat, accessible i sostenible.

3.5. Transport Públic

3.5.1. Anàlisi de l'Oferta

Terrassa disposa d'una xarxa de transport públic estructurada en dos modes principals: carretera i ferroviari, tots dos integrats en el sistema de mobilitat tant municipal com metropolità. Aquesta xarxa constitueix una de les principals infraestructures funcionals per a garantir la connectivitat territorial, la mobilitat diària de la població i l'accés a serveis essencials.

El transport públic per carretera s'organitza en tres modalitats operatives de servei:

- Regular:
 - inclou les línies urbanes i interurbanes, tant diürnes com nocturnes.
 - exprés o semidirecte que línies urbanes amb recorreguts optimitzats i parades limitades que connecten punts clau de la ciutat amb major rapidesa.
- Especial:
 - A demanda: serveis que operen sota reserva prèvia en zones perifèriques a l'àrea urbanes i de menor accessibilitat.
 - A esdeveniments periòdics: operen únicament quan se celebren activitats concretes (p. ex., mercats ambulants).
 - Programats per a col·lectius amb necessitats específiques d'accessibilitat: serveis dissenyats per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) o altres col·lectius específics.
- Discrecional:
 - serveis prestats a grups organitzats o per a esdeveniments puntuals, no integrats en la xarxa regular ni sotmesos a programació fixa.

A escala urbana, el servei és gestionat per TMESA (Transports Municipals d'Ègara, S.A.), mentre que els serveis interurbans són operats per diverses empreses, sota la coordinació de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona.

Per part seva, el transport públic ferroviari és gestionat per dos operadors principals, amb modalitats operatives complementàries:

- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)
 - Regular:
 - serveis suburbans i metropolitans amb alta freqüència.
 - Exprés o semidirecte: servei que manté el trajecte regular, però redueix el nombre de parades intermèdies en hores punta.
 - Especial o reforç:
 - serveis activats en esdeveniments o com a reforç en moments d'alta demanda.
- Renfe Rodalia (Rodalies de Catalunya)
 - Regular:
 - servei de rodalia de tala i mitjana distància amb freqüències planificades.

- Exprés o semidirecte: variant del servei ordinari que incrementa les freqüències en hores punta i redueix parades en trajectes clau.
- Especial o reforç:
 - serveis addicionals activats en festius o esdeveniments amb alta afluència.

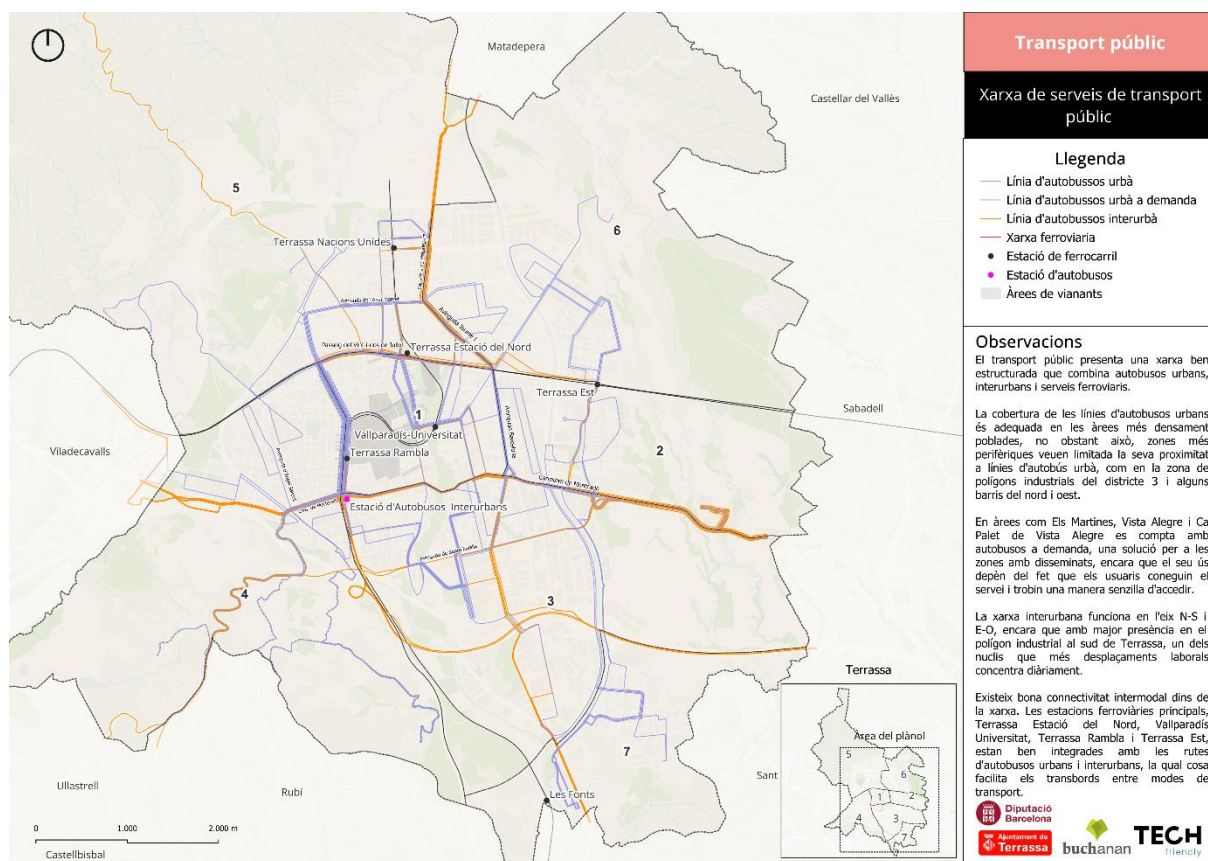


Figura 116. Xarxa de serveis de transport públic. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

Transport públic urbà

La xarxa urbana de transport públic a Terrassa està composta per 14 línies diürnes, una línia nocturna (L16), un servei de transport a demanda (L18) i dos serveis especials: L-Discapacitats i L14-Mercadal dels dimecres.

1 St. Llorenç - Hospital	2 Les Arenes - Rambla Egara	3 Les Arenes - La Gripià	4 Can Parellada - Ca n'Aurell
5 Pla del Bon Aire - Can Trias	6 Can Roca - La Cogullada	7 Pla de Bon Aire - Can Jofresa	8 AVINGUDES
9 AVINGUDES	10 Les Fonts - Estació Nord	H Hospital Exprés (Poble Nou - Hospital)	12 C.P. de Vista Alegre - Rambla d'Egara
13 Can Gonteres - Rambla d'Egara	14 Mercadal dels dimecres	15 Montserrat - Les Fonts	16 Bus Dnit
17 Països Catalans - Estació Est	18 Les Martines - Rbla. d'Egara		

Figura 117. Línies de transport públic de Terrassa. Font: Transports Municipals D'Ègara

En relació amb el servei existent durant l'elaboració del PMU 2016-2021, ha canviat el mapa concessional i s'han incorporat les següents millores en la xarxa:

- L17: posada en marxa en 2017, reforça la connexió amb la zona comercial Terrassa Plaça, ampliant la cobertura cap a l'est del municipi.
- L15: en funcionament des de 2023, opera de dilluns a divendres i millora la connectivitat intermodal, permetent el transbord a Montserrat cap a l'Hospital (línies L1 i LH), i en Els Fonts, cap a l'estació homònima d'FGC.
- L12: anteriorment coneguda com L12 FLEX, es consolida com a línia regular en 2025, oferint una connexió més estable i directa a la població del barri de Vista Alegre i el seu entorn.

Servei regular diürn

A continuació, es realitza un repàs de les 14 línies de servei regular diürn:

L1 – Sant Llorenç – Hospital

La línia L1 uneix el barri de Sant Llorenç (nord de Terrassa) amb l'Hospital de Terrassa al nord-oest de la ciutat, passant pel centre urbà. Les seves parades principals inclouen la zona de Sant Llorenç, l'avinguda Abat Marcet/Carretera de Castellar, l'estació del Nord (nus de correspondència) i la Rambla d'Ègara en el centre, continuant després cap a l'Hospital. En el seu trajecte atén punts d'interès com la Escola d'Hostaleria (escola d'hostaleria) i la Residència Torre Mossèn Homs en determinades expedicions

La línia L1 opera tots els dies, encara que amb diferents freqüències. En dies laborables inicia a les 6.00 h i finalitza a les 21.00 h, amb freqüències entorn de 15–30 minuts (més freqüents en hores punta). Els dissabtes el seu servei és més reduït (primera sortida a les 8.30 h i última abans de les 20.00 h) i els diumenges i festius realitza 4 expedicions durant el dia.

Al novembre de 2024 es van introduir ajustos per a millorar la freqüència de pas cap a la Escola d'Hostaleria i la Residència Mossèn Homs, parades a les quals ara arriben més autobusos de la L1 en hores punta.



L2 – Les Arenes – Rambla d'Ègara

Connecta el sector dels Arenes (barri residencial al sud-oest) amb el centre urbà en Rambla d'Ègara. Des dels Arenes puja per la carretera de Béjar i altres vies, passant per llocs destacats com la Estació del Nord (on enllaça amb línies 1, 3, 6, 7, H), la parada Estació del Nord-2 (connexió amb línies 2,10,H), la Seu d'Ègara (catedral medieval de Terrassa) i la Facultat d'Òptica del Campus Universitari. Finalitza el seu trajecte en plena Rambla d'Ègara, centre neuràlgic de la ciutat.

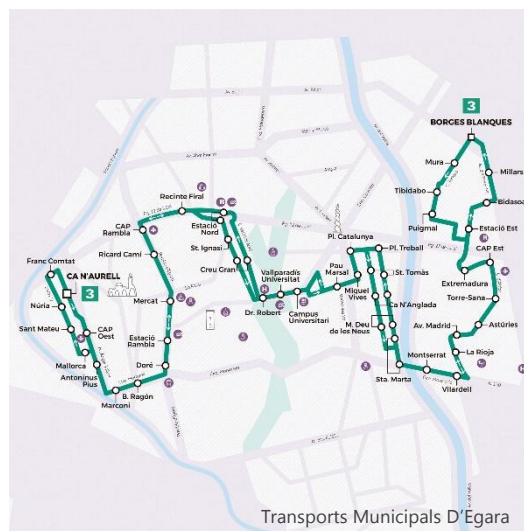
La línia L2 opera de dilluns a diumenge amb un horari de 6.00 a 22.00 en dies laborables, encara que amb menor cobertura els caps de setmana. En dies hàbils circula amb freqüències mitjanes al voltant de 20 minuts en hora punta, reduint-se en hores vall. Els dissabtes la freqüència és més espaiada: pot rondar 30 minuts, i els diumenges té servei limitat aproximadament a un cada hora.



L3 – La Grípiá – La Maurina

La L3 travessa la ciutat connectant els barris de La Grípià (zona nord-est) i La Maurina (nord-oest). En el seu itinerari connecta barris perifèrics de l'eix oest i est de la ciutat amb la Estació Est, el centre de Terrassa, Estació del Nord i Rambla d'Ègara, per exemple, facilitant la mobilitat entre barris i la intermodalitat entre serveis.

La L3 opera tota la setmana. Els dies laborables inicia servei a les 5.35 h i acaba aproximadament a 22.00 h. Manté una alta freqüència en dies laborables, aproximadament un autobús cada 14–17 minuts durant la major part del dia, la qual cosa la converteix en una de les línies més freqüents de Terrassa. Els dissabtes opera de 7.30 h a 21.20 h, amb freqüències entorn de 26–30 minuts. Diumenges i festius té un horari de 8.10 h a 21.50 h, amb freqüències de 33–35 minuts.



L4 – Can Parellada – Ca n'Aurell

Opera de dilluns a divendres (dies laborables) entre les 5.40 h – i les 22.15 h, la freqüència de pas en dies laborables és aproximadament cada 18 minuts. Connecta l'extrem aquest de Terrassa (Els Fonts – Ca Parellada) amb el barri de Ca n'Aurell (Cap Oest), travessant el centre de la ciutat en totes dues direccions.

Cada parada ofereix enllaç amb altres línies urbanes de Terrassa o ferroviàries (FGC en Els Fonts i Rambla d'Ègara), segons correspongui. El recorregut travessa zones importants com a Ca Parellada/Els Fonts (Districte 7), l'àrea de Santa Eulàlia – Can Palet, el centre (Mercat, Rambla, etc.) i finalment el sector oest Ca n'Aurell/Cap Oest. El temps estimat de viatge d'extrem a extrem és d'uns 30–40 minuts en condicions normals.



L5 – Can Roca – Can Trias

La línia 5 presta servei tots els dies de la setmana. En dies laborables de 5.45 h a 22.10 h, un autobús cada 16–20 minuts durant la jornada diürna. Els dissabtes opera de 7.10 h a 22.10 h amb freqüències entorn de 35–37 minuts, mentre els diumenges i festius el seu horari és de 8.30 h a 21.50 h, amb busos cada ~36–37 minuts.

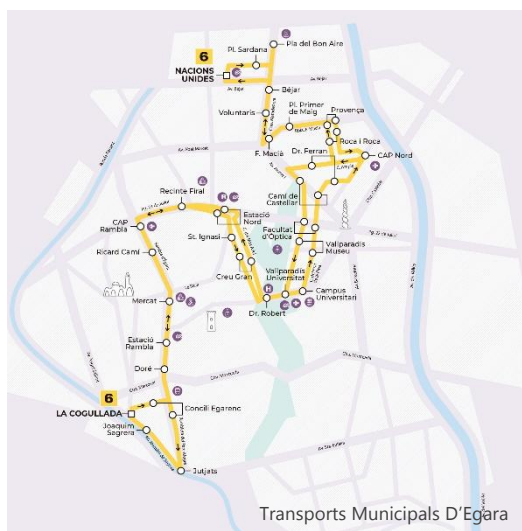
El servei uneix la zona residencial de Ca Roca (sector occidental de Terrassa, prop del Roc Blanc) amb Ca Trias, àrea industrial-residencial pròxima al veí municipi de Viladecavalls. Iniciant el recorregut en Pla del Bon Aire (prop de Ca Roca) i travessa Terrassa d'oest a est, connectant amb Estació Rambla i la Estació de Autobusos Interurbans, per exemple.



L6 – Can Roca – La Cogullada

Connecta el barri de Ca Roca (extrem oest, prop del Pla del Bon Aire) amb l'àrea de La Cogullada (zona industrial a l'est de Terrassa). Creua la ciutat passant per la Rambla d'Ègara. Entre les seves parades figuren: Ca Roca/Pla del Bon Aire, l'eix d'Av. de Josep Tarradellas (Avingudes), la zona de la Estació d'Autobusos, així com les estacions de tren Rambla, Nord, Vallparadís i Nacions Unides.

Opera diàriament, en dies laborables de 5.45 h a 21.40 h, amb una freqüència aproximada en jornada laboral és de 21–24 minuts; els dissabtes recorre de ~7.10 h a 21.20 h amb intervals de 38–42 min; mentre els diumenges i festius el seu servei és més limitat: aproximadament de 9.00 h a 21.30 h, amb un bus cada 75 minuts.

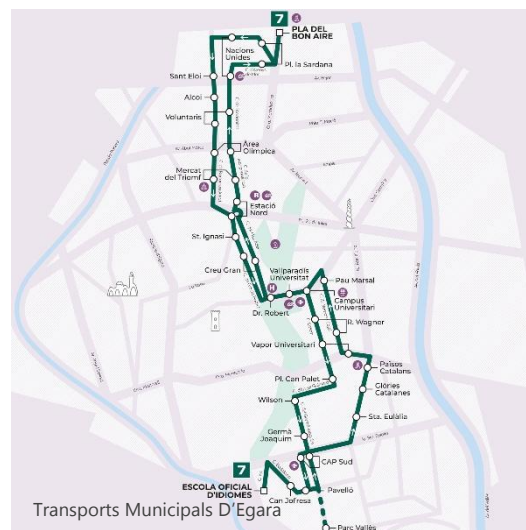


L7 – Pla del Bon Aire – Can Jofresa

La línia L7 uneix el Pla del Bon Aire (zona residencial pròxima a Ca Roca, al nord-oest del municipi) amb Ca Jofresa (barri al sud de Terrassa). El seu recorregut passa per la Escola Oficial d'Idiomes (EOI) i el nucli urbà, unint

l Mercat del Triomf, Estació Nord, Vallparadís Universitat i al parc Vallès.

Presta servei de dilluns a dissabte de 5.30 h a 22.00 h, amb freqüència aproximada de 30 minuts. No opera diumenges ni festius.



L8 –AVINGudes (Can Jofresa –AVINGudes – Rambla – Can Jofresa)

La denominació "AVINGudes" al·ludeix al fet que recorre les avingudes principals de Terrassa, per exemple: Av. de Josep Tarradellas i Av. del Vallès. Inicia i finalitza en Ca Jofresa, realitzant un bucle: surt de Ca Jofresa, recorre la zona de Avingudes, passa per la Rambla d'Ègara en el centre, i torna a Ca Jofresa per vies paral·leles. En concret, en un sentit arriba fins a la Escola Oficial d'Idiomes (EOI) en Av. Glòries Catalanes, i en l'altre cobreix el tram de Ca Palet – Plaça Països Catalans. De fet, la L8 i L9 cobreixen conjuntament aquesta àrea però amb diferents trajectes complementaris.



La L8 és una de les línies troncales i amb major freqüència de pas de Terrassa, presta serveis tots els dies: de dilluns a dijous el seu horari de 5.04 h a 23.22 h, amb busos cada 10-12 minuts durant pràcticament tota la jornada. Els divendres té un servei similar, lleugerament estès fins a les 23.19 h. Els dissabtes opera de ~8.04 h a 21.51 h, amb freqüències de 13-18 min. En diumenges/festius, de ~8.58 h a 22.05 h, amb intervals de 16-23 min.

L9 –AVINGUDES (Can Palet – Rambla – Can Palet)

La línia 9 recorre igualment la zona de "AVINGUDES", però amb un traçat lleugerament distint a la línia 8. Connecta Ca Palet (barri al sud-est) amb el centre (Rambla d'Ègara) i retorna a Ca Palet fent un circuit. Passa per Plaça Països Catalans (punt on connecta amb línies L1, LH, L8,), segueix per Av. Glòries Catalans, Pl. Ca Palet, i creua la Rambla d'Ègara. Entre les seves parades figuren Francesc Macià, Plaça Catalunya, l'estació de Terrassa Est a través de Pl. Països Catalans, i diversos punts en Ca Palet i Ca Jofresa.

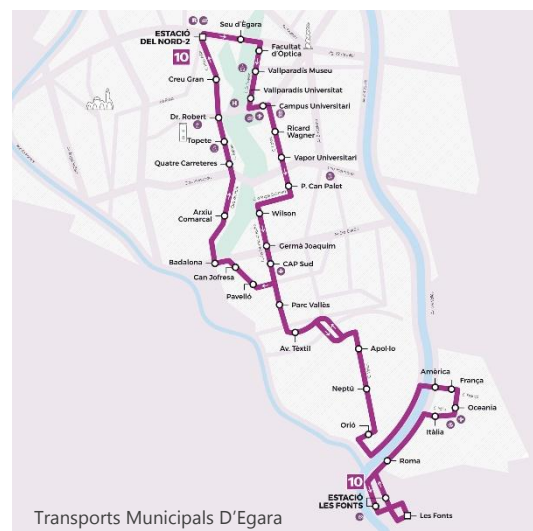


Bàsicament la línia 9 cobreix l'anell de AVINGUDES complementant a la línia 8 en sentit invers i altres barris adjacents (Ca Palet, Cap Pont). Opera els set dies de la setmana, la freqüència durant dia laborable és d'un bus cada ~8–10 minuts. Els dissabtes funciona de ~7.40 h a 22.22 h amb freqüències de ~14–20 minuts, mentre els diumenges amb freqüències de 16–26 min. A la nit, el recorregut de L9 és assumit pel Bus de Nit (L16) que estén el servei fins a la zona d'oci de Parc Vallès.

L10 – LES FONTS – ESTACIÓ DEL NORD

Uneix Les Fonts (zona al sud de Terrassa, i estació homònima) amb la Estació del Nord (principal estació de tren), l'itinerari dona servei al complex comercial de Parc Vallès (centre d'oci en la perifèria), a la zona esportiva de Ca Jofresa (Pavelló, Piscina), per a recórrer el centre urbà. Anteriorment arribava al barri Montserrat, però després de maig 2023 el seu itinerari va ser escurçat en l'extrem nord per a evitar duplicitat amb L15.

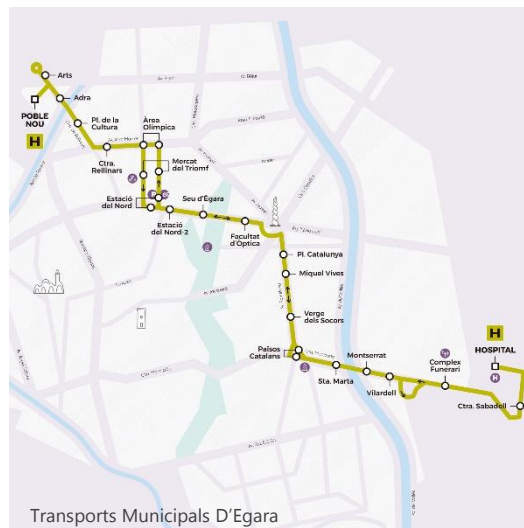
La L10 és una línia de dies laborables únicament de 5.30 h (primera sortida) a 22.00 h (última arribada), manté una freqüència de 35 minuts entre autobusos durant tot el dia.



LH – Hospital Exprés (Poble Nou – Hospital)

És un servei que busca optimitzar i minimitzar parades i estalvia el temps de recorregut entre el barri de Poble Nou (a l'est de Terrassa) i l'Hospital de Terrassa, fent un trajecte més curt i un temps de viatge bastant menor que L1.

Funciona tots els dies, amb especial èmfasi en dies laborables, inicia molt primerenc per a garantir arribades abans de les 6.00 h a l'Hospital de Terrassa, atenent així les necessitats del personal sanitari de primers torns. En dies laborables circula aproximadament de 5.15 h a 22.00 h, amb freqüències que ronden els 20 minuts en hores punta (fins i tot reforçada a ~15 min en les entrades/sortides de torn) i al voltant de 30–40 min en hores vall.

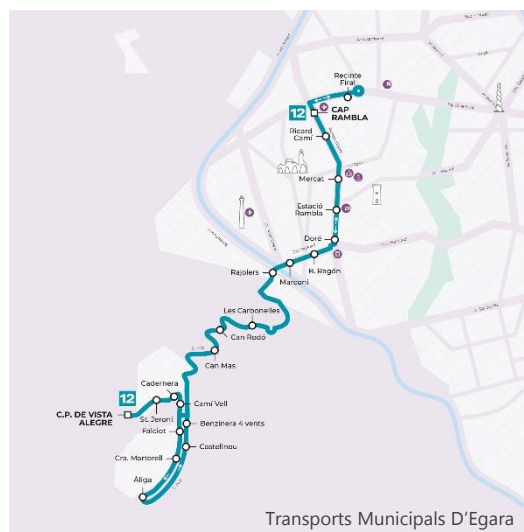


Els dissabtes té un primer servei també matiner (sobre les 6.00 h) i manté freqüència de 30–60 min al llarg del dia, finalitzant sobre les 21.00 h. Els diumenges i festius ofereix un servei reduït, amb intervals amplis que comporten entre 4 a 6 viatges en tot el dia un per cada franja horària principal.

L12 – Can Palet de Vista Alegre – Rambla d'Ègara

Connecta la urbanització Ca Palet de Vista Alegre (extrem sud-est del municipi) amb el centre de Terrassa (Rambla d'Ègara). Surt de Vista Alegre, baixa per la carretera de Castellar (Camí de Ca Font) i entra al centre urbà de Terrassa per Ca Palet. Des de 2024, el seu recorregut s'ha prolongat fins a la zona de 22 de Juliol / Passeig dels Lletres en el centre, per a servir a l'estació Rambla, Nord, la Biblioteca Central i el CAP Rambla.

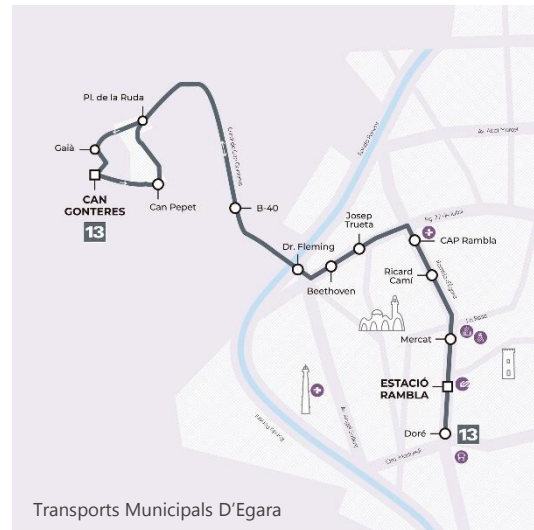
La L12 ha estat acabada de consolidar com a línia regular en 2025, després de funcionar uns anys com a servei a demanda (L12 Flex). Des de febrer de 2025, la L12 opera amb horaris fixos. En dies laborables presta servei des de les 6.30 h a 20.50 h, amb freqüències aproximades de 60 minuts durant la major part del dia. Els dissabtes ofereix servei en dues franges, al matí i a la tarda,



sense servei al migdia. En diumenges i festius (i també tot el mes d'agost) funciona en dues franges horàries reduïdes – una al matí i una altra a la tarda – per a garantir almenys 1–2 autobusos en cada període.

L13 – Can Gonerres – Rambla d'Ègara

Uneix el barri de Ca Gonerres (urbanització situada al nord-est de Terrassa, ja en la faldilla de Sant Llorenç) amb el centre (Estació Rambla / Rambla d'Ègara). És l'única connexió de transport públic per a aquesta urbanització. Inicia en Ca Gonerres, baixa pel Camí de Ca Gonerres (Camí Romeu de Montserrat) – infraestructura millorada recentment amb un pont per a facilitar l'accés del bus i entra a Terrassa per la zona de Torre-sana o Ca Tusell. Arriba fins a la Rambla d'Ègara fins a la Plaça del Doré, on té la seva capçalera urbana. En Ca Gonerres atén una població dispersa i en ciutat realitza parades en la perifèria nord i centre per a permetre transbord (per exemple en Estació del Nord amb línies principals).

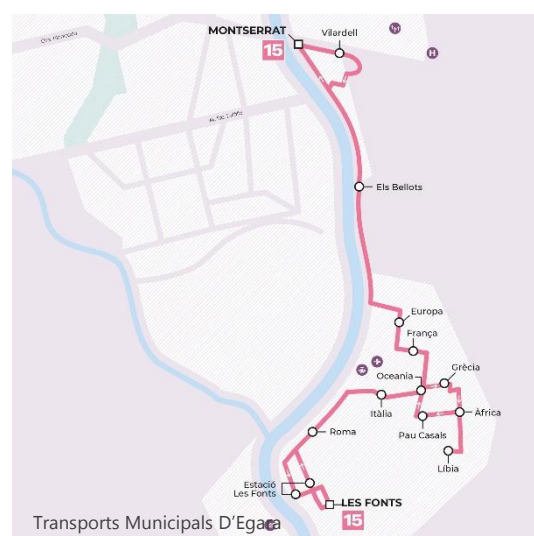


La L13 funciona només en dies laborables (dilluns a divendres) i amb un número molt limitat de serveis al dia. El seu primer autobús surt al voltant de les 8.00 h i l'últim torna sobre les 20.00 h. La freqüència varia durant el dia amb una freqüència d'entre 1 i 2 hores segons la franja, amb intervals màxims de fins a 2 hores 15 min en uns certs moments, la qual cosa es tradueix en uns 6–8 viatges totals diaris.

L15 – Les Fonts – Montserrat

La L15 connecta directament el barri de Montserrat (en la zona oest de Terrassa, al costat de Ca n'Aurell) amb Els Fonts (sud de Terrassa), travessant el barri de Can Parellada. Neix a Montserrat (on enllaça amb L1 i LH en la parada "Montserrat" del barri, punt de connexió cap a l'Hospital). Les parades principals inclouen: Montserrat/Teatre, Plaça Montserrat, Avinguda del Vallès, Terrassa Plaça, Ca Parellada (Av. Àfrica), Les Fonts estació.

La seva creació en 2023 va permetre escurçar la L10, assumint així el servei dins de Can Parellada i Montserrat que abans feia L10. La seva principal



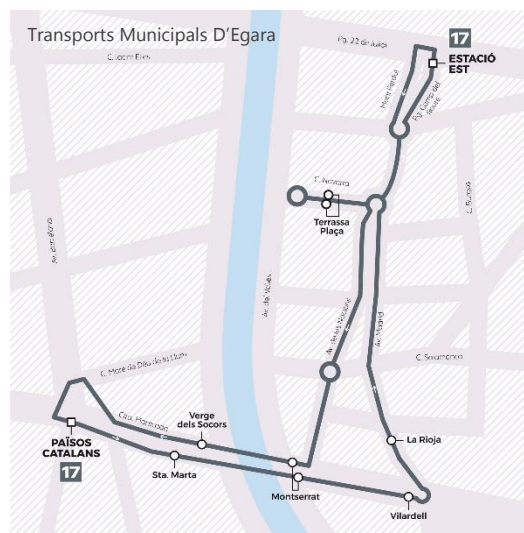
aportació és millorar la connectivitat i intermodalitat en facilitar a Montserrat facilita transbord a l'Hospital (L1, LH) i en Els Fonts al tren FGC.

La L15 opera de dilluns a divendres laborables de 6.30 a 21.00, amb una freqüència de cada 30–60 minuts segons l'hora. En hores punta (matins i tardes) aconseguix 2 viatges per hora (freqüència ~30 min), mentre en hores vall d'1 hora entre busos.

L17 – Països Catalans – Estació del Est (Terrassa Plaça)

Connecta la Plaça dels Països Catalans (en el barri de Ca n'Anglada/Can Palet – punt que és intercanviador amb línies L1, LH, L8, L9) amb l'Estació Terrassa Est, passant pel complex comercial Terrassa Plaça. L'objectiu d'aquest servei és doble: facilitar que residents puguin desplaçar-se al centre comercial en mitjans més eficients i sostenibles, i oferir una llançadora de l'estació Est cap al centre comercial.

Opera de manera parcial: divendres a la tarda i els dissabtes (matí i tarda). El seu horari és de 15.00 h a 21.00 h els divendres, i de 10.00 h a 14.00 h i 16.00 h a 21.00 h els dissabtes (coincidint amb horari comercial). Durant aquestes franges, la freqüència és aproximadament d'un bus cada 30 minuts. En total, els divendres es realitzen unes 6–8 expedicions i els dissabtes unes 12–15 al llarg del dia.



Servicio regular nocturn

L16 – Bus de Nit (servei regular nocturn)

La L16 és la línia nocturna de Terrassa, coneguda com a Bus de Nit. Funciona únicament les nits de divendres a dissabte i dissabte a diumenge (matinades del cap de setmana), i en algunes nits especials (vespres de festiu assenyalades com la revetlla de Sant Joan o Nit de cap d'any). El servei comença al voltant de les 22.00 h i s'estén fins aproximadament les 4.00 h de la matinada en condicions normals.

Després de la pandèmia, Terrassa va ampliar l'horari del Bus de Nit fins a les 8.30 h en les nits de cap de setmana, cobrint així també les primeres hores del matí del dissabte o diumenge per a garantir transport als qui salin molt tard de locals d'oci o treballadors de matinada. La freqüència de pas és aproximadament cada 45 minuts. En nits amb major afluència (Festa Major) pot reforçar-se a cada 30 min. En nits fora de divendres/dissabte, no hi ha servei nocturn urbà, encara que existeixen busos nocturns interurbans N64 integrats amb Barcelona que supleixen a part de la demanda.

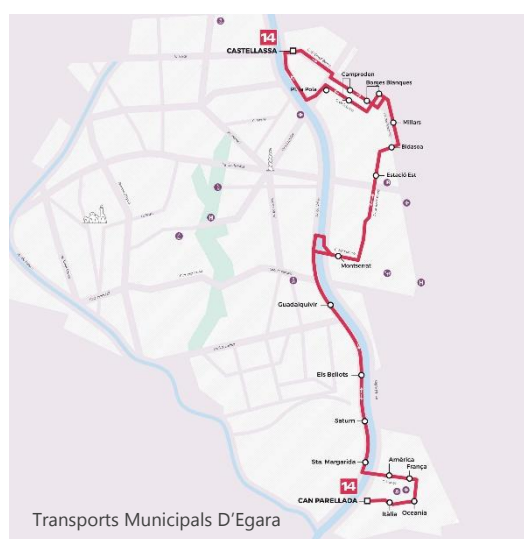
El Bus de Nit L16 realitza un recorregut circular ampli, que reproduïx essencialment la ruta diürna de la L9 "Avingudes" afegint una extensió al complex d'oci Parc Vallès. En total té uns 20–25 punts de parada per la ciutat, però addicionalment permet parades intermèdies a demanda en qualsevol punt segur del recorregut durant la nit, això només aplica al descens (no en pujar).

L'objectiu és assegurar en un mitjà de transport eficient i segur entre les zones d'oci nocturn (Centre i Parc Vallès principalment) cap als barris residencials de Terrassa.

Servicios especiales

L14 – Mercadal dels dimecres

És un servei especial de llançadora obert al públic en general que opera els dimecres de 8.00 h a 13.30 h per a facilitar l'accés al Mercadal de Martí l'Humà que compta amb més de 300 paradistes. El recorregut està dissenyat per a cobrir zones residencials allunyades o amb difícil connexió mitjançant les línies regulars i portar als viatgers fins al recinte del mercat ambulant per a evitar l'ús del cotxe, promoure una mobilitat inclusiva i acostar el comerç local a totes les persones. No té un itinerari senyalitzat permanent, però el dimecres es col·loquen cartells en parades clau indicant "Bus Mercadal" per a orientar a les persones usuàries.



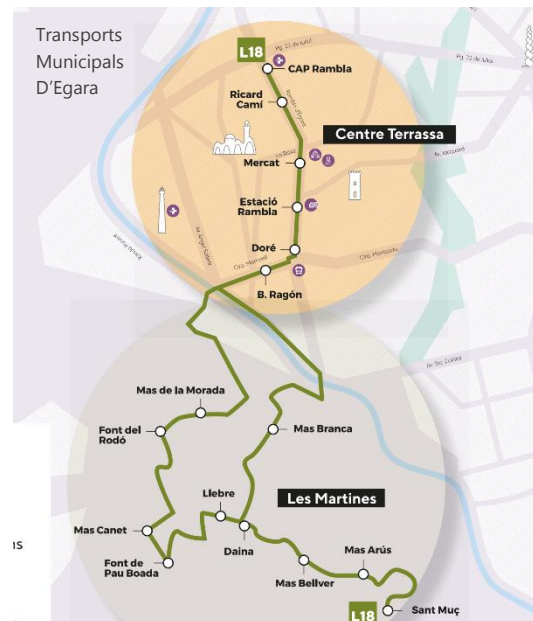
En formar part del sistema de transport públic municipal, s'apliquen les tarifes habituals d'autobús urbà. Les persones usuàries poden utilitzar els seus títols de transport integrats o socials en pujar a la llançadora. És a dir, es pot validar la targeta T-mes, T-casual o altres vàlides a Terrassa, de la mateixa manera que en qualsevol altra línia urbana.

L18 – Flex Les Martines – Rambla d'Ègara

La L18 Flex és un servei de transport a demanda que connecta la urbanització perifèria Les Martines amb el nucli urbà de Terrassa. No té horaris fixos de pas com una línia convencional; en el seu lloc, opera en unes franges horàries durant les quals realitza viatges sota petició.

En 2025, després d'una ampliació implementada a la fi de 2024, la L18 Flex presta servei els dies laborables (dilluns a divendres no festius) en dues grans franges contínues: de 7.00 h a 15.30 h i de 18.00 h a 20.00 h. Abans operava en tres franges més curtes, però es van agrupar per a major eficàcia. Fora d'aquests intervals i en caps de setmana/festius, no hi ha servei L18.

La freqüència depèn de les peticions, però en general s'agrupen viatges cada ~30 minuts. Des de la seva posada en marxa a l'octubre de 2022 fins a juliol de 2023 es van comptabilitzar uns 1.496 usuaris en 1.070 trajectes (faig una mitjana d'1.4 ~ passatgers/viatge)t, la qual cosa dona idea de la seva escala.



A l'ésser un servei a demanda, no té un recorregut fix. Recull a les persones usuàries en Les Martines a través de parades acordades entre Les Martines i el centre urbà de Terrassa. En la pràctica, es defineixen parades d'origen en Les Martines (diverses dins de la urbanització) i una parada destí principal a la ciutat (normalment la Estació Rambla d'Ègara o plaça del Doré)

L-Discapacitats

És un servei de transport públic orientat a persones amb diversitat funcional o mobilitat reduïda. El seu objectiu principal és oferir transport adaptat "porta a porta" perquè aquestes persones usuàries puguin desplaçar-se a centres de dia o ocupacionals i altres destins assistencials del municipi.

A diferència d'una línia d'autobús convencional, L-Discapacitats no té un recorregut fix ni parades establertes per al públic general. La seva ruta varia segons les necessitats diàries de les persones registrades. Cada dia es planifica un itinerari en funció d'on visquin les persones que necessiten transport aquest dia.

El servei opera generalment els dies laborables (de dilluns a divendres), coincidint amb l'horari d'obertura dels centres de dia i ocupacionals. Sol haver-hi dues franges principals de viatge: al matí per a portar a les persones des de la llar fins al centre, i en finalitzar la jornada per a retornar-los als seus domicilis.

El servei és exclusiu per a persones empadronades a Terrassa, per al seu ús, es requereix realitzar una sol·licitud prèvia a través dels serveis socials municipals, els requisits per a ser beneficiari inclouen: tenir un grau de discapacitat igual o superior al 33% (acreditat oficialment) i estar inscrit en algun servei o centre d'atenció diürna al qual s'hagi d'acudir regularment, sent un servei gratuït, adaptatiu i personalitzat.

Comparativa general de les línies urbanes de Terrassa

La següent taula resumeix per línia els dies que opera, l'horari aproximat (primera i última sortida), la freqüència mitjana i nombre d'expedicions.

Línia	Horari	Freqüència	Expedicions 2024
L1 Sant Llorenç–Hospital	6:00 h – 21:00 h	22 min	≈130
L2 Les Arenes–Rambla	6:00 h – 22:00 h	20 min	≈140
L3 La Grípia – La Maurina	5:35 h – 22:10 h	15 min	≈140
L4 – Can Parellada – Ca n'Aurell	5:40 h – 22:15 h	18 min	≈110
L5 Pla del Bon Aire – Can Trias	5:45 h – 22:10 h	18 min	≈110
L6 Can Roca–La Cogullada	5:45 h – 21:40 h	22 min	≈90
L7 Pla del Bon Aire–Can Jofresa	5:35 h – 22:20 h	30 min	≈90
L8AVINGudes	5:05 h – 22:10 h	11 min	≈200
L9AVINGudes	5:25 h – 22:55 h	10 min	≈300
L10 Les Fonts–Estació Nord	5:25 h – 22:00 h	35 min	≈56
LH Hospital Exprés	5:15 h – 22:00 h	20 min	≈65
L12 Vista Alegre–Rambla	7:00 h – 20:50 h	40 min	-
L13 Can Gonteres–Rambla	8:00 h – 22:00 h	85 min	≈12
L14 Mercadal dimecres*	8:00 h – 14:00 h	20 min	≈10
L15 Les Fonts–Montserrat	6:45 h – 20:45 h	40 min	≈46
L17 Països C.–Estació Est**	15:00 h – 21:00 h	45 min	≈16

Taula 30. Oferta de les línies urbanes diürnes de dilluns a divendres laborables. *dimecres, **divendres

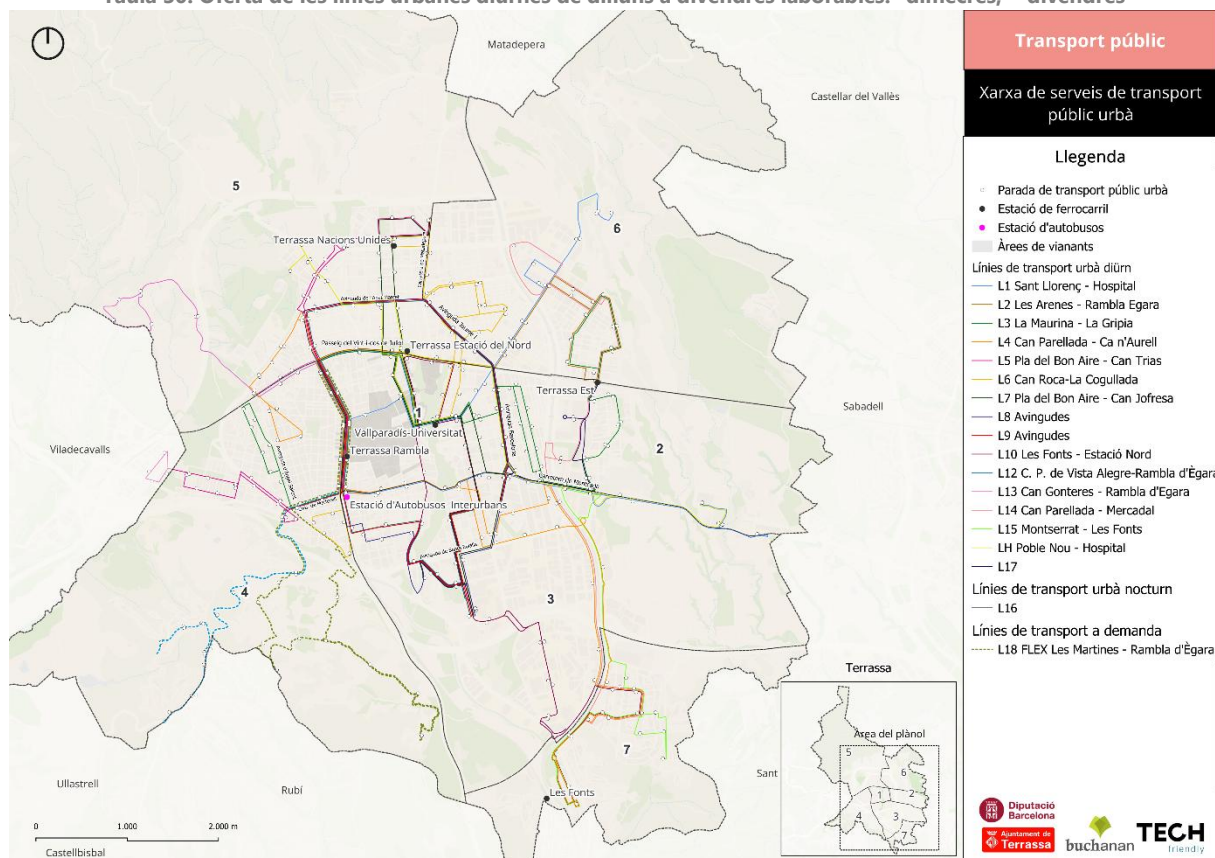


Figura 75118. Xarxa de serveis de transport públic urbà. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Flota i serveis associats

La flota d'autobusos urbans de Terrassa està composta per 71 vehicles en operació. D'aquests, 42 autobusos són híbrids i 2 són 100% elèctrics, un 62% de vehicles de propulsió "eco". La resta de la flota (27 autobusos) són autobusos convencionals dièsel.

La flota compta amb diferents models i grandàries d'autobús, assignats segons les necessitats de cada línia urbana (capacitat, demanda i característiques del recorregut):



- Línies troncales (L1–L7, L10–L12 i L14–L17): aquestes línies regulars utilitzen principalment autobusos estàndard de 12 metres de longitud. La major part són models híbrids, incorporats en els últims anys. Al costat dels híbrids, operen també autobusos dièsel de 12 m.
- Línies circulars L8 i L9: aquestes línies urbanes de major afluència s'operen amb autobusos articulats de 18 metres. Aquests vehicles de gran capacitat (acordió) es van introduir en la flota per a augmentar l'oferta en les rutes circulars i atendre la seva elevada demanda de passatgers. En total uns 10 autobusos articulats assignats amb una capacitat de fins a 150 passatgers entre asseguts i dempeus.
- Línies de baixa demanda i especials: la L18 *Flex (Les Martines) continua funcionant sota demanda utilitzen a través de taxis o microbusos de 5 a 9 places (tipus monovolum) operats per Tele Taxi Ègara en conveni amb TMESA.
- Addicionalment, la flota de TMESA inclou un vehicle adaptat especial per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), utilitzat en serveis complementaris d'accessibilitat.

Tota la flota d'autobusos urbans està composta per vehicles que disposen de pis baix, rampes o elevadors per a cadira de rodes, espai reservat per a persones amb mobilitat reduïda i carrets infantils, seients reservats per a persones majors o embarassades, i avisos sonors-visuals de pròximes parades, així com anunci de parada sol·licitada (pulsadors distribuïts pel vehicle) i barres de subjecció ergonòmiques.

Serveis associats

Terrassa disposa de l'app "Bus Terrassa – TMESA" amb funcionalitats que permeten a les persones usuàries conèixer els temps estimats d'arribada a cada parada, actualitzats minut a minut temps reals d'arribada per parada i estació; consultar horaris programats de totes les línies; planificació de trajectes; informació de parades i alertes i avisos del servei tant en català com en castellà.

El Bus de Nit (L16) incorpora el servei de parada intermèdia: una mesura d'accessibilitat en sentit ampli, orientada a la seguretat. Dones que viatgin soles, persones majors o vulnerables poden demanar al conductor baixar-se en un punt entre dues parades oficials més pròxim al seu destí durant el trajecte nocturn.

Per al servei Flex/a demanda (L18) s'ha habilitat FlexiTransport, una aplicació per a facilitar la reserva i gestió del servei. Permetent a les persones usuàries la reserva anticipada de viatge fins amb una setmana d'antelació i, com a norma general, fins a una hora abans de la sortida del servei desitjat; selecció d'origen i destinació entre una sèrie de punts de parada predefinits dins de l'àmbit geogràfic de la línia a demanda i confirmació i notifikacions en temps real tant en català com en castellà.

Transport públic interurbà

Terrassa es beneficia d'una xarxa d'autobusos interurbans que connecten amb altres ciutats i municipis de Catalunya. Diverses operadores –Sagalés, Moventis (Sarbus), Monbus (a través de TGO) i altres empreses consorciades– gestionen aquestes línies sota la coordinació de la Generalitat i la Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

A continuació, es destaquen les rutes interurbanes principals, els seus operadors i connexions

Servei regular diürn

Línies Exprés.cat

Ofereixen connexions ràpides amb Terrassa-Barcelona-Terrassa aprofitant la xarxa de vies ràpides i sense parades en altres municipis.

- Línia e2.1 Terrassa – Barcelona (C-58). Connecta Terrassa directament amb Barcelona (zona Universitària/Gran Via) sense parades intermèdies - llargues (només parades estratègiques per enllaç amb Metro/Rodalies). Municipis: Terrassa, Barcelona. Opera de dilluns a divendres laborables (excepte agost) amb servei intensiu de 6:00 a 21:00 hores amb un total de 22 sortides de Terrassa a Barcelona i viceversa al dia, no opera caps de setmana ni festius.
- Línia e2.2 Terrassa – Barcelona (Zona Universitària). Servei exprés Terrassa – Barcelona per l'autopista C-16 (Túnel de Vallvidrera). Uneix Terrassa amb la Zona Universitària de Barcelona (Av. Diagonal). Presta servei de dilluns a divendres laborables, exclosos agost, amb 11 expedicions diàries per sentit, no presta servei caps de setmana ni festius

Línies regulars B

Connecten Terrassa amb localitats del Vallès Occidental i el Baix Llobregat:

- Línia B8 Terrassa – Rubí – Sant Cugat del Vallès. Uneix Terrassa amb Rubí i Sant Cugat del Vallès, sent l'Hospital de Terrassa la capçalera nord. És un servei freqüent tot el dia (de matinada a nit), amb sortides aproximades cada 60 minuts, reforçant en hores pic. Els dissabtes, diumenges i festius redueix la seva freqüència.
- Línia B9 Can Barata – Sant Quirze – Terrassa. Connecta el barri Can Barata (Sant Cugat del Vallès) amb Sant Quirze del Vallès i Terrassa de dilluns a divendres laborables.
- Línia C2 Sabadell – Terrassa – Martorell. Línia de llarg recorregut que uneix el Vallès Occidental amb el Baix Llobregat, des de Sabadell fins a Martorell, passant per Terrassa. La principal para al municipi és l'estació d'Autobusos de Terrassa de dilluns a divendres laborables únicament, orientada a mobilitat intercomarcal principalment de persones treballadores/estudiants.
- Línia C5 Sabadell – Terrassa. Línia directa entre Sabadell i Terrassa durant tots els dies de la setmana. En dies laborables de dilluns a divendres, amb una freqüència mitjana de 30 minuts entre autobusos. Els dissabtes, diumenges i festius la freqüència baixa a aproximadament un cada hora

- Línia C7 Sabadell (Can Rull) – Hospital Terrassa – Castellbisbal. Itinerari transversal que uneix Sabadell (barri Can Rull) amb l'Hospital de Terrassa i arriba fins a Castellbisbal (Vallès Occ. sud). Funciona dilluns a divendres laborables, sense servei habitual caps de setmana/festius. Realitza uns 4 a 6 viatges per sentit al dia concentrats en franges d'entrada i sortida laborals..

Línies regulars M

- Línia M1 Olesa de Montserrat – Terrassa – Bellaterra (UAB). Una Olesa de Montserrat, Abrera, Viladecavalls i Terrassa, de dilluns a divendres laborables, coincidint amb període lectiu universitari. En vacances acadèmiques (agost i Nadal) es redueix o suspèn el servei. No opera caps de setmana ni festius.
- Línia M5 Terrassa – Vacarisses. Connecta aquests dos municipis des de l'Estació d'Autobusos de Terrassa (capçalera) fent, parades en barris perifèrics de Terrassa, pobles del Parc Natural de Sant Llorenç i Vacarisses. En dies laborables hi ha diverses sortides Terrassa Vacarisses al llarg del dia (cada 60–90 min aprox.), mentre els dissabtes de 3 a 4 viatges anada/tornada i els diumenges d'1 a 2 viatges.
- Línia M6 Viladecavalls – Terrassa. Servei curt que uneix Viladecavalls (municipi contigu al sud-oest de Terrassa) amb Terrassa ciutat; opera tot l'any de dilluns a dissabte.
- Línia M7 Terrassa – Ullastrell. Comunica Terrassa amb la petita localitat d'Ullastrell (a la comarca del Vallès Occidental, al sud de Terrassa). En dies laborables es realitzen de 4 a 6 viatges per sentit i els dissabtes sol haver-hi 2 a 3 expedicions, coincidents amb horaris d'entrada i sortida dels polígons industrials.
- Línia M8A Terrassa – Matadepera. Uneix Terrassa amb la població residencial de Matadepera, a 6 km del centre municipal . Aquesta variant "A" circula per l'interior de Terrassa, recorre els barris del nord de Terrassa (Passeig 22 de Juliol, Av. Béjar) en direcció final Matadepera, de dilluns a dissabtes.
- Línia M8D Matadepera – Terrassa (FGC/Renfe). Variant directa Terrassa–Matadepera pensada per a enllaç amb els ferrocarrils. Surt des de Matadepera i finalitza a les estacions de tren de Terrassa: FGC Terrassa-Rambla i Renfe Terrassa (Estació del Nord). Serveix com a llançadora perquè les persones residents de Matadepera prenguin el tren a Terrassa, opera dies laborables de dilluns a divendres entre les 7:00 i 9:00 i 18:00 a 20:00.
- Línia M9 Terrassa – Abrera – Esparreguera. Línia interurbana comarcal que uneix Terrassa amb poblacions del Baix Llobregat nord des de l' Estació d' Autobusos de com a capçalera de dilluns a divendres laborables principalment.
- Línia M11 Terrassa – Coll d'Estenalles – Mura – Talamanca. Servei rural/turístic que uneix Terrassa a les poblacions del Parc Natural de Sant Llorenç del Munt. Sol operar caps de setmana i festius, orientat a serveis estacionals i d'oci, així com persones residents d'aquestes poblacions; es realitzen 1 o 2 viatges al dia.

- Línia M12 Terrassa – Rellinars – Castellbell i el Vilar. Similar al recorregut de la línia M11, connecta Terrassa amb Rellinars, Castellbell i el Vilar els dies laborables de període lectiu.

Servei regular nocturn

Terrassa també està integrada en la xarxa d'autobusos nocturns de l'àrea de Barcelona (Nitbus). A les nits, especialment en franja 23.00–5.00, operen línies N que connecten Terrassa amb localitats pròximes i fins i tot amb Barcelona. Totes les línies nocturnes són serveis integrats ATM. A continuació es descriuen les que circulen per Terrassa:

- Línia N61 Barcelona – Sant Cugat – Rubí – Terrassa – Sabadell. Recorregut nocturn circular que surt de Barcelona (Plaça Catalunya) i passa per Sant Cugat del Vallès, Rubí, Terrassa, Sabadell, tornant finalment a Barcelona. Servei continu que incrementa freqüència els divendres i dissabtes.
- Línia N64 Barcelona – Sabadell – Terrassa – Rubí – Barcelona. Una altra ruta nocturna circular que uneix Barcelona amb Sabadell, Terrassa i Rubí, retornant a Barcelona per Sant Cugat/Barberà (ruta complementària al N61). Opera totes les nits, amb reforços en cap de setmana, de 0.00–5.00 h.
- Línia N66 Terrassa – Matadepera. Servei nocturn que uneix Terrassa amb Matadepera durant la matinada. És la versió nocturna que cobreix l'absència de M8 a les nits. Amb 4 sortides per nit en cada sentit de diumenge a dijous.
- Línia N67 Terrassa – Vacarisses. Servei nocturn local Terrassa – Vacarisses, cobreix la ruta en horari nocturn de la línia M5 en les matinades de dissabte i diumenge, oferint 2 sortides per sentit.

Serveis especials

- Línia M2 Olesa de Montserrat – Terrassa (Oasi). Connecta Olesa de Montserrat, Vacarisses i Terrassa, és un servei de baixa freqüència que originalment era per als dies de mercats municipals, generalment un dia a la setmana.
- L59A Sant Vicenç dels Horts – Terrassa: Línia de mercat setmanal. Connecta Terrassa amb Sant Vicenç dels Horts (Baix Llobregat) passant per Rubí, el Papiol, Molins de Rei, etc. Actualment aquesta línia s'ha convertit en un servei a demanda.
- L'operadora TGO disposa de línies M5A, M5B, M6A que complementen les rutes principals en horaris escolars o d'alta demanda. Per exemple, M6A és una llançadora directa Viladecavalls–Terrassa en hora punta. Aquests serveis no afegixen noves parades, sinó que reforcen l'oferta existent en dies laborals específics.

Per a desplaçaments d'oci estacional, a l'estiu, es reactiven autobusos des de Terrassa i Sabadell cap a les platges del Maresme i Port Aventura en caps de setmana

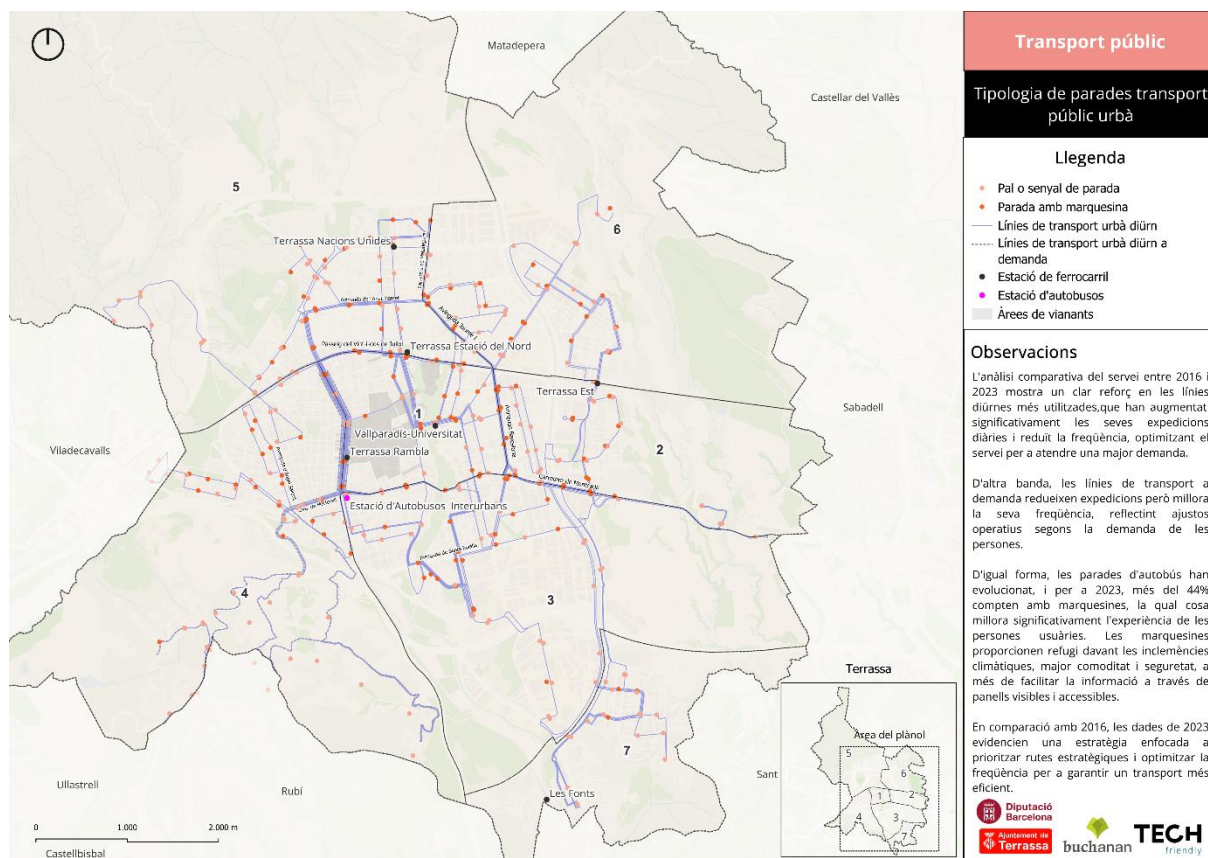


Figura 119. Xarxa de serveis de transport públic interurbà. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa Ferroviària

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

Terrassa disposa d'una favorable comunicació ferroviària a través de la línia S1 l'enllaça directament amb Barcelona i poblacions del Vallès amb freqüències de tipus "metre" (fins a un tren cada 5 minuts) en dies laborables, complementada per serveis nocturns especials.

Addicionalment, mitjançant transbords es pot accedir des de Terrassa a les altres línies de Ferrocarrils – ja sigui a Sabadell (via S2 o Renfe) o a les línies del Llobregat/Anoia (via Renfe R4 a Martorell i Manresa).

Servei regular diari

Terrassa està servida directament per la línia suburbana S1 que connecta l'estació central de Barcelona (Plaça Catalunya) amb Terrassa, recorrent el Vallès Occidental. El seu trajecte comença a Barcelona-Plaça Catalunya i finalitza a Terrassa Nacions Unides, travessant municipis com Barcelona (districtes de Sarrià-Sant Gervasi), Sant Cugat del Vallès, Rubí i Terrassa.

De les 22 parades que té el recorregut de la S1, a Terrassa presta servei en 5 estacions: Les Fonts (en l'extrem sud del terme municipal de Terrassa), Terrassa Rambla (situada en el centre urbà, antiga terminal abans de l'ampliació), Vallparadís Universitat (prop del Parc de Vallparadís i universitats), Terrassa Estació Nord (situada en el centre urbà i principal estació del municipi en formar part de la xarxa d'FGC com Rodalies) i Terrassa Nations Unides (actual capçalera nord, en el barri de Can Roca).



La línia S1 presta servei tots els dies de l'any, en dies laborables amb freqüències entre de cada 5 minuts en hores punta, aproximadament cada 8–9 minuts al migdia, i cada 10 minuts en les hores vall de la jornada. Els caps de setmana i festius la freqüència es redueix a un tren cada 20 minuts, és a dir, 3 trens per hora i sentit.

El temps de viatge complet Terrassa–Barcelona és d'uns 40–42 minuts i el servei opera aproximadament entre les 5.00 del matí i les 23.30–0.00 de la nit (els últims trens poden variar segons dia).

En un dia laborable tipus, la línia S1 realitza de l'ordre de 85–90 circulacions per sentit, mentre que en cada sentit d'un diumenge unes 30–36 circulacions.

Des de desembre de 2022, tots els trens S1 realitzen parades en totes les estacions del recorregut, eliminant-se els serveis semidirectes que abans ometien algunes estacions. Amb aquesta reorganització, es van integrar els antics serveis parcials S5 (Barcelona–Sant Cugat) i S7 (Barcelona–Rubí) en la pròpia línia S1, augmentant la freqüència global sense necessitat de transbord addicional. La capacitat també s'ha reforçat amb trens nous, ja que FGC va incorporar 15 unitats addicionals per a suportar les freqüències elevades en 2023.

La línia S1 d'FGC, juntament amb la cobertura territorial de les seves cinc estacions dins del terme municipal i la seva elevada freqüència de pas, permet a la ciutadania utilitzar aquest servei com un metre urbà i una opció efectiva de transport entre districtes.

Serveis especials i reforços

FGC implementa serveis especials en la S1 durant les Festes Majors de Terrassa, Rubí i Sant Cugat, oferint servei nocturn ininterromput amb un tren cada hora i en tots dos sentits. Altres esdeveniments de servei nocturn especial és la festa de Cap d'any en el qual es prolonga l'horari de tancament, en coordinació amb la resta de transport metropolità.

Serveis d'FGC amb connexió a Terrassa (sense parada directa)

Encara que la S1 és l'única línia d'FGC que presta servei directe a Terrassa, existeixen altres serveis d'FGC en les seves proximitats o que permeten arribar mitjançant transbord amb altres modes:

- Línia S2 (Barcelona–Sabadell): És l'altra branca principal de la línia Barcelona-Vallès i es dirigeix a Sabadell, municipi veí a Terrassa. El seu recorregut va de Barcelona-Plaça Catalunya fins a Sabadell Parc del Nord. Podent comunicar des d'aquesta amb Terrassa a través de la línia R4 de Rodalies de Renfe o realitzant transbord entre la S2 i S1 a Sant Cugat, on es pot canviar de ramal, així com en altres estacions comunes com Provença/Gràcia a Barcelona). Després de la reorganització de 2022, S1 i S2 operen amb esquemes de freqüència pràcticament idèntics.

Renfe Rodalia (Rodalies de Catalunya)

Terrassa també disposa de servei de rodalia Renfe (Rodalies) en la línia R4 (Rodalies de Catalunya), complementat per serveis regionals. Les estacions de Rodalies a Terrassa són: Terrassa Estació del Nord (estació central, abans dita simplement Terrassa) i Terrassa Est (estació a l'est de la ciutat, oberta en 2008). La línia R4 (Manresa–Terrassa–Barcelona–Sant Vicenç) és la principal artèria, amb alta freqüència en hora punta (trens cada ~15 *min), mentre que la RL4 (Lleida Pirineus – Terrassa Estació del Nord), que va substituir des de desembre de 2024 a l'antiga línia R12 amb alguns serveis regionals diaris.

Servei regular diari

En el municipi de Terrassa presten servei dues línies de Rodalies de Catalunya operades per Renfe: la línia R4 de rodalia de Barcelona i la línia RL4 (abans denominada R12) de rodalia de Lleida. A continuació es resumeixen els seus recorreguts i característiques principals:

- R4 (Manresa- Sant Vicenç de Calders): és la línia regular de rodalia que comunica la zona del Penedès i Barcelona amb el Vallès Occidental i el Bages. Uneix Sant Vicenç de Calders (Tarragona) amb Manresa (Barcelona) passant per Vilafranca del Penedès, Barcelona i les ciutats vallesanes de Sabadell i Terrassa. El tram sud discorre per la línia interior de Vilafranca, i al nord de Barcelona continua per la línia Barcelona–Montcada–Manresa. Alguns serveis tenen capçalera intermèdia (per exemple, trens que inicien o acaben a L'Hospitalet de Llobregat, Martorell o Vilafranca) i en l'extrem nord certs trens finalitzen a Terrassa Estació del Nord en lloc de Manresa. Dins de Terrassa efectua parada a Terrassa Estació del Nord (estació principal) i Terrassa Est.
 - De dilluns a divendres el servei R4 contempla un servei de 5.00 a 23.00. Els dissabtes, diumenges i festius l'horari és d'aproximadament de 6.00 a 22.30.
 - La freqüència bàsi en dies laborables és d'un tren cada 15 minuts. En hores punta s'aconsegueixen intervals menors: un tren cada 10-12 min, combinant trens amb diferents capçaleres, mentre que a primera hora del matí o última de la nit els intervals s'amplien a ~20-30 minuts.
 - Els dissabtes i festius la freqüència disminueix a un tren cada 20–30 minuts segons la franja horària.



- RL4 (Lleida Pirineus – Terrassa Estació del Nord): servei regional (Xarxa de Lleida) que va substituir des de desembre de 2024 a l'antiga línia R12. Connecta la ciutat de Lleida amb el Vallès Occidental, acabant a Terrassa Estació del Nord. Comparteix les vies amb la R4 en el tram Terrassa–Manresa, donant servei també a estacions intermèdies com Sant Vicenç de Castellet i Manresa. Aquesta línia regional millora la connectivitat amb Lleida, incrementant les circulacions respecte a l'antiga R12 (que tenia només 3 trens per sentit) a 5 trens per sentit en dies laborables i 4 per sentit els caps de setmana. Els viatgers que prossegueixen cap a Barcelona han de fer transbord a Terrassa a la línia R4 (en alguns casos el mateix tren RL4 continua com R4)
 - El servei funciona diàriament amb 5 trens per sentit en dies laborables i 4 per sentit els caps de setmana, cobrint especialment les primeres hores del matí i retorn de tarda.

Serveis especials o de reforç

Renfe implementa habilita llançadores entre Terrassa i altres estacions pròximes en casos de corts parcials de la R4.

Tarifes i zonificació

L'estructura tarifària i el sistema de zonificació constitueixen un component clau per a garantir l'accessibilitat econòmica, l'eficiència operativa i la intermodalitat del sistema de transport públic. L'existència d'un model tarifari integrat facilita l'ús combinat de diversos modes de transport —com a autobusos urbans i interurbans, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Rodalies de Renfe, metre o tramvia— sense penalització econòmica addicional, sempre que es respectin els límits espacials i temporals establerts.

Terrassa forma part de l'àmbit tarifari de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona, i està situada concretament en la zona tarifària 3C. Això permet que tant els serveis ferroviaris (Rodalies i FGC) com els autobusos urbans i interurbans de la ciutat formin part del sistema tarifari integrat, per la qual cosa s'apliquen les tarifes definides per ATM.

La integració tarifària permet realitzar fins a tres transbords entre diferents modes de transport (FGC, Rodalies, bus, metre, tramvia) dins d'un temps màxim —per exemple, 2 h 15 min per a títols de 3 zones—, sense cost addicional.

En conseqüència, les persones usuàries han d'adquirir un títol que correspongui a la quantitat de zones travessades. Per exemple, per a desplaçar-se de Barcelona (Zona 1) a Terrassa (Zona 3C) es necessita un bitllet o abonament de 3 zones.

Integrats en ATM

A Terrassa són vàlids tots els títols ATM, entre ells:

- Bitllet Senzill Integrat: Permet un únic viatge amb transbords dins d'una mateixa zona per 4,20 €
- Títols multiviatge locals: T-25 (targeta 25 viatges urbans Terrassa, amb 1 transbord en 60 minuts. Costa 9 € i és vàlida solo dins de Terrassa.
- T-Hospital: targeta gratuïta per a persones empadronades en el municipi que hagin d'anar a l'Hospital, permetent viatges il·limitats en qualsevol línia urbana amb origen o destí Hospital de Terrassa sense cost.
- T-casual 3 zones (10 viatges, unipersonal) per 33,55 €
- T-usual 3 zones (abonament personal mensual de viatges il·limitats) per 41,60 €
- T-jove abonament trimestral per a menors de 30, vàlid en totes les zones) a 44,00 €, gràcies a la bonificació vigent.

Existeixen també títols multiviatge multipersonals com:

- T-familiar (8 viatges/30 dies, 3 zones per 29,70 €)
- T-grup (70 viatges/30 dies, multipersonal)
- T-70/90 per a compartir entre membres de famílies monoparentals i nombroses entre altres (70 viatges / 90 dies)

D'acord amb la política tarifària ATEM vigent, existeixen altres títols com:

- Terrassa disposa també de la T-aïri (bitllet metropolità gratuït en episodis de contaminació)
- T-16 infantil gratuïta
- T-usual FM/FN per a famílies monoparentals i nombroses
- T-Jove FM/FN per a menors de 30 anys amb famílies monoparentals i nombroses
- T-usual bonificada per a desocupats
- T-Verda, viatges il·limitats durant 3 anys per als qui hagin desballestat el seu cotxe

Tots aquests títols permeten realitzar combinacions modals (bus urbà, interurbà, FGC, Renfe Rodalies, metre, tramvia) dins del temps límit estipulat (per exemple, 2 h 15 min per a 3 zones). Això significa que una persona usuària pot, per exemple, validar la seva T-usual en una línia urbana (L3) i després transbordar a FGC amb el mateix títol mensual, sense necessitat de comprar bitllets addicionals.

La ATM també ha implementat la T-mobilitat que és una targeta intel·ligent d'ús progressiu que permet a les persones usuàries accedir a múltiples serveis de transport públic amb una única targeta. Pot utilitzar-se en format físic o digital (aplicació mòbil), i representa un pas cap a la personalització del servei, la traçabilitat dels trajectes i la simplificació del sistema de validació.

Tots els títols integrats de la ATM són vàlids en els operadors que presten servei a Terrassa: FGC (Ferrocarrils de la Generalitat), Renfe Rodalies, Línies urbanes i interurbanes d'autobús. Per exemple, una persona amb un abonament de 3 zones pot realitzar el trajecte Barcelona – Terrassa en Rodalies, i continuar amb FGC o una línia de bus urbà, sempre que ho faci dins del període de validesa del bitllet. Aquesta intermodalitat tarifària afavoreix la integració funcional del sistema i millora l'experiència de les persones usuàries.

Renfe

Adicionalment, Renfe comercialitza bitllets específics solo vàlids en la xarxa Rodalia/Rodalies, no integrats en ATM, per la qual cosa no permeten transbord a altres modes (FGC, metre, bus).

- Bitllet senzill Renfe per 4,20 € per zona
- Bonotren de 10 viatges.

Taxi i VTC

En aquest bloc s'analitza en profunditat l'oferta dels taxis i els serveis de vehicles de transport amb conductor (VTC) a Terrassa durant 2024, i el seu paper en la mobilitat quotidiana de la població.

Serveis de taxi i VTC

Segons dades del Sindicat del Taxi de Catalunya (SATC), Terrassa compta amb 94 llicències de taxi autoritzades, xifra que s'ha mantingut estable des de 2010. Aquesta flota inclou 5 taxis adaptats per a persones amb mobilitat reduïda i una petita proporció de vehicles amb tecnologies netes, segons dades municipals.

De les 94 llicències, 82 estan integrades en la cooperativa TeleTaxi Ègara, mentre que la resta operen mitjançant una altra emissora o de manera independent. El servei funciona les 24 hores, tots els dies de l'any, i es coordina principalment a través de la central TeleTaxi Ègara i l'aplicació mòbil TaxiMes, facilitant així la disponibilitat immediata en l'àmbit urbà.

A Terrassa existeixen 16 parades oficials de taxi designades per l'Ajuntament i una central de ràdio-taxi autoritzada (TeleTaxi Ègara).

A diferència del taxi, les llicències VTC no són concedides per l'Ajuntament, sinó per l'administració autonòmica, i no existeix un contingent municipal específic per a Terrassa. Després de la liberalització parcial del sector VTC a Espanya, Catalunya va arribar a registrar 4.014 autoritzacions en 2022, encara que moltes van deixar d'operar després de l'entrada en vigor de nova normativa restrictiva. S'estima que actualment unes 1.000 llicències VTC romanen actives en tota Catalunya.

La major part d'aquestes autoritzacions es concentra a Barcelona ciutat i el seu entorn metropolità, amb una presència limitada a Terrassa. Fins a 2022 no era habitual l'operació de plataformes VTC en el municipi, segons el SATC. No obstant això, en 2023–2024, aquestes plataformes han començat a operar de manera habitual a Terrassa, amb disponibilitat 24/7 mitjançant aplicació.

Encara que no existeixen dades oficials actualitzades sobre el número exacte de VTC que presten servei regularment a Terrassa, i atès que el registre general del Ministeri de Transports estableix una proporció aproximada d'1 VTC per cada 3,4 taxis a Catalunya, s'estima que podria haver-hi entre 25 i 30 VTC atenent la zona de Terrassa. En qualsevol cas, l'oferta VTC continua sent significativament menor que la de taxis, i a penes es registren vehicles VTC residents en el municipi, operant la majoria des d'altres localitats mitjançant sol·licitud prèvia.

Marc regulador local i autonòmic de taxis i VTC

La regulació dels taxis i els VTC a Terrassa està determinada per normes locals (municipals) i autonòmiques (Generalitat de Catalunya), en concordança amb la legislació estatal.

L'Ajuntament de Terrassa és el competent per a concedir i gestionar les llicències de taxi dins del municipi. El número actual (94 llicències) és el resultat de successius acords municipals per a ajustar l'oferta a la demanda.

Els taxis de Terrassa operen sota l'ordenança municipal de taxi, que estipula les condicions del servei: tarifes oficials (baixades de bandera, tarifes per km i per hora, suplementos, etc.), règim de torns i descansos, característiques dels vehicles (antiguitat màxima, requisits tècnics), obligacions de servei públic (per exemple, atendre persones amb discapacitat, respectar les parades designades) i règim sancionador en cas d'incompliments. Les tarifes són revisades periòdicament en coordinació amb el Institut Metropolità del Taxi de Barcelona (per a mantenir una certa homogeneïtat en l'Àrea de Barcelona).

Per a exercir com a taxista a Terrassa, a més de la llicència del vehicle s'exigeix una credencial professional municipal (amb examen específic) aoberta.terrassa.cat. En síntesi, el taxi està

fortament regulat com a servei públic urbà de competència local, amb l'objectiu de garantir cobertura, seguretat i qualitat (per això es fixen màxims de llicències i tarifes regulades).

L'activitat VTC a Terrassa es regeix per la normativa general de Catalunya, atès que després de la "Llei Òmnibus" estatal (2015) i posterior decret (2018) les comunitats autònomes van assumir competències per a regular la prestació urbana d'aquests serveis. A Catalunya, la Generalitat ha imposat requisits restrictius per a VTC amb la intenció d'equilibrar la competència amb el taxi. El Decret Llei 9/2022, de 5 de juliol (Generalitat de Catalunya) estableix les condicions perquè els VTC puguin operar en àmbit urbà a partir d'octubre 2022. Entre les mesures destacades, obliga al fet que qualsevol VTC que operi a Catalunya tingui autorització VTC domiciliada a Catalunya (evitant empreses amb llicències d'altres regions) i fixa exigències tècniques: el vehicle ha de tenir longitud mínima de 4,90 metres i, si es matricula nou, ha de ser d'etiqueta ambiental ECO o Zero.

A més, es van equiparar uns certs requisits al taxi, com l'obligatorietat d'una assegurança de responsabilitat civil de 50 milions d'euros i l'experiència mínima de 2 anys de carnet per als conductors VTC. Els Ajuntaments poden, sota aquesta norma, requerir formacions addicionals als conductors VTC en coneixement de l'entorn local (similar a l'examen de taxista), encara que Terrassa no ha introduït encara exigències formatives específiques per a VTC.

Cal recordar que prèviament, amb el Decret Llei 4/2019, Catalunya va imposar un temps mínim de contractació de 15 minuts per als VTC – una restricció pensada per a evitar que funcionessin com a taxis en mode immediat. Aquesta exigència va estar vigent fins a 2022 i va ser complerta en el AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona) ampliant-la fins i tot a 60 minuts extra. Actualment, després de 2022, no regeix un temps mínim explícit a Catalunya (per sentència judicial que va anul·lar l'ordre AMB), però segueix prohibit que les VTC captin clients en la via pública o circulin buscant passatgers (només poden atendre peticions prèvies via app o telèfon, a diferència del taxi que pot ser parat al carrer). Així, a Terrassa un VTC només pot recollir a un client que l'hagi sol·licitat amb antelació (app), mentre que els taxis sí que poden agafar passatgers espontanis al carrer o en parades.

Un aspecte important és la proporció Taxi/VTC. La norma estatal fixava una ràtio màxima d'1 VTC per cada 30 taxis (1/30) per a atorgar noves llicències, però aquesta restricció ha estat declarada contrària al Dret Europeu en 2023. En la pràctica, Catalunya ja supera àmpliament aquesta proporció (aprox. 1 VTC per cada 3,4 taxis en 2024).

A data d'actualització del present diagnòstic, el servei de taxi compta amb protecció reguladora local (amb nombre de llicències limitat i tarifes regulades), mentre que l'activitat VTC està subjecta a restriccions tècniques i operatives a nivell autonòmic, la qual cosa ha contingut la seva implantació en ciutats com Terrassa.

Aquest equilibri regulador està en procés de revisió, ja que en 2024 la Generalitat està tramitant una nova Llei de transport en vehicles de fins a 9 places, que integrarà la regulació de taxis i VTC. Aquesta futura normativa podria introduir canvis rellevants en nombre de llicències, exigències tècniques i condicions de prestació del servei.

Infraestructura i intermodalitat

Estacions

La xarxa de transport públic de Terrassa presenta una estructura intermodal consolidada, en la qual conflueixen serveis d'autobusos urbans, autobusos interurbans, *Ferrocarils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i *Rodalies de Catalunya (RENFE). Aquesta configuració permet transbords àgils i eficients en nodes estratègics distribuïts per la ciutat, que actuen com a punts de connexió entre modes i reforcen la funcionalitat del sistema.

A continuació, es descriuen els principals punts d'intercanvi intermodal:

- Estació del Nord: node intermodal per excel·lència. Conflueixen FGC (S1) i Rodalies (R4 i RL4), integrades físicament en la mateixa infraestructura. Concentra també diverses línies urbanes (L7, L9, L10) i la Estació d'Autobusos de Terrassa, punt neuràlgic dels serveis interurbans del Vallès Occidental i Sud.
- Terrassa Rambla (Rambla d'Ègara): estació d'FGC situada en el centre. Les línies urbanes L2, L12, L13 i L18 operen en aquest entorn, amb serveis interurbans i expressos com e2.1, e2.2, M8D i N61.
- Vallparadís Universitat: estació intermèdia d'FGC. Connectada mitjançant xarxa de vianant amb L1, L3 i L9, i situada a l'entorn del Campus Universitari i el Pont de Vallparadís.
- Nacions Unides (Ca Roca): terminal d'FGC en el nord de la ciutat. Atesa per L6, i pròxima als itineraris de L7 i L9. Coincideixen serveis interurbans com N66 i el pas de la M8A.
- Terrassa Est (La Grípia): estació de Rodalies (R4). Rep servei de L3 i L17, que funcionen com a línies d'enllaç des de zones residencials cap al node ferroviari.
- Les Fonts: estació FGC en el límit sud. Disposa de parades de L10 i L15, i connexions amb algunes expedicions interurbanes de M1 i línies locals de Rubí.
- Estació d'Autobusos de Terrassa: al costat de Estació del Nord. Punt de concentració de línies interurbanes (e2.1, e2.2, C2, C5, M1, M5–M12, L59A, N61). Les línies urbanes L7, L9 i L10 permeten una connexió directa amb els serveis ferroviaris..

Estació	Serveis FGC / Rodalies	Línies urbanes amb parada	Línies interurbanes amb parada
Terrassa Estació del Nord	FGC S1 Rodalies R4 y RL4	L7, L9, L10	e2.1, e2.2, C2, C5, M1, M5, M6, M7, M8A, M9, M11, M12, L59A, N61
Terrassa Rambla	FGC S1 (Barcelona – Terrassa)	L2, L12, L13, L18	e2.1, e2.2, M8D (Matadepera), N61 (Barcelona–Terrassa–Sabadell)
Terrassa Vallparadís Universitat	FGC S1	L1, L3, L9	—
Terrassa Nacions Unides	FGC S1	L6	N66 (Terrassa–Matadepera), pas pròxim de M8A
Terrassa Est	Rodalies R4	L3, L17	C5
Les Fonts	FGC S1	L10, L15	Algunes expedicions de M1 (Olesa – Terrassa), connexions locals des de Rubí

Estació d'Autobusos de Terrassa	—	L7, L9, L10	e2.1, e2.2, C2, C5, M1, M5, M6, M7, M8A, M9, M11, M12, L59A
--	---	-------------	--

Taula 31. Connexions d'estacions ferroviàries amb línies urbanes, interurbanes i serveis FGC / Rodalies a Terrassa. Font: elaboració pròpia.

Com s'observa, la intermodalitat ferroviària en Estació del Nord permet a les persones usuàries realitzar transbords funcionals entre Rodalies i FGC, usant títols ATM integrats. Aquesta connectivitat permet, per exemple, arribar en Rodalies des de Sabadell o Barcelona i continuar el trajecte en FGC cap a altres zones de Terrassa.

A més, la xarxa urbana d'autobusos actua com a sistema alimentador de les estacions ferroviàries i nodes intermodals, afavorint la connectivitat entre barris i el sistema ferroviari. Aquesta funció es complementa amb una xarxa d'autobusos interurbans amb sortides des de la Estació d'Autobusos que reforcen la cobertura metropolitana.

Altres punts del viari urbà on conflueixen diverses línies urbanes i es facilita el transbord intern a la ciutat són: Plaça Doctor Robert, Plaça del Triomf, Avinguda de Jacquard i Plaça Catalunya.

Les línies L8 i L9 (Avingudes) també permeten transbords pel seu traçat circular amb parades compartides al llarg de l'anell viari.

Parades d'autobús

El municipi disposa d'un total de 364 parades d'autobús entre urbanes (79%), interurbanes (7%) i urbanes i interurbanes compartides (14%), sigui en la modalitat de marquesina (48%), columna (48%) o pal de parada (4%).



Figura 120. Tipologies de parades d'autobús a Terrassa. Font: Arxiu.

La majoria de les parades, amb element senyalitzador de transport, estan situades en un itinerari accessible, adaptat o convertible. No obstant això, s'han detectat situacions concretes que requereixen revisió, especialment en:

- Voreres estretes, on la ubicació del mobiliari compromet l'accessibilitat.
- Parades alineades en línia de façana, que poden dificultar la circulació per als vianants.
- Coincidència amb itineraris ciclistes en vorera, sense diferenciació de paviment podo tàtil ni separació clara entre modes.
- Coincidència amb itineraris ciclistes en calçada, entre la vorada i l'espai de parada de l'autobús.

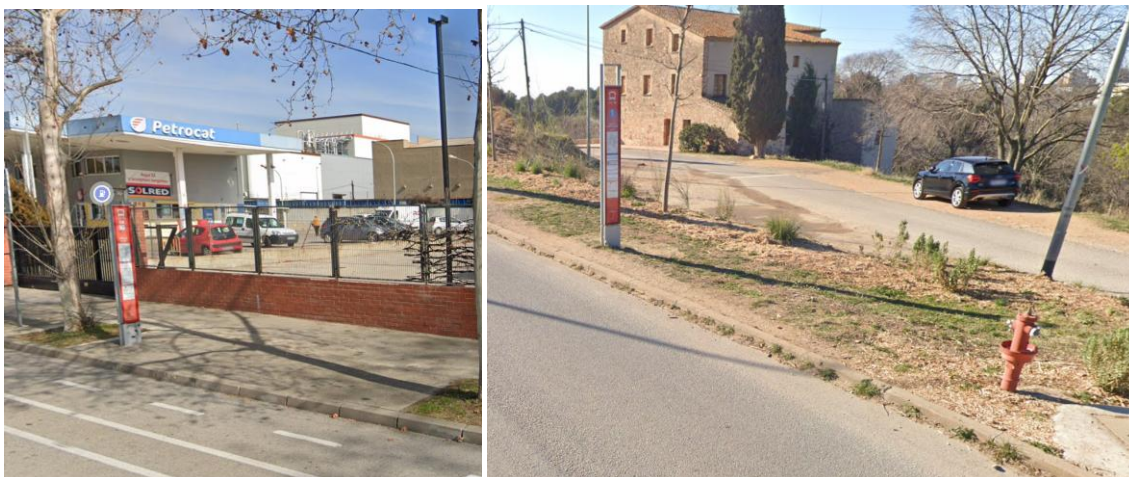


Figura 121. Fotos exemple de situacions detectades. Font: Arxiu.

També cal tenir present que no sols és important el disseny de la parada, sinó també la seva ubicació. Totes les parades han d'estar en un entorn urbanitzat sense obstacles que dificultin l'accés a la parada. Segons el Pla d'Accessibilitat de Terrassa, la ubicació de les marquesines de transport públic de les columnes i dels pals de parada és bastant correcta en tot el municipi, la majoria dels elements deixen pas lliure suficient, excepte alguns que estan situats en voreres més estretes que redueixen massa l'amplària lliure de pas o en zones no urbanitzades, com s'observa més amunt.

Si bé la majoria de les marquesines i columnes compten amb informació específica de línies, horaris i telèfons de contacte, sol estar en mal estat. Íntegrament, cap mena de parada compta amb panells informatius en temps real, sent possible consultar la informació a través d'aplicatius o web.

En termes de llegibilitat, la majoria dels pals de parada són pocs accessibles i la informació és escassa i es limita a ressaltar al servei o línia interurbana.

Quant a l'accessibilitat al vehicle, la majoria de les parades situades fora de la xarxa viària principal no compten amb carril de serveis i per tant no hi ha separació entre la vorera i el carril de circulació. Si s'observen casos específics on la vorera s'ha ampliat puntualment o bé on es disposa d'una plataforma d'embarcament en la zona de parada.

En resum, i segons el Pla d'Accessibilitat de Terrassa, el 59 % de les parades es consideren adaptades conforme als paràmetres bàsics, mentre que el 41 % presenta almenys un element no accessible que ha de ser corregit o adaptat.

Parades de Taxi

El municipi disposa de 16 parades de taxis distribuïdes entronitzo a equipaments i infraestructures crítiques del municipi:

- | | | |
|---------------------|------------------------|------------------|
| • Terrassa Rambla | • Francesc Macià | • Jutjats |
| • Mútua De Terrassa | • Ca N'anglada | • Santa Eulàlia |
| • Estació Del Nord | • Hospital De Terrassa | • Nacions Unides |
| • Cap Rambla | • Parc Vallès | |

- Ègara
- Can Palet
- Terrassa Est
- Estació D'autobusos
- Vallparadís-
Universitat

Totes les parades de taxi tenen el mateix disseny i tipus de senyalització; disposen d'un espai senyalitzat a terra sense places delimitades però amb espai suficient per estacionar diversos vehicles. En ser un espai flexible es considera que compleix amb els espais mínims de transferència posterior en cas de necessitat (1,50 m segons RD 193/2023); estan senyalitzades amb una columna vertical amb la icona de taxi sense cap element que sobresurti i disposen de tota la informació necessària com un plànol amb la ubicació de totes les parades de taxi del municipi indicant la que es troba, els horaris de cadascuna, les tarifes del servei, tant urbanes com interurbanes, i els telèfons per sol·licitar aquest servei indicant les facilitats i serveis que ofereix.

Cobertura geogràfica

L'oferta de transport públic de Terrassa s'organitza sobre una xarxa estructurada que combina serveis d'autobusos urbans, autobusos interurbans i transport ferroviari. L'anàlisi de la seva cobertura geogràfica permet avaluar fins a quin punt aquesta estructura garanteix l'accés efectiu de la ciutadania a les diferents modalitats de transport.

Quant a la cobertura de la xarxa d'autobusos urbans, es constata que el 95 % de la població resident disposa d'una parada a menys de 300 metres del seu domicili. Això implica que aproximadament 9 de cada 10 persones poden accedir a una parada d'autobús urbà en menys de 4 minuts caminant des del portal de casa, la qual cosa representa una cobertura molt elevada en les zones més densament poblades del municipi.

La cobertura també resulta elevada en relació amb els centres atractores i generadors de mobilitat quotidiana, especialment:

- Equipaments educatius: 99 %
- Centres de salut i serveis socials: 97 %
- Comerços i centres de treball en general: 89 %

No obstant això, aquesta cobertura descendeix de manera significativa en els polígons industrials municipals, on únicament el 65 % dels centres de treball es troben a menys de 300 metres d'una parada d'autobús urbà. Aquesta diferència reflecteix una desigual distribució territorial del servei i apunta a la necessitat de millorar la cobertura en entorns productius.

Les àrees perifèriques com Els Martines, Vista Alegre i Ca Palet de Vista Alegre compten amb cobertura a través del servei a demanda (descriu en capítols anteriors). No obstant això, l'ús d'aquesta mena de serveis depèn del fet que les persones usuàries coneguin el seu funcionament i puguin accedir fàcilment al sistema de reserva, la qual cosa representa un condicionant addicional respecte al transport regular.

Com s'observa en el següent mapa, els disseminats residencials del Districte 5, la zona del Garrot, i els polígons industrials situats al sud i nord de la ciutat són les àrees amb menor cobertura de parades i de serveis d'autobús urbà, la qual cosa limita l'accessibilitat efectiva en aquests sectors.

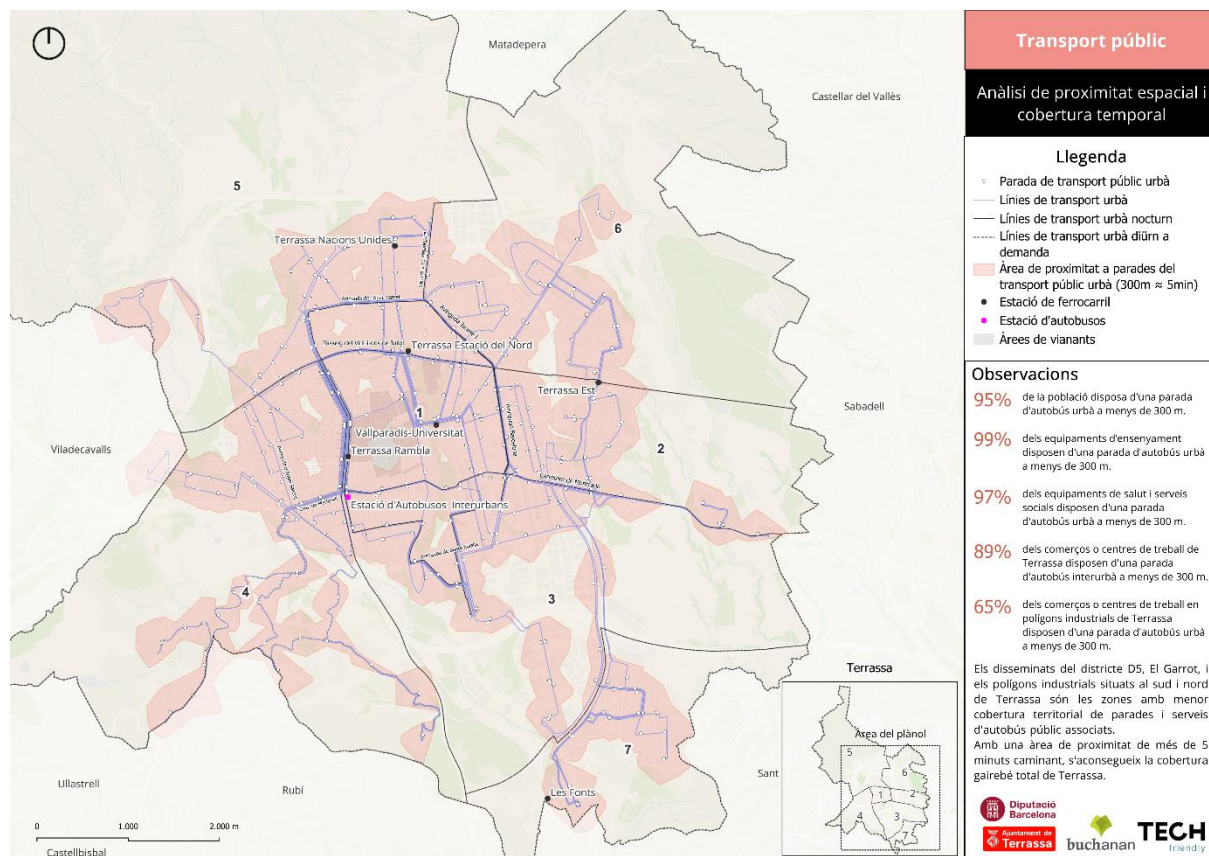


Figura 79122. Cobertura de la xarxa de serveis de transport públic urbà. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

La **cobertura del transport públic interurbà** a Terrassa presenta un patró més concentrat, que s'articula al llarg dels eixos nord-sud (N-S) i aquest-oest (E-O) de l'àrea urbana. Des de les parades situades en aquest eix central, i considerant una distància de 300 metres a peu, s'aconsegueix una cobertura de:

- 46% de la població resident
- 52% dels comerços o centres de treball
- 35% dels comerços o centres de treball en polígons industrials

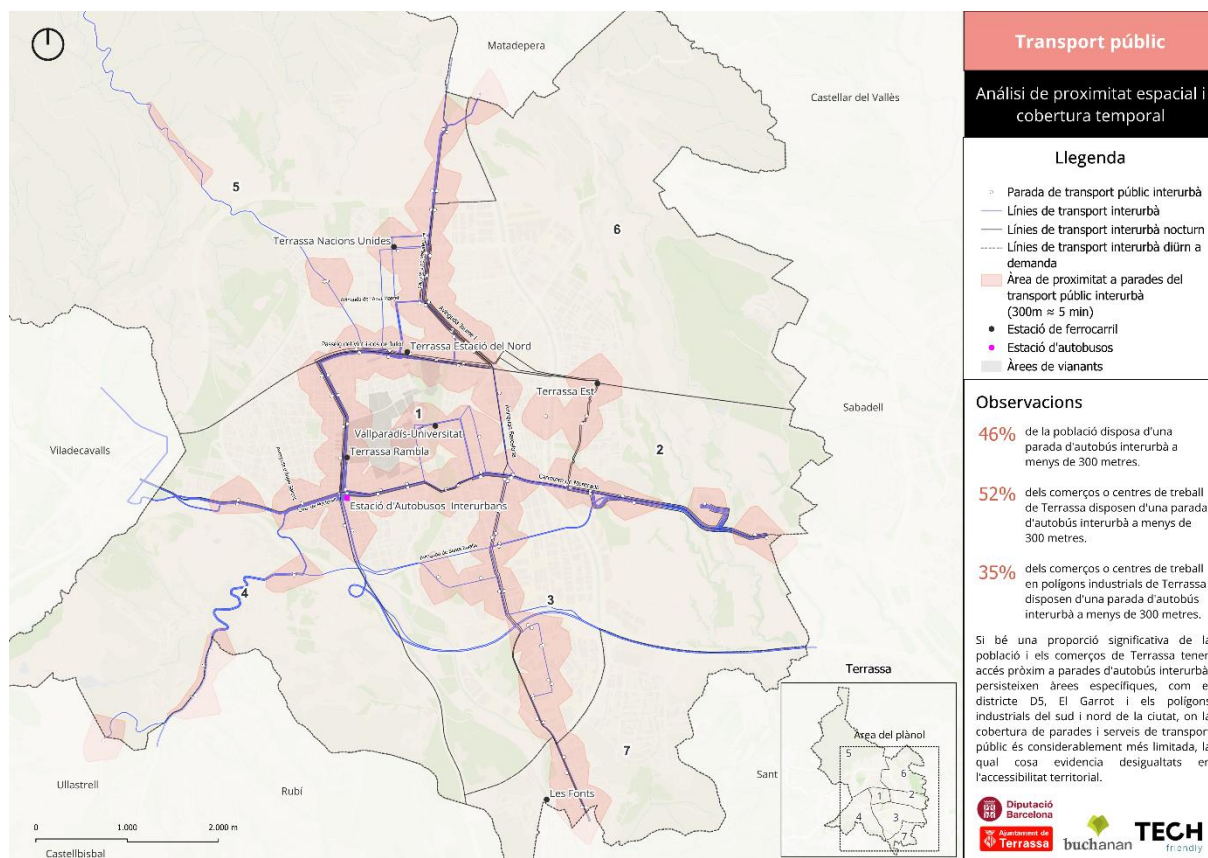


Figura 80123. Cobertura de la xarxa de serveis de transport públic interurbà. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

L'anàlisi de l'accés a **les estacions intermodals** del municipi revela que el 72 % de la població resideix a menys de 1.000 metres d'una estació de ferrocarril, percentatge que ascendeix a:

- 73 % dels comerços o centres de treball
- 90 % de les parades d'autobusos urbans
- 22 % dels comerços o centres de treball en polígons industrials mapa

En conjunt, l'anàlisi de la cobertura geogràfica del transport públic a Terrassa permet afirmar que la xarxa actual ofereix un nivell d'accés molt elevat en les zones densament poblades del municipi. No obstant això, la cobertura disminueix en els polígons industrials i en alguns nuclis perifèrics, com El Garrot o Ca Gonteres, on persisteixen mancances estructurals en l'oferta de transport públic.

Aquesta dualitat entre cobertura generalitzada i dèficits localitzats del servei constitueix un dels eixos clau de la radiografia de model de mobilitat urbana en el municipi.

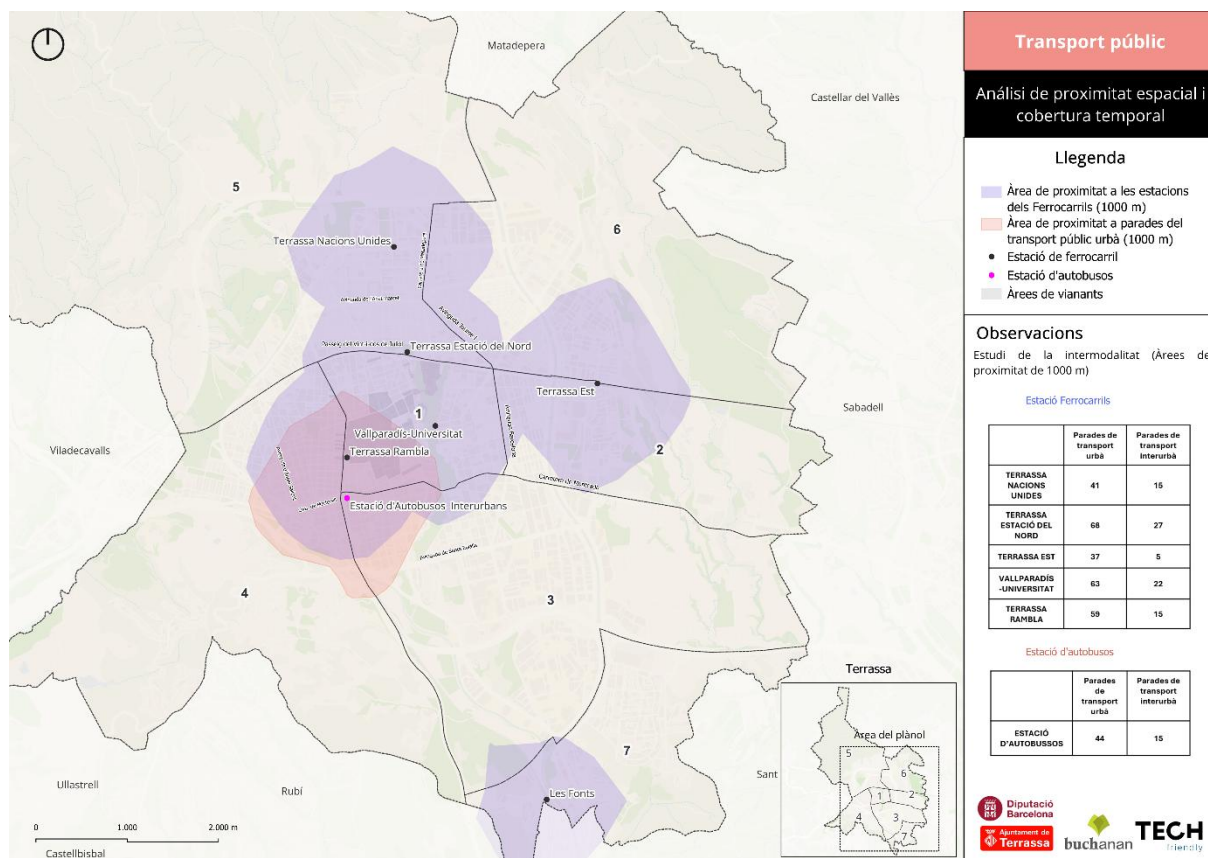


Figura 81124. Cobertura de les estacions de ferrocarril i transport públic interurbà. Font: Elaboració pròpia a partir de dades facilitades per l' Ajuntament de Terrassa.

En conjunt, l'anàlisi de la cobertura geogràfica del transport públic a Terrassa permet afirmar que la xarxa actual ofereix un nivell d'accés molt elevat en les zones densament poblades del municipi. No obstant això, la cobertura disminueix en els polígons industrials i en alguns nuclis perifèrics, com El Garrot o Ca Gonteres, on persisteixen mancances estructurals en l'oferta de transport públic.

Aquesta dualitat entre cobertura generalitzada i dèficits localitzats del servei constitueix un dels eixos clau de la radiografia de model de mobilitat urbana en el municipi.

3.5.2. Anàlisi de la demanda

Per a l'anàlisi de la demanda general del transport públic s'han utilitzat les dades de l'Enquesta de Mobilitat en Dies Laborables (EMEF) corresponents a 2012 i 2023, a més de les dades proporcionades per Transports Municipals d'Ègara.

EMEF

La participació del transport públic en el repartiment modal total ha evolucionat des d'un 38,2% en 2012 fins a aconseguir un 45,5% en 2023. Més de la meitat d'aquests viatges són interns al municipi, destacant la creixent importància que ha adquirit aquest mode de transport en els desplaçaments quotidians de la ciutadania.

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

Figura 125. Evolució de la Mobilitat en transport públic sobre el repartiment modal total. Font: Elaboració pròpia a partir de EMEF 2023.

El percentatge de persones usuàries habituals del transport públic presenta una distribució relativament homogènia entre els diferents districtes del municipi. Encara que en els districtes perifèrics és lleugerament menor, l'ús habitual continua sent significatiu, demostrant la rellevància d'aquest mitjà en els desplaçaments diaris.

Des d'una perspectiva de gènere, l'ús del transport públic és similar en homes i dones, encara que les dones mostren un ús lleugerament més habitual. Respecte a l'edat, destaca especialment el seu ús freqüent entre les persones joves, amb més de la meitat desplaçant-se regularment mitjançant aquest mode de transport.

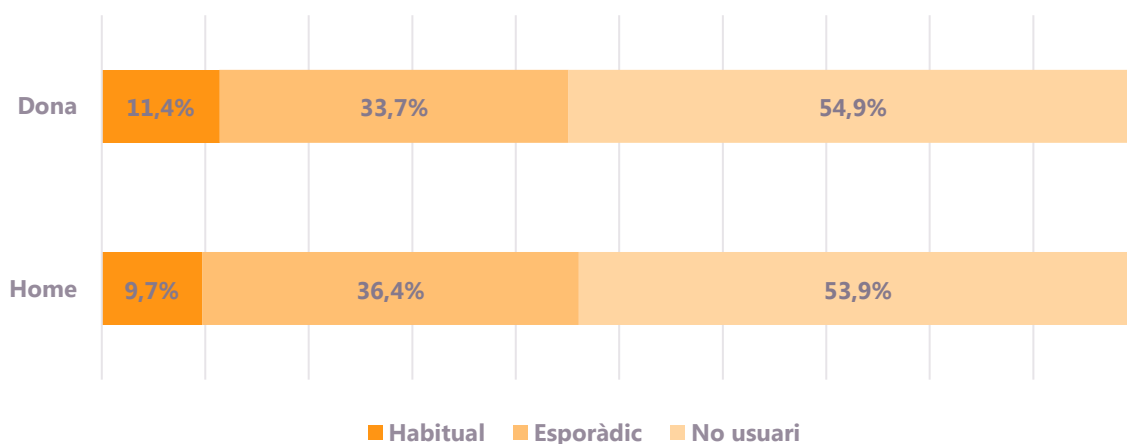


Figura 126. Percentatge de personis usuàries de transport públic per gènere. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

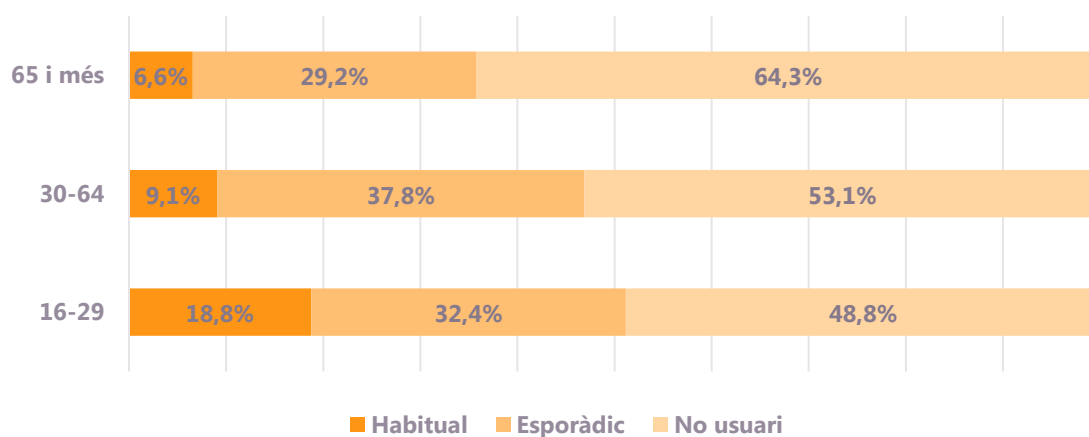


Figura 127. Percentatge de persones usuàries de transport públic per grups d'edat. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

Per part seva, els taxis i VTC ocupen un lloc marginal en el repartiment modal de Terrassa en comparació amb altres modes, amb un pes relatiu del 0,2% respecte al total. Per cada viatge en taxi que es realitza a Terrassa, s'efectuen uns 230 viatges amb cotxe, 65 amb autobús o tren i més de 200 viatges a peu, il·lustrant la diferència modal.

Transport públic urbà

A partir de les dades proporcionades per Transports Municipals d'Ègara, es presenta a continuació una anàlisi detallada sobre la demanda del servei urbà de transport públic.

Evolució de la demanda de viatgers (2013 a 2024)

La demanda anual de persones usuàries mostra una tendència general a l'alça des de 2013 fins a 2024, amb una marcada excepció l'any 2020 a causa de l'impacte de la pandèmia de COVID-19, període en el qual es va registrar una abrupta disminució del 40,97%. Posteriorment, la recuperació ha estat constant, aconseguint en 2024 un màxim històric amb 16.285.764 persones usuàries, la qual cosa representa un increment del 9,97% respecte a l'any anterior, reflectint clarament la recuperació de la mobilitat post pandèmia.

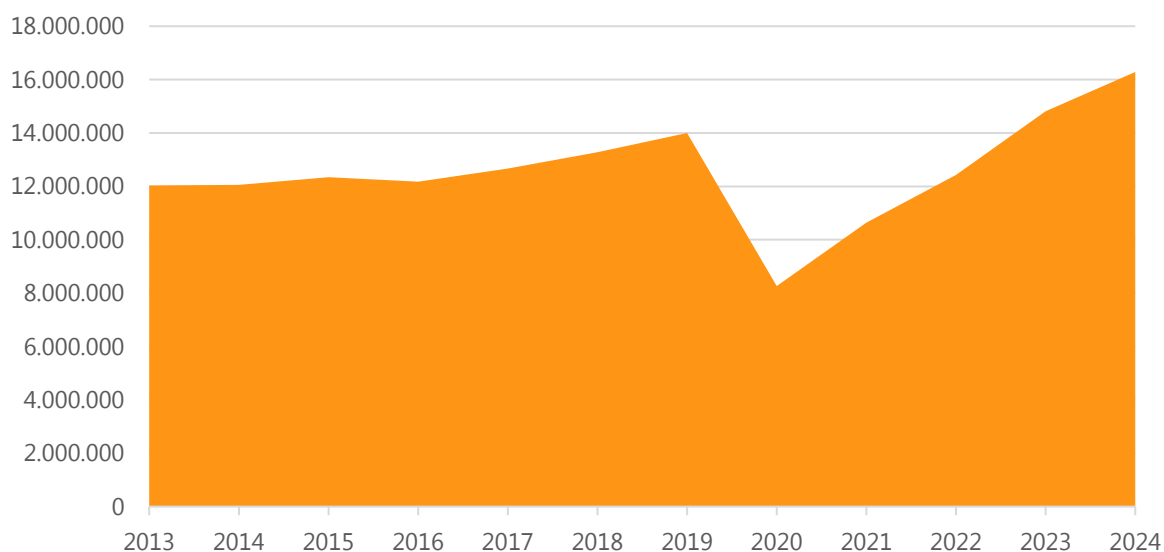


Figura 128. Evolució de la demanda anual de persones usuàries del transport públic urbà de Terrassa (2013-2024). Font: Elaboració pròpia a partir de Transports Municipals D'Ègara

Demanda mensual del servei d'autobús urbà

En 2024, la distribució mensual de persones usuàries presenta una variabilitat significativa, destacant especialment els pics al maig (1.579.488 persones), octubre (1.535.696 persones) i novembre (1.586.416 persones). Per contra, el mes amb menor demanda és agost (816.435 persones), la qual cosa coincideix clarament amb el període de vacances, indicant una forta relació entre les rutines quotidianes i la demanda de transport públic.

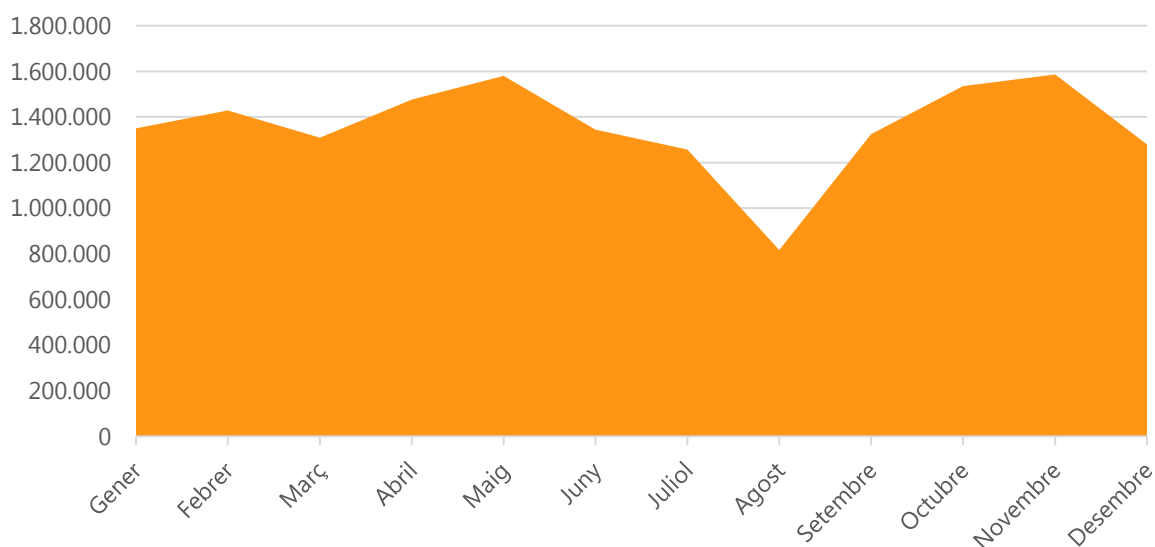


Figura 129. Evolució de la demanda mensual de persones usuàries del transport públic urbà de Terrassa (2024). Font: Elaboració pròpia a partir de Transports Municipals D'Ègara.

Demanda total anual i mensual per línies

Analitzant específicament l'any 2024 per línies, destaquen clarament la Línia 9, la Línia 3 i la Línia 8 com els eixos principals del transport urbà, amb demandes anuals de 2.475.262,

2.282.141 i 2.150.627 persones usuàries respectivament. Aquest patró es manté en realitzar una anàlisi mensual, destacant maig i octubre com els mesos amb major activitat en aquestes tres línies.

En contrast, línies amb serveis específics com L16 BUS dNIT (24.191) i L18 Flex-Taxi (3.892) presenten menor demanda total, la qual cosa evidencia clarament el seu paper més especialitzat. El BUS dNIT presenta una clara estabilitat en la demanda amb repunts en mesos de major activitat nocturna associada a esdeveniments o festivitats: maig, octubre i desembre; mentre el Flex-taxi els mesos de major demanda són gener, febrer i abril, sent una demanda constant durant tot l'any amb descens a l'agost per vacances.

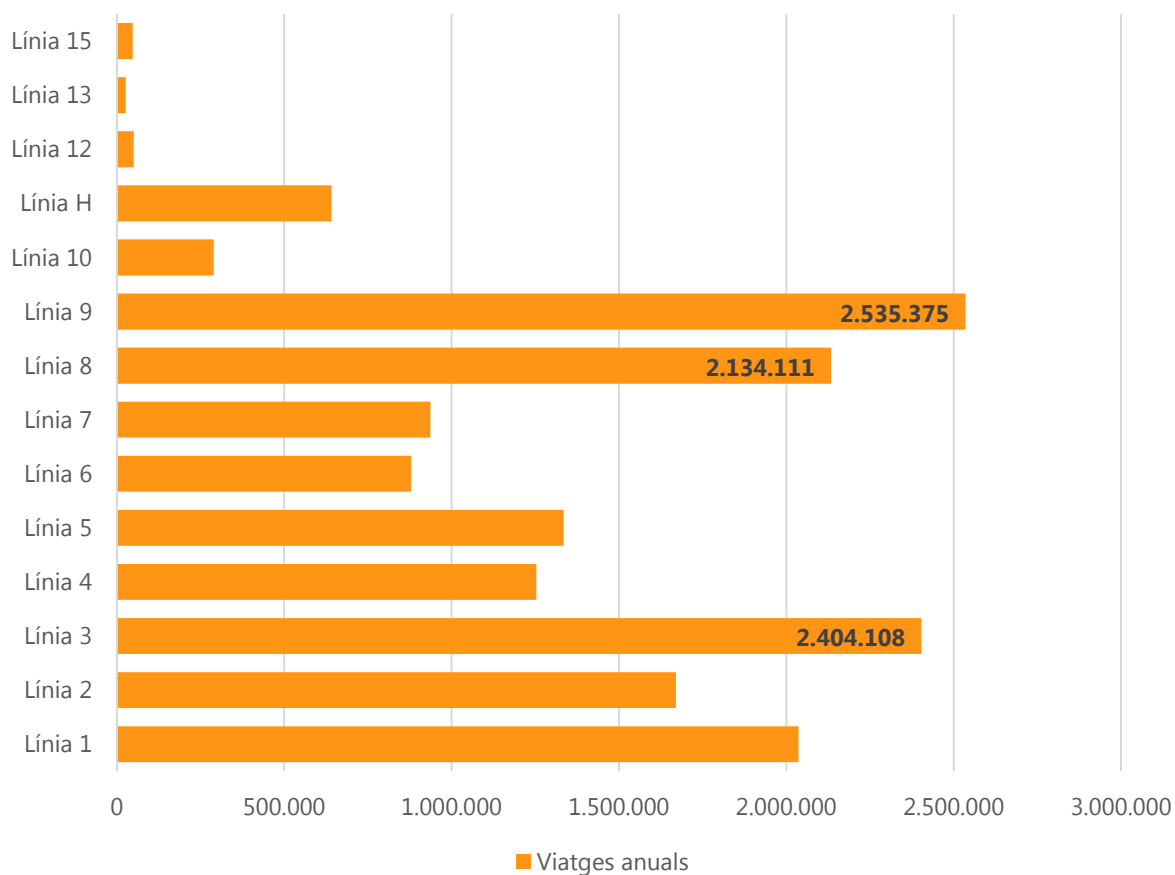


Figura 130. Evolució de la demanda anual de persones usuàries del Servei regular diürn de transport públic urbà de Terrassa (2024). Font: Elaboració pròpia a partir de *transports *Municipals D'Ègara.

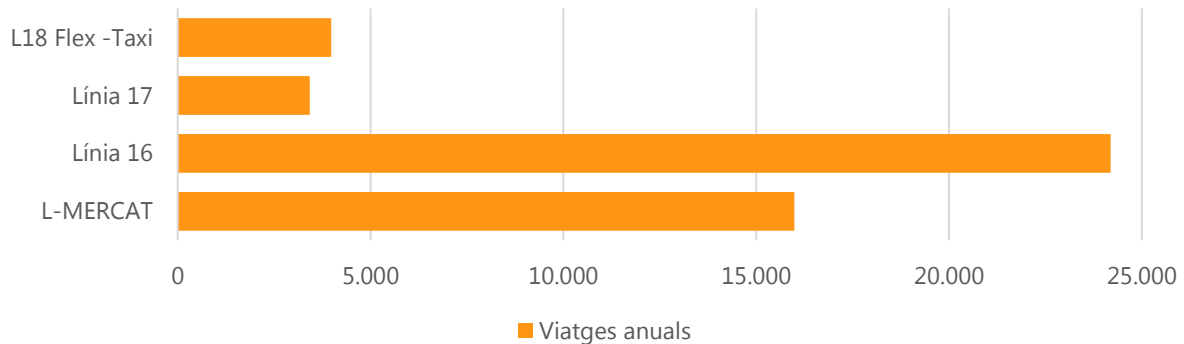


Figura 131. Evolució de la demanda anual de persones usuàries d'altres serveis de transport públic urbà de Terrassa (2024). Font: Elaboració pròpia a partir de Transports Municipals D'Ègara.

Demanda mitjana diària total (laborable, dissabte i festiu)

En 2024, la demanda mitjana diària mostra variacions significatives segons el tipus de dia, sent clarament més elevada durant els dies laborables (66.442 persones usuàries) en comparació amb els dissabtes (25.765 persones usuàries) i dies festius (12.993 persones usuàries). Aquest patró confirma que la major demanda coincideix amb els dies de major activitat quotidiana (laboral, educativa, comercial), mentre que es redueix notablement durant les jornades de descans o menor activitat general.

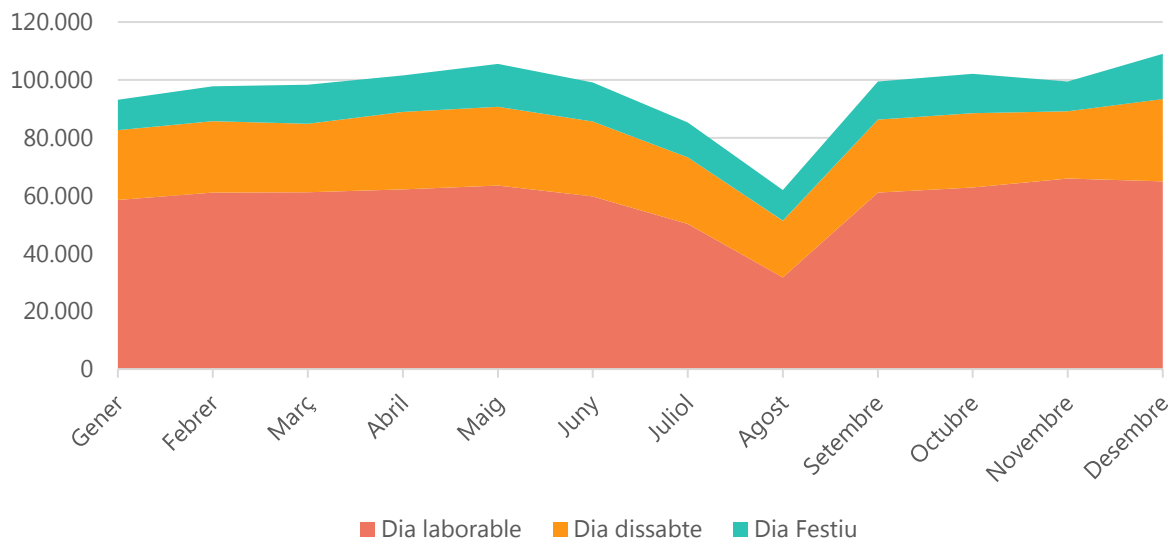


Figura 132. Distribució mensual de viatges en transport públic urbà segons tipus de dia (2024). Font: Elaboració pròpia a partir de Transports Municipals D'Ègara.

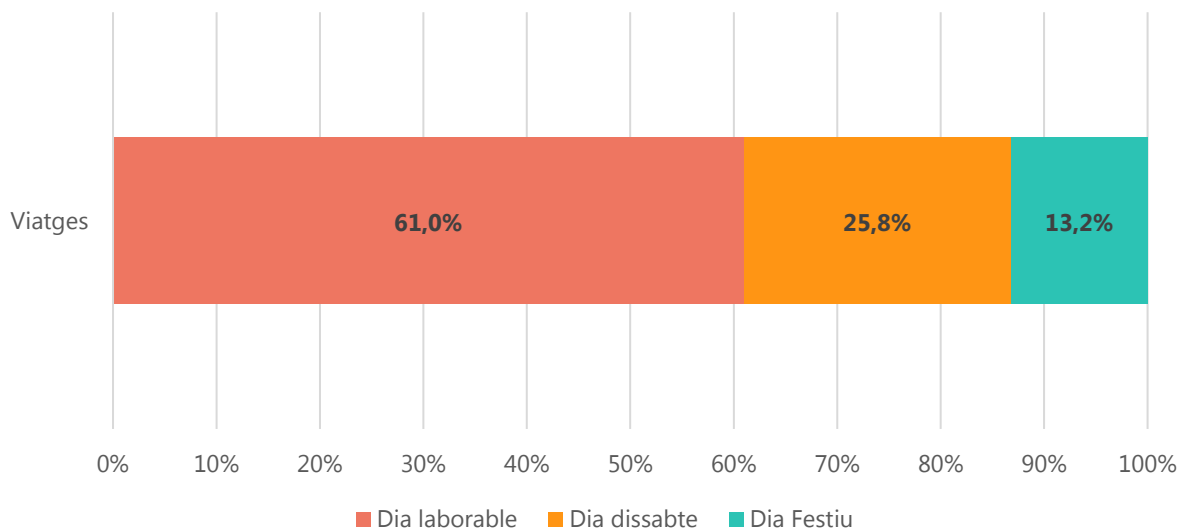


Figura 133. Distribució percentual de viatges en transport públic urbà segons tipus de dia (2024). Font: Elaboració pròpia a partir de Transports Municipals D'Ègara.

Demanda mitjana diària (laborable, dissabte i festiu) per línies

Com es va esmentar anteriorment, en analitzar la demanda diària per línies en 2024 s'observa una variabilitat considerable segons el tipus de dia. Les línies amb major demanda diària són clarament la Línia 3, la Línia 1 i la Línia 9, especialment durant dies laborables, encara que també mantenen una demanda significativa en dissabtes i festius, ajustant-se al ritme habitual d'activitats laborals i comercials. D'altra banda, les línies amb menor demanda són aquelles que presten serveis específics, com el servei nocturn (BUS dNit) o adaptat (Flex-Taxi), que registren xifres constants i moderades, ajustades al seu públic objectiu específic.

Utilització dels títols de transport

Tal com mostra la Figura 90, predomina clarament l'ús de títols multiviatge enfront del bitllet senzill. Aquest patró suggereix que existeix una base sòlida de persones usuàries freqüents i fidelitzades, la qual cosa contribueix positivament a l'eficiència operativa del sistema de transport públic.

L'abonament integrat de la ATM, que permet usar múltiples mitjans de transport públic (metre, autobús, tramvia, trens de rodalia, entre altres) dins del sistema tarifari integrat de l'àrea metropolitana de Barcelona, representa el 47,30% del total de viatges realitzats amb autobús urbà. En segon lloc, apareix la targeta específica de l'operador TMESA T-25, utilitzada en el 27,11% dels viatges.

A més, s'observa una quota significativa d'utilització de títols socials específics, com la T-Blanca i el Bitllet 0 €. Les polítiques d'accessibilitat tarifària i el suport específic a col·lectius vulnerables estan generant un impacte clarament tangible en la mobilitat quotidiana d'aquests grups.

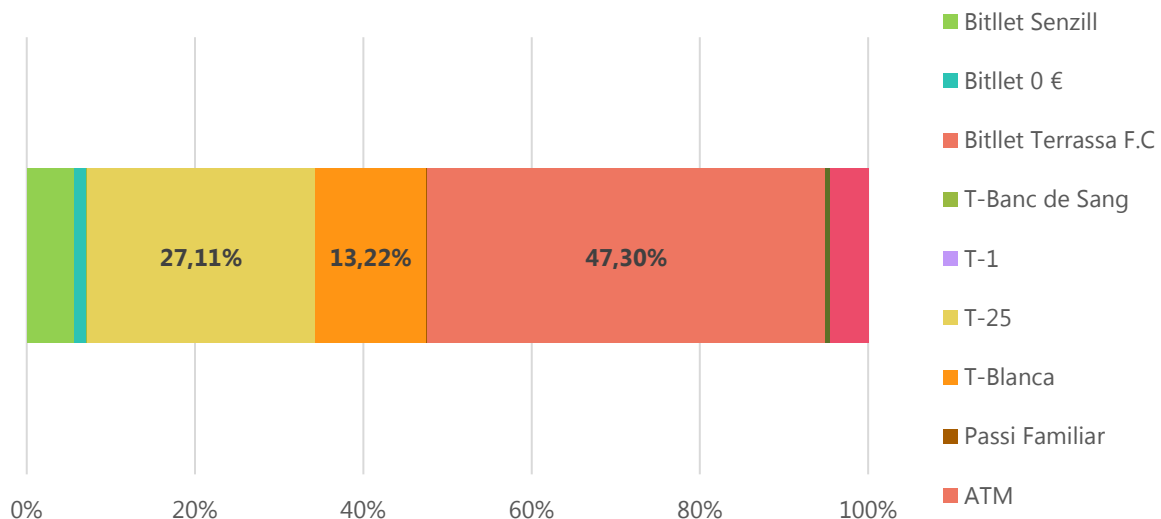


Figura 134. Distribució dels títols de transport públic (2024). Elaboració pròpia a partir de Transports Municipals D'Ègara.

Transport públic interurbà

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

Terrassa està servida per la línia S1 del Metre del Vallès d'FGC (Barcelona–Terrassa), que des de l'ampliació inaugurada en 2015 compta amb cinc estacions a la ciutat i opera com una línia de tipus metre suburbà dins del sistema de transport públic interurbà.

Evolució de la demanda

- 2013–2014 (abans de l'ampliació): la demanda anual a Terrassa se situava entre 2,5 i 2,7 milions de viatges. FGC estimava una mitjana anual de 2,75 milions abans de l'obertura de les noves estacions.
- 2015: al juliol va entrar en servei l'ampliació del traçat urbà, amb tres estacions noves i un increment substancial de la capacitat. La previsió inicial era aconseguir 5,5 milions de passatgers anuals, duplicant la demanda respecte a 2014.
- 2016–2017: els primers anys complets després de l'ampliació van mostrar una forta consolidació. En 2017 es van aconseguir els 4 milions de viatges, amb un creixement del +7 % respecte a 2016. En 2016 la xifra se situava entorn dels 3,7 milions.
- 2018–2019: la tendència de creixement va continuar. En 2019 es van registrar 4,57 milions de viatges, un increment del +4,9 % respecte a 2018. Aquest volum duplicava pràcticament la demanda de 2013.
- 2020–2021 (pandèmia): en 2020 la demanda va caure abruptament a causa de les restriccions per la COVID-19. En 2021 es va iniciar la recuperació, amb un increment del +30 % respecte a 2020, aconseguint un 67 % de la demanda de 2019.
- 2022–2023: el creixement es va reprendre amb força. En 2023 es van aconseguir 5,04 milions de validacions, superant els nivells de 2019 i representant un +15,3 % sobre 2022.

- 2024: la ciutat va tancar l'any amb 5,81 milions de viatges en FGC, un +15,3 % respecte a 2023 i un +27 % respecte a 2019, la qual cosa representa la xifra anual més alta registrada fins a la data. Aquest resultat s'emmarca en un any rècord per a tota la xarxa d'FGC, amb 97,4 milions de viatges en total.

Distribució de la demanda per estacions

En 2024, Terrassa va aportar aproximadament un 8,5 % de la demanda de la línia Barcelona–Vallès (68,8 milions de viatges). El desglossament per estacions és el següent:

- Terrassa Rambla: 2.020.704 viatges
- Vallparadís Universitat: 1.511.463 viatges
- Estació del Nord: 1.015.558 viatges
- Nacions Unides: 747.783 viatges
- Les Fonts: 514.453 viatges

Totes les estacions van registrar augments respecte a 2023, destacant especialment Vallparadís Universitat (+16 %) i Terrassa Rambla (+13 %).

Tendència mensual i pics de demanda

Encara que no es disposa d'un desglossament públic mensual específic per a Terrassa, les dades generals d'FGC indiquen que octubre va ser el mes amb major demanda en 2024, registrant un màxim històric mensual de 7,10 milions de viatges en la línia Barcelona–Vallès, un +8,5 % respecte a l'anterior pic d'octubre de 2019. Aquest comportament permet inferir que els mesos d'octubre i novembre van ser els de major afluència a Terrassa, mentre que agost va presentar els nivells més baixos, en concordança amb els patrons estacionals.

Distribució per dia de la setmana

L'ús del servei a Terrassa manté una estructura laboral-estudiantil molt marcada, amb una concentració de viatges en dies laborables:

- Dia laborable tipus: es registren aproximadament 19.000 validacions diàries. L'estació Terrassa Rambla concentra entre 6.000 i 7.000 viatges diaris, i els trens circulen cada 5 minuts en hores punta.
- Dissabtes: l'afluència es redueix a 8.000–10.000 viatges totals en les cinc estacions de la ciutat.
- Diumenges i festius: representen els dies de menor demanda, amb entre 5.000 i 7.000 viatges en un diumenge tipus.

Tipologia de títols de transport utilitzats

Atès que Terrassa es troba en la zona tarifària 3C del sistema ATM, la majoria dels desplaçaments es realitzen amb títols integrats. Durant 2023–2024 es va mantenir un predomini clar dels abonaments ATM, que van representar més del 85 % dels viatges validats.

Els títols més utilitzats van ser:

- T-usual (mensual il·limitat)
- T-casual (10 viatges)

Les bonificacions del 50 % en els abonaments integrats vigents entre 2023 i 2024 són un factor determinant en aquesta elecció. Per exemple, la T-usual de 3 zones, necessària per a desplaçar-se de Terrassa a Barcelona, s'oferia a un preu bonificat de 20 euros, la qual cosa va incentivar el seu ús entre persones usuàries freqüents.

L'ús de bitllets senzills va resultar minoritari, donada la seva menor competitivitat tarifària enfront dels títols integrats. FGC a Terrassa també està plenament incorporat al sistema T-mobilitat, amb targeta digital sense contacte des de 2021.

Taxi y VTC

Els serveis de taxi es concentren en punts estratègics de la ciutat. Entre les zones de major demanda es troben el centre de Terrassa (especialment la Rambla d'Ègara i els seus voltants), on existeix una parada principal de taxis, les estacions de tren (FGC Terrassa-Rambla i RENFE Terrassa-Estació del Nord), hospitals i clíniques principals (com l'Hospital de Terrassa i la Mútua de Terrassa) i àrees d'oci o comercials. En el centre urbà és habitual trobar taxis esperant en parades designades o circulant per a recollides immediates, mentre que en barris perifèrics la demanda és molt menor i sol satisfer-se per sol·licitud telefònica o per app. Les estacions ferroviàries generen pics de demanda en hores punta d'entrada/sortida de trens (persones usuàries que continuen el seu viatge en taxi) i els centres sanitaris concentren serveis, especialment per a persones majors o amb mobilitat reduïda que acudeixen a cures mèdiques. En zones industrials o urbanitzacions perifèriques, la demanda existeix però és dispersa, sovint coberta per reserves prèvies i transport a demanda.

Les hores pic d'ús del taxi a Terrassa tendeixen a donar-se en dos moments:

- Al matí primerenc (aprox. 7:00h –9:00h) quan les persones utilitzen taxi cap a estacions o centres, i es realitzen trasllats a hospitals per a cures mèdiques a primera hora.
- Al migdia i primeres hores de la nit, particularment vinculades a trasllats de retorn des d'estacions de tren o després de la jornada laboral.

No obstant això, la demanda més crítica sol presentar-se en nits de caps de setmana i festius. Segons els propis taxistes, les nits de divendres i dissabte (especialment entre les 22:00h i 4:00h) destaquen pels serveis d'oci nocturn, quan gent jove o grups que salin aprofiten el taxi/VTC per a tornar a casa de manera segura.

D'acord amb el Sindicat del Taxi de Catalunya (SATC), en aquestes franges pot haver-hi escassetat puntual de vehicles – hi ha hagut queixes ciutadanes per la dificultat de trobar taxi disponible després de les 22:00h a Terrassa, reflectint un dèficit de servei nocturn quan la demanda supera a l'oferta disponible. Per contra, durant les hores vall del dia (mitjana demà, primeres hores de la tarda) l'activitat és molt més baixa i molts taxis romanen estacionats esperant serveis.

Quant a l'estacionalitat, pot haver-hi lleugers augments de demanda en èpoques d'esdeveniments locals (festes majors) o en dies de pluja intensa (pel canvi modal espontani), però en general el nivell d'ús de taxi/VTC es manté relativament constant al llarg de l'any donat el seu caràcter de "servei de nínxol" en la mobilitat urbana quotidiana.

Els estudis disponibles i dades qualitatives suggereixen que el perfil de la persona usuària del taxi a Terrassa respon a necessitats específiques més que a un ús quotidià generalitzat. Distingint diversos grups principals de persones usuàries:

- Persones majors o amb mobilitat reduïda: són persones usuàries freqüents per a desplaçaments a centres de salut, gestions o visites, atès que valoren la comoditat porta a porta que ofereix el taxi. L'existència de 5 taxis adaptats per a cadira de rodes reflecteix l'atenció a aquest col·lectiu. Institucions locals fins i tot promouen serveis bonificats de taxi per a uns certs col·lectius vulnerables (p. ex. bons per a persones amb dependència).
- Dones i joves en horari nocturn: per motius de seguretat personal, és comuna que optin per taxi o VTC per a tornar a casa de nit després d'activitats d'oci. Encara que el transport públic nocturn és limitat a Terrassa, el taxi cobreix aquesta necessitat. De fet, les dones concorren a una preferència per taxi/VTC en situacions específiques on perceben major seguretat o comoditat.
- Viatges ocasionals i negocis: solen ser serveis de connexió interurbana associats a visitants de negocis o assistents a esdeveniments puntuals.

En síntesi, el taxi/VTC a Terrassa compleix un paper complementari dins del sistema de mobilitat urbana. No és el mode principal per a la majoria, però sí un servei valorat en circumstàncies on la immediatesa, la flexibilitat o l'accessibilitat són crucials.

3.5.3. Hàbits i percepció ciutadana

Per a caracteritzar els hàbits i la percepció ciutadana sobre el transport públic s'han emprat dades provinents de les següents fonts:

- EMEF de 2012 i 2023.
- Enquesta de Percepció Ciutadana
- Resultats obtinguts de la Mesa de Mobilitat
- Resultats obtinguts dels tallers ciutadans en cadascun dels 7 districtes de Terrassa.

EMEF

La percepció ciutadana sobre l'oferta actual de transport públic és generalment positiva, obtenint puntuacions superiors a 7,0 en tots els districtes, així com en tots els grups analitzats per gènere i edat:

- Des d'una perspectiva territorial, les persones residents en el Districte 5 són els qui atorguen la valoració més alta a l'oferta de transport públic. Per contra, el Districte 4, àrea perifèrica que depèn en gran manera del servei de transport a demanda, rep les valoracions més baixes.

- Quant al gènere, les dones valoren més positivament l'oferta actual de transport públic en comparació amb els homes, coincidint amb una major freqüència d'ús habitual per part de les dones.
- Finalment, des d'una perspectiva per edat, les persones majors són els qui tenen una millor percepció de l'oferta actual, mentre que les persones adultes d'entre 30 i 64 anys presenten nivells de satisfacció lleugerament més baixos.

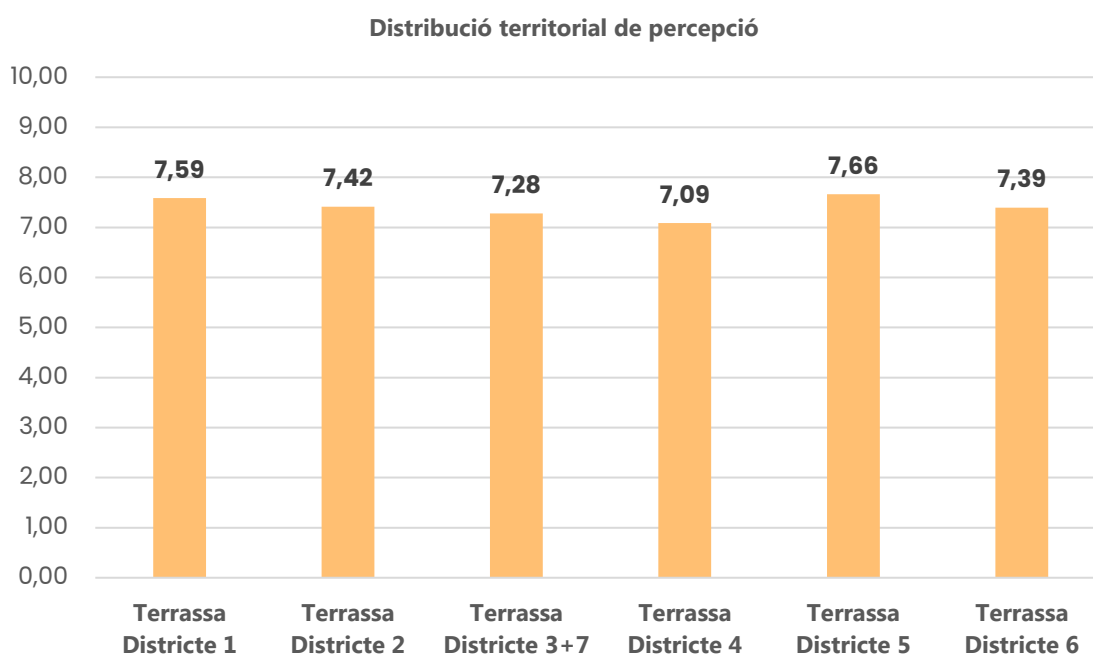


Figura 135. Percepció de la quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi per districte de residència a Terrassa. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

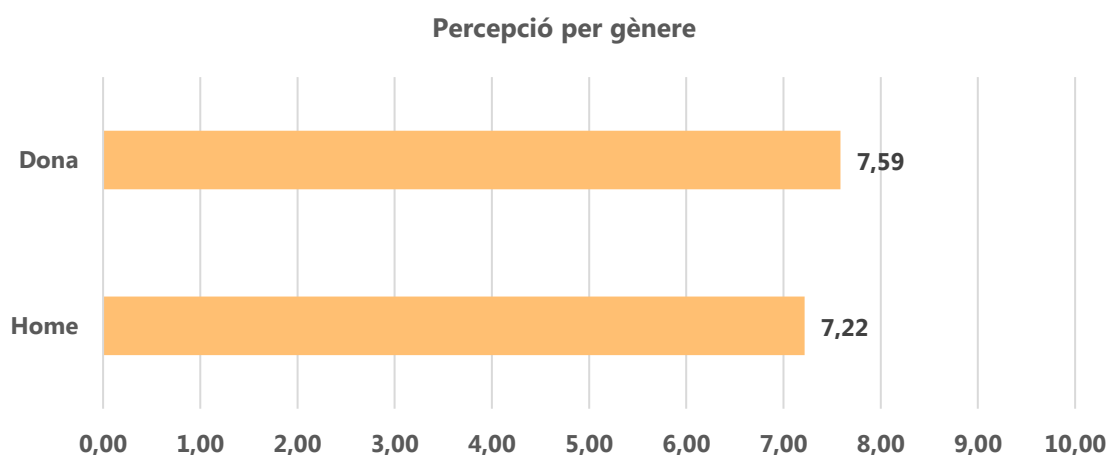


Figura 136. Percepció de la quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi per gènere. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

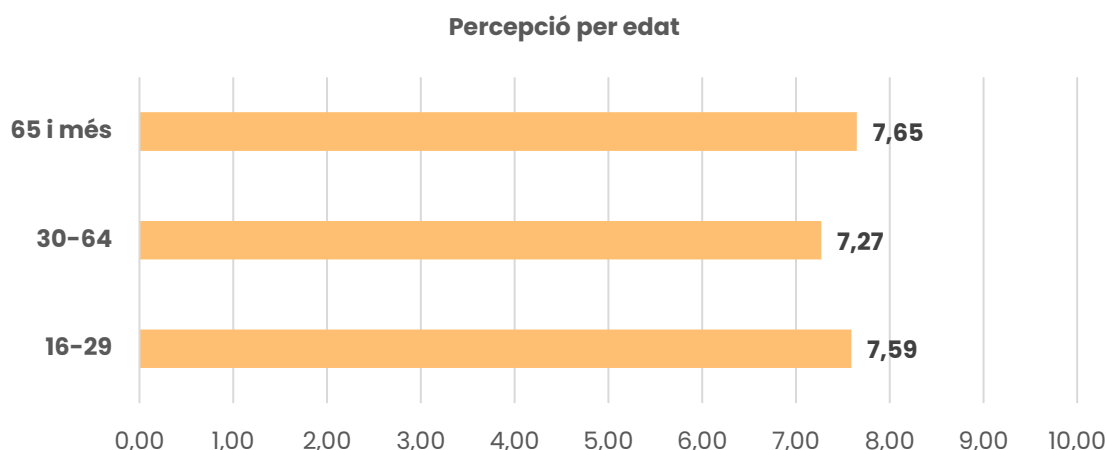


Figura 137. Percepció de la quantitat d'oferta de transport públic per desplaçar-se dins del seu municipi per edat. Font: Elaboració a partir de dades EMEF 2023.

Motius d'ús del transport públic davant el vehicle privat

Respecte a les principals motivacions que porten a utilitzar el transport públic enfront del vehicle privat, destaquen les següents raons segons la ciutadania:

La dificultat per a aparcar i l'alt cost de l'estacionament constitueixen la raó més freqüent per a triar el transport públic, destacant un 38,8% entre els homes i un 34,0% entre les dones. Aquesta raó és especialment rellevant en les persones adultes entre 30 i 64 anys (42,6%), evidenciant que la població en edat laboral atorga especial importància a aquest aspecte.

La comoditat és la segona motivació més esmentada per a triar el transport públic (28,9% homes i 27,7% dones), i aquesta raó incrementa la seva importància amb l'edat, aconseguint fins a un 38,6% entre les persones majors de 65 anys.

El preu del transport públic destaca com una raó especialment rellevant entre les persones joves de 16 a 29 anys (31,9%).

Altres factors que mostren diferències rellevants per gènere inclouen la disponibilitat de cotxe propi, destacant que un major percentatge de dones declara no disposar de vehicle privat (21,6%) enfront dels homes (14,8%). Així mateix, la consciència ambiental és esmentada amb major freqüència per les dones com a motiu per a triar el transport públic (8,9%) enfront dels homes (7,8%).

	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més
És més barat que el cotxe	27,3%	24,2%	31,9%	23,7%	22,8%
És més ràpid que el cotxe	14,1%	14,7%	13,9%	17,1%	7,9%
No dispo de cotxe	14,8%	21,6%	30,3%	14,4%	16,7%
No tinc permís de conduir	7,6%	7,7%	16,4%	5,4%	3,4%
És difícil aparcar allà on vaig, l'aparcament és car	38,8%	34,0%	22,2%	42,6%	34,4%
Vaig en transport públic perquè no tinc altre remei	10,1%	12,0%	13,9%	9,6%	12,5%
Vaig més tranquil, per evitar el trànsit	15,7%	9,7%	9,6%	13,6%	12,0%
Tinc menor risc d'accidents	1,7%	1,2%	2,2%	1,4%	,4%
Prefereixo el transport públic al transport privat	9,3%	11,2%	9,8%	10,2%	11,6%
És més còmode	28,9%	27,7%	19,8%	28,1%	38,6%
Per consciència ambiental/no contaminar o contaminar menys	7,8%	8,9%	8,3%	8,7%	7,9%
Altres	1,2%	0,6%	0,0%	0,4%	0,0%

Taula 32. Motius indicats per la ciutadania per a utilitzar el transport públic urbà com mig habitual d'enfront d'altres mitjans de transport. Font: Elaboració pròpia a partir de la EMEF 2023.

Motius de no ús de transport públic

Els principals motius generals descrits per la ciutadania són:

- Oferta inadequada (freqüència baixa, falta de connexions, etc.): aquest factor és el més esmentat a nivell general (31,3% en homes i 26,5% en dones), sent particularment rellevant en la franja d'edat entre 30-64 anys (35,6%).
- No necessitar-ho: un 27,4% d'homes i un 26,1% de dones indiquen no requerir el transport públic. Aquesta percepció augmenta significativament entre les persones majors de 65 anys (37,1%), reflectint una major dependència d'alternatives com caminar o anar amb bicicleta per a distàncies curtes.
- Preferència per caminar o anar amb bicicleta: aquest motiu destaca especialment entre les persones majors de 65 anys (28,6%), evidenciant una preferència per mitjans de mobilitat activa per a realitzar trajectes curts.
- Lentitud del servei: un 33,3% de les persones joves (16-29 anys) esmenten la lentitud com a motiu clau.

	Home	Dona	16-29	30-64	65 i més
Em moc prop de casa i prefereixo anar a peu/bicicleta	20,0%	21,6%	18,5%	18,2%	28,6%

Oferta inadequada	31,3%	26,5%	26,4%	35,6%	13,0%
És lent	18,9%	18,8%	33,3%	20,8%	6,4%
És incòmode	15,0%	17,3%	17,9%	16,1%	14,2%
Passa poc sovint/La freqüència és baixa/És poc puntual	10,8%	5,5%	14,4%	10,6%	1,0%
Prefereixo el transport privat al transport públic	15,8%	17,4%	38,9%	15,1%	9,6%
És car	18,0%	19,4%	5,1%	25,7%	3,6%
Desconec la xarxa de transport públic	1,2%	0,0%	0,0%	,6%	1,6%
No en tinc necessitat/No em fa falta	27,4%	26,1%	22,9%	24,2%	37,1%
Edat/Problemes de salut/Mobilitat reduïda/No hi ha escales-ascensor	4,4%	8,2%	0,0%	1,7%	20,7%
Necessito utilitzar el vehicle privat a la feina	3,0%	1,2%	0,0%	3,5%	0,0%
És insegur, pot ser perillós	1,4%	,3%	0,0%	,9%	1,8%
Altres	1,1%	,8%	0,0%	1,5%	0,0%

Taula 33. Motius indicats per la ciutadania per a no utilitzar el transport públic urbà com mig habitual de desplaçament de transport. Font: Elaboració pròpia a partir de la EMEF 2023.

Enquesta ciutadana

Quan es va consultar a la ciutadania sobre les millores necessàries en el servei actual de transport públic, les persones enquestades van assenyalar principalment les següents consideracions:

- L'ampliació en dies i franges horàries concretes, especialment els dissabtes, així com en els horaris d'entrada i sortida habitual dels centres de treball durant els dies laborables.
- L'increment de freqüències en línies i serveis de transport interurbà, especialment sincronitzant els horaris per a coincidir eficaçment amb les arribades i sortides en hores punta dels centres intermodals que ofereixen connexions ferroviàries.
- La millora de la freqüència cap a destins específics, destacant recurrentment l'Hospital de Terrassa com un centre prioritari per a augmentar i reforçar el servei.
- La millora en la informació proporcionada en les parades, considerada actualment insuficient o poc clara, així com la necessitat d'ampliar i actualitzar els sistemes d'informació en temps real per a oferir detalls precisos sobre els temps d'espera..

Tallers de participació

Els tallers ciutadans organitzats en cadascun dels set districtes de Terrassa han permès aprofundir en les percepcions, vivències i necessitats concretes que experimenta la població usuària del transport públic en el seu dia a dia en funció a:

Reptes:



- Congestió durant esdeveniments especials: la ciutadania assenyala clarament que, durant celebracions importants com la Festa Major, el tancament de vies principals provoca congestions vehiculasses considerables, afectant negativament l'eficiència operativa i puntualitat del transport públic.
- Insuficiència en serveis nocturns: els serveis d'autobusos en horari nocturn no proporcionen una cobertura suficient per a totes les àrees urbanes, generant importants dificultats de mobilitat, especialment per a les persones que depenen exclusivament del transport públic durant la nit.
- Problemes d'accessibilitat: s'indica que la majoria dels autobusos disposen de rampes manuals, la qual cosa dificulta significativament l'accés autònom i còmode de les persones amb mobilitat reduïda, limitant en la pràctica la utilitat i atractiu del transport públic per a aquest col·lectiu.
- Insuficient connexió amb centres i serveis essencials: nombroses àrees manquen de connexions directes i eficaces cap a centres hospitalaris, educatius o equipaments clau, la qual cosa obliga les persones usuàries a realitzar desplaçaments llargs o transbords complexos, reduint així l'atractiu i utilitat del transport públic.
- Freqüències insuficients i falta de puntualitat: existeix una percepció generalitzada sobre la baixa freqüència i l'escassa puntualitat en diverses línies de transport públic, factors que afecten negativament la imatge del servei i limiten el seu ús freqüent entre la ciutadania.

Oportunitats:

- Ampliació d'horaris i millora de la intermodalitat: augmentar les freqüències en horari nocturn, especialment sincronitzant els serveis amb les arribades i sortides de trens i esdeveniments especials, facilitaria un ús més eficient i integrat del transport públic, augmentant així el seu atractiu entre les persones usuàries.
- Millores en sostenibilitat i confort: la incorporació de vehicles més silenciosos i ambientalment sostenibles, juntament amb un manteniment regular i l'ampliació de seients reservats per a persones amb necessitats especials, podria millorar notablement l'experiència general de les persones usuàries del transport públic.

3.5.4. Reptes de futur

El sistema de transport públic de Terrassa ha consolidat una estructura robusta i diversificada, que combina serveis urbans, interurbans i ferroviaris sota un model tarifari integrat, amb una cobertura elevada en els nuclis densos i una tendència de demanda clarament creixent. No obstant això, el conjunt de dades analitzades i les observacions qualitatives recollides en tallers participatius i enquestes evidencien una sèrie de disfuncionalitats i limitacions que condicionen la seva capacitat estructural per a garantir un model de mobilitat sostenible, accessible i equitatiu per al conjunt del municipi.

Un dels principals reptes identificats és la desigualtat territorial en la cobertura del servei, especialment pel que fa a determinats polígons industrials com a Can Parellada, Can Petit o el

P.I. Santa Margarida, així com àrees residencials perifèriques com a Can Gonteres, El Garrot, Vista Alegre o Font de l'Espardenyera. Encara que representen un percentatge menor de la població total, aquests sectors acumulen dèficits d'accessibilitat i interconnexió que limiten la seva integració funcional amb la resta del teixit urbà, especialment pel que fa a desplaçaments per motius laborals o d'accés a serveis bàsics.

Aquestes limitacions es veuen accentuades per la concentració de la xarxa interurbana al llarg dels eixos viaris principals nord-sud i aquest-oest del municipi, deixant fora del seu radi de cobertura bona part del territori productiu i residencial dispers. Els resultats de cobertura mostren que només el 35 % dels centres de treball situats en polígons industrials disposen d'una parada d'autobús interurbà a menys de 300 metres, evidenciant una desconexió rellevant en àmbits amb alta concentració de mobilitat obligada. Aquesta situació es tradueix, en la pràctica, en una barrera estructural per a promoure una mobilitat laboral més sostenible i equitativa, especialment entre aquells col·lectius que no disposen de vehicle propi, per la qual cosa la coordinació d'horaris i freqüències adaptables a hores punta d'entrada i sortida de treball, per exemple, entre el transport públic urbà i interurbà és fonamental per a aconseguir canvis modals d'aquesta població en específic.

Quant al servei urbà, malgrat la seva alta capil·laritat general (95 % de la població amb accés a una parada a menys de 300 metres), persisteixen reptes vinculats a la qualitat del servei i a la percepció ciutadana. L'anàlisi de la demanda i els hàbits mostra que la franja horària laboral concentra el gruix dels desplaçaments, generant saturació en unes certes línies com la L3, L8 i L9, mentre que unes altres com la L13, L17 o la L18 Flex presenten una demanda delimitada. Aquest desequilibri reflecteix una oferta heterogèniament distribuïda en funció de la densitat urbana i els usos del sòl, però també posa de manifest la necessitat d'una planificació més dinàmica per a adaptar la capacitat del servei als patrons reals de mobilitat, sent una de les majors demandes ciutadanes la freqüència i serveis en hores punta, millores de serveis expressos com la connexió amb l'hospital i adaptabilitat del servei a demanda a les necessitats d'accessibilitat universal de les persones.

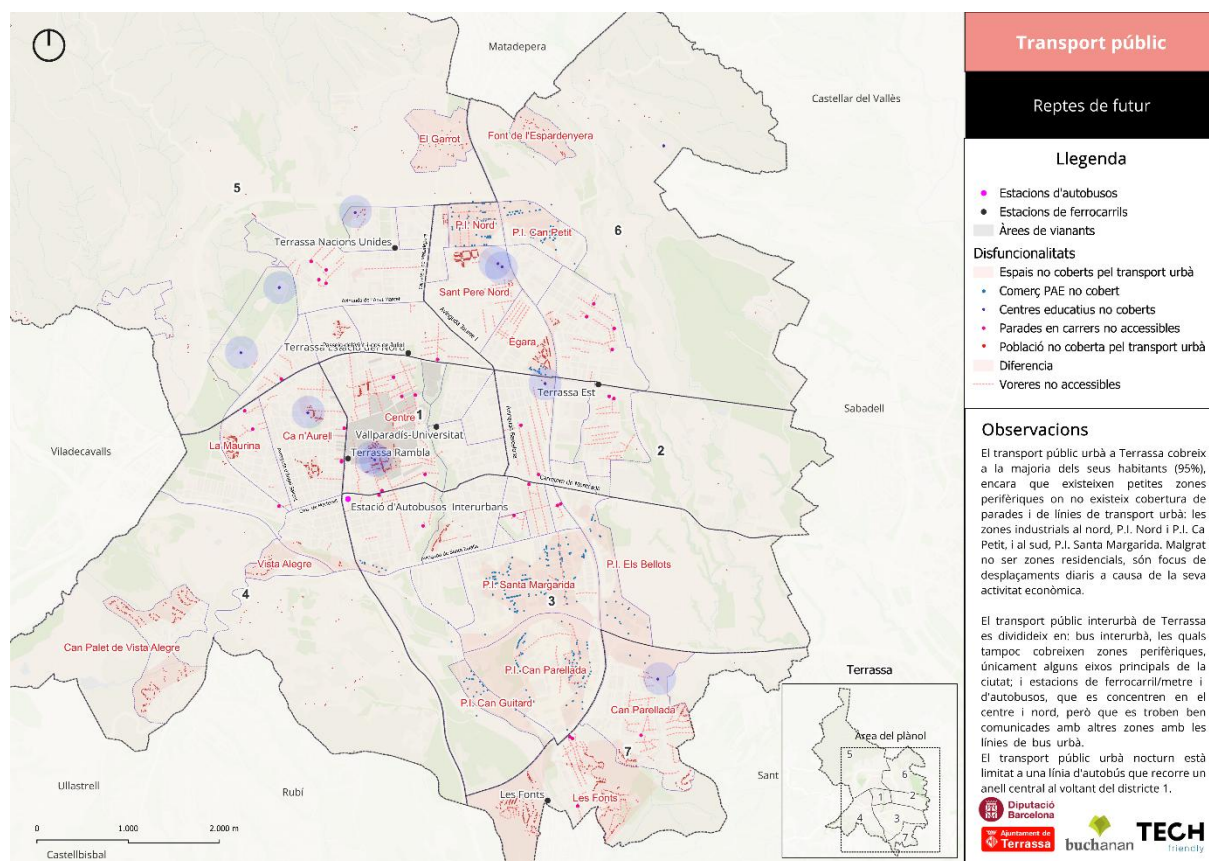
Des del punt de vista de l'accessibilitat, l'estat de la infraestructura també representa un repte a superar. Malgrat les millores registrades en els últims anys, encara el 41% de les parades d'autobús presenten algun element no accessible, segons el Pla d'Accessibilitat. Les dificultats més comunes es troben en parades situades en voreres estretes, alineades a façana o que comparteixen espai amb itineraris ciclistes sense delimitació clara i solen concentrar-se en àrees perimetrals de la ciutat. Aquesta realitat suposa una barrera per a persones amb mobilitat reduïda o altres necessitats específiques, reduint l'eficiència inclusiva del sistema.

Un altre àmbit crític identificat és la insuficiència del servei en horari nocturn. L'anàlisi de l'oferta i la percepció ciutadana coincideixen a assenyalar que el Bus de Nit (L16), encara que cobreix les nits de divendres i dissabte, resulta insuficient per a respondre a les necessitats de mobilitat nocturna de la ciutadania, especialment en àmbits laborals (hostaleria, serveis sanitaris nocturns) i d'oci local. Així mateix, l'oferta nocturna interurbana, malgrat l'existència de serveis com el N61 o el N64, presenta cobertura limitada en uns certs barris i hores punta de retorn,

la qual cosa genera una dependència reforçada del taxi o els VTC en determinats contextos i hauria de portar a una millor alineació d'horaris entre serveis públics.

Finalment, l'anàlisi dels hàbits i la percepció ciutadana assenyalen que l'experiència d'ús del transport públic segueix condicionada per aspectes com la falta de puntualitat percebuda, les freqüències insuficients en unes certes línies, la insuficiència d'informació en les parades o la dificultat d'accés al sistema de reserva dels serveis a demanda. Aquests factors, encara que no són predominants, erosionen la confiança i la fidelització de les persones usuàries, especialment en col·lectius que no disposen d'altres alternatives viables de mobilitat.

En conjunt, els reptes detectats reflecteixen una dualitat estructural en el sistema de transport públic de Terrassa: d'una banda, una xarxa consolidada, intermodal i amb alta cobertura en els sectors centrals; per un altre, la persistència de buits territorials, dificultats d'accessibilitat, desequilibris en la demanda i una percepció ciutadana que reclama millores en qualitat, equitat i adaptació a les realitats quotidianes. Aquesta tensió interna configura el marc sobre el qual haurà de pivotar qualsevol estratègia futura de millora del transport públic en el municipi.



3.6. Vehicle privat motoritzat

3.6.1. Anàlisi de la Oferta

Jerarquitització de la xarxa viària

S'ha classificat la xarxa viària de Terrassa segons les següents tipologies:

- **Xarxa viària externa (accessos):** vies interurbanes que donen accés a la ciutat on la funció del trànsit és la principal.
- **Xarxa primària:** vies d'alta capacitat que connecten les principals zones de la ciutat entre si, així com la xarxa secundària amb la xarxa periurbana.
- **Xarxa secundària:** viari que reparteix el trànsit des de les principals artèries de la ciutat a l'interior dels barris garantint les seves connexions amb la resta de la ciutat.
- **Xarxa local:** carrers de la xarxa secundària menys transitades en les quals tenen lloc el principi o final dels trajectes.

	Longitud (km)	%
Xarxa externa	204,2	28%
Xarxa primària	75,2	10%
Xarxa secundària	80,4	11%
Xarxa local	371,9	51%
Total	731,7	100,0%

Taula 34. Repartiment de la xarxa viària actual de Terrassa per tipus. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

La xarxa viària total del municipi de Terrassa compta amb 731,7 km, dels quals el 28% (204,2 km) corresponen a la xarxa externa, formada per les autopistes i carreteres que donen accés al municipi; el 10% (75,2 km) es refereix a la xarxa primària, formada per les principals avingudes i eixos estructurants de la ciutat; l'11% correspon a la xarxa secundària (80,4 km), i finalment, el viari més abundant és el de caràcter local, amb un 51% (371,9 km).

Si comparem aquestes dades amb els de l'anterior PMU de 2016, observem que la xarxa primària ha disminuït lleugerament (-3%), amb trams reassignats en la xarxa distribuïdora o local que han augmentat un 1% i un 2% respectivament. Destaquen noves actuacions com la nova connexió amb Martorell a través de la B-40 i la reducció de la xarxa motoritzada mitjançant l'ampliació d'àrees per als vianants.

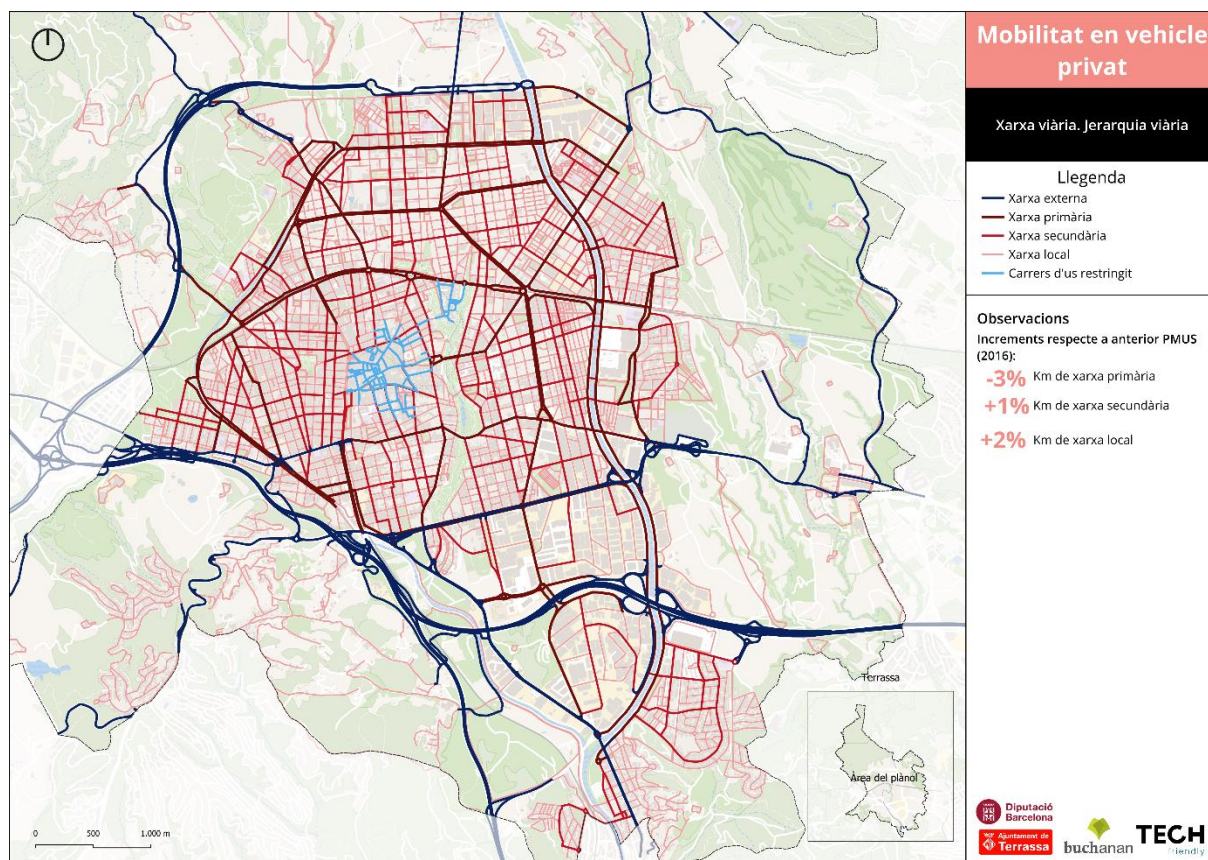


Figura 139. Jerarquia de la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa viària externa i accessos

Aquesta primera categoria recull el viari de llarg recorregut que dona accés a Terrassa i que permet la seva connexió amb altres ciutats. Aquestes vies de gran capacitat permeten un trànsit fluid exclusivament compost per trànsit motoritzat d'alta intensitat, encara que aquesta pugui variar en funció de les característiques de la via, ja que en aquesta categoria s'inclouen autopistes de peatge, autovies i carreteres convencionals, que en alguns casos penetren en l'entramat urbà de la ciutat passant a formar part de la seva xarxa principal interna.

Les vies que formen part d'aquesta xarxa són les següents:

- **L'autopista C-16, o d'Eix del Llobregat**, que connecta amb municipis com Sant Cugat del Vallès, Rubí o Manresa, entre altres municipis. Compta amb trams de peatge i funciona com a circumval·lació al sud. Pertany a la Generalitat de Catalunya, i els seus accessos a Terrassa són a partir de Terrassa (sud) / Els Fonts, on connecta amb l'Avinguda del Vallès; Terrassa (centri), enllaçant amb la N-150 i Terrassa Nord, amb el barri de Roc Blanc.
- **La C-58** és una autopista que connecta des del nord-oest de Barcelona amb municipis com, Ripollet, Cerdanyola del Vallès o Sabadell, fins a enllaçar amb la C-16 a l'altura de Terrassa. Aquesta via exerceix com a circumval·lació per a Terrassa al sud-oest, i connecta amb l'Av. del Vallès i el carrer de Colom en els polígons de Can Parellada i de Santa Margarida. També és de titularitat de la Generalitat de Catalunya.

- **La B-40** funciona com a via de circumval·lació a la regió del Vallès Occidental, a Catalunya. El seu principal objectiu és descongestionar el trànsit de les principals autovies de la zona, com l'AP-7 i la C-58, connectant diversos municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, com Terrassa i Martorell.
- Finalment, **la N-150** és una carretera nacional que connecta Montcada i Reixach amb Terrassa, passant per Ripollet o Sabadell, entre altres. Actualment ha estat traspasada i és competència d'ens locals. Travessa el sud de Terrassa, al costat del polígon industrial de Santa Margarida, prenent el nom de l'Avinguda de Santa Eulàlia.

Altres vies que donen accés a Terrassa són la **C-1415a**, que connecta amb Castellar del Vallès al nord-oest; la **BV-1221**, que ho fa amb Matadepera també al nord; la **B-122**, que uneix Terrassa amb Rellinars al nord-oest; la **C-243c** o carretera de Martorell al sud-est de Terrassa; i la **BP-1503** o carretera de Rubí al sud.

Xarxa primària

Inclou aquelles vies principals de Terrassa que connecten entre si les seves principals zones i on desemboquen els principals accessos a la ciutat. Conformen el 10% de la xarxa viària de Terrassa, amb 75,2 km. En gairebé la totalitat dels casos, es tracta de vies de doble sentit amb dos carrils per sentit i amb amplexos totals de carrer d'entre 10 i 30 metres.

Les principals característiques de l'entorn urbà d'aquestes vies són voreres àmplies, estacionament lateral, parades de les principals línies de transport públic i serveis importants com a equipaments o comerços.

Xarxa principal	
Av. del Vallès	Rambla d'Ègara (tram des del 22 de Juliol fins a C. de Galileu)
Av. de Béjar	Rambla del Pare Alegre
Ronda de Ponent	C. de Galileu
Av. Sta. Eulàlia	C. de Arquímedes
Ctra. De Montcada	C. del Pare Llauredor
Av. Barcelona	C. de Dom Bosco
Pg. del 22 de Juliol	C. de Sta. Maria Mazzarello
Av. Jaume I	C. de Ramón y Cajal
Av. de l'Abat Marcet	C. de Colom
Rambla de Francesc Macià	Av. de Jacquard
Crta. De Matadepera	C. de Sant Antoni
Av. d'Àngel Sallent	C. de Mas Adei
Ctra. De Martorell	C. de Topete
Av. Font i Sagué	Ctra. De Castellar
C. de la Castellassa	Ctra. De Rellinars
Camí Romeu de Montserrat	Av. Josep Tarradellas

C. de Lepant	C. Navas de Tolosa
C. de Vallparadís	C. del Pintor Mir
C. d'Amposta	C. del Mont Perdut
Pg. De Camp del Roure	Av. De les Nacions
Av. De Madrid	Av. De les Glòries Catalanes

Taula 35. Carrers de la xarxa principal de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa secundària

Aquest tipus de vies deriven el trànsit des de la xarxa primària fins a l'interior dels barris estructurant-los i permetent les connexions dins d'ells. També solen albergar xarxes de transport públic, encara que en menor mesura, principalment autobús urbà. Aquesta xarxa compta amb un total de 80,4 km, que representen l'11% del total de la xarxa viària. Aquesta tipologia de carrer presenta normalment amples que oscil·len entre els 10 i els 25 metres, un únic carril i només un sentit.

Els carrers corresponents a la xarxa distribuïdora són les següents:

Xarxa secundària distribuïdora			
Carrer Del Migjorn	Carrer De Wagner	Carrer Del Dr. Aymerich I Gilabertó	Carrer De La Creu Gran
Carrer De Provença	Carrer De Baix	Carrer Del Castellsapera	Pont D'extremadura
Carrer De L'estatut	Plaça De Sant Oleguer	Carrer De La Societat	Carrer De Fra Bonaventura Gran
Carrer Del Pare Millán	Carrer De Faraday	Carrer De Monistrol	Carrer De Suris
Carrer D'Alcoi	Carrer Del Doctor Cabanes	Carrer Dels Jocs Olímpics	Passeig Del Comte D'Ègara
Carrer De Pardo Bazán	Rambla d'Ègara	Carrer De Dom Bosco	Carrer De Venus
Carrer Del Cavall Bernat	Carrer Del Puig Novell	Carrer De Calaf	Carrer D'Oceania
Carrer Tàrraga	Carrer Sant Quirze	Carrer Del Mas Adei	Carrer De Sant Francesc
Carrer Dels Voluntaris	Portal de Sant Roc	Carrer De Sant Antoni	Carrer D'Edison
Carrer de Tarragona	Carrer La Igualtat	Carrer De Ricardo Caro	Carrer De Mossèn Josep Moncau
Carrer De Pompeu Fabra	Carrer Joan D'Àustria	Carrer Nou De Sant Pere	Carrer De Bailèn
Carrer De L'alguer	Plaça Del Doctor Cadevall	Carrer De Sant Tomàs	Carrer De Carrasco I Formiguera
Carrer De La Mola	Carrer Del Príncep De Viana	Avinguda Del Vallès	Plaça D'enric Granados
Carrer De Salmerón	Carrer De Huelva	Carrer Del Torrent Del Batlle	Carrer De Volta
Carrer De Sabadell	Carrer Del Puigmal	Carrer D'arenys De Mar	Carrer De La Mare De Déu Del Carme
Carrer De L'Aneto	Carrer De Velázquez	Carrer De Josep Trueta	Carrer De La Font Vella
Carrer Del Renaixement	Carrer De Baldrich	Carrer Del Farell	Carrer Major
Carrer De Jerez	Carrer Del Pare Llauredor	Carrer De La Independència	Carrer Del Vall

Xarxa secundària distribuïdora

Carrer Transversal	Carrer De Miquel Vives	Carrer De Galileu	Carrer Del Guadalquivir
Carrer Del Marquès De Comillas	Plaça De Joan Santamaria	Carrer Del Portal Nou	Carrer De Ricard Lamote De Grignon
Carrer De Sant Valentí	Carrer De Miquel Servet	Carrer De La Mare De Déu Del Pilar	Carrer D'àngel Guimerà
Carrer De Terque	Carrer De Maria Auxiliadora	Carrer De Colom	Carrer Del Miño
Avinguda Del Parlament	Carrer De Pablo Iglesias	Carrer De Sant Damià	Carrer De Caterina Albert
Carrer D'Almeria	Carrer D'holanda	Carrer De Les Campiones Olímpiques	Carrer Del Cinca
Carrer De Josep Tapiolas	Camí De Can Boada	Ronda De Ponent	Carrer De Valls
Carrer De L'ancianitat	Carrer De Salvador Busquets	Carrer Del Montcau	Pont De Cantàbria
Carrer Del Sometent Castella	Carrer De Calderón De La Barca	Carrer De La Manxa	Carrer Del Forn
Carrer Del Periodista Grané	Plaça De Vilardell	Carrer De Cervantes	Carrer De Gutenberg
Carrer Ample	Carrer De Garcia Humet	Passeig De Les Lletres	Pont De Salamanca
Carrer De Prat De La Riba	Carrer De Ramón Y Cajal	Carrer De La Mare De Déu De La Llum	Carrer De Joan Monpeó
Carrer De La Rutlla	Carrer De La Indústria	Carrer De Núria	Carrer Del Nalón
Carrer De Marià Benlliure	Passeig De Joan Miró	Carrer De Pamplona	Carrer De Galícia
Carrer Del Doctor Ferran	Carrer D'Estanislau Figueras	Carrer D'icària	Carrer D'orió
Carrer De Roig Ventura	Carrer Del Bruc	Carrer De Ciudad Real	Carrer D'Amèrica
Avinguda De Lacetània	Plaça De Baltasar Ragon	Carrer De Sant Marc	Carrer D'apol·lo
Carrer Del Nord	Carrer Del Col·legis	Carrer D'extremadura	Plaça Del Segle XX
Plaça De La Sardana	Carrer De Salamanca	Carrer De La Mare De Déu Dels Àngels	Carrer De Badalona
Carrer Del Cardenal Cisneros	Carrer De Sicília	Carrer De Sant Cosme	Carrer De França
Carrer Del Camí Font De Les Canyes	Carrer D'antoninus Pius	Rambla De Sant Nebridi	Passeig De La Muntanya
Carrer D'Arquímedes	Carrer De Las Navas De Tolosa	Carrer Del Germà Joaquim	Carrer De Santa Teresa
Carrer De La Rasa	Carrer D'Avinyó	Carrer De Vinyals	Carrer Del Bages
Carrer De L'escultor Blay	Carrer De L'agricultura	Carrer De Galvani	Plaça De Pablo Picasso
Carrer De Francesc Salvans	Carrer Del Doctor Salvà	Carretera De Rellinars	Carrer De Mossèn Perramon
Plaça Del Triomf	Carrer De Mossèn Josep Pons	Carrer D'Àlaba	Carrer D'alemanya
Carrer De Fàtima	Carrer Del Segura	Carrer De Severo Ochoa	Passeig Central De Les Fonts
Carrer De La Pineda	Carrer De Topete	Carrer Del Pantà	Carrer Del Llobregat

Xarxa secundària distribuïdora			
Carrer De Bartomeu Amat	Carrer D'Itàlia	Carrer De La Poetessa Caparà	Carrer De Guillem De Muntanyans
Carrer De Reus	Carrer Del Pare Font	Avinguda De Can Boada Del Pi	Carrer De Vic
Carrer De Solsona	Carrer De Saragossa	Carrer Del Matagalls	Plaça Del Sàhara
Carrer De Sierra Nevada	Avinguda De Can Jofresa	Carrer De L'hortènsia	Carrer De Saturn
Plaça Del Centre	Plaça De L'estació De Les Fonts	Passeig De La Riera	Pont De França

Taula 36. Carrers de la xarxa secundària distribuïdora de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa local

La resta del viari correspon a la xarxa local, definint l'entramat que conforma els barris i polígons industrials de Terrassa i on tenen lloc els orígens i destinacions dels desplaçaments. No reben un volum de trànsit de vehicles significatiu. És la categoria més abundant, amb més del 50% de la xarxa (371,9 km). La major part d'aquesta mena de viari té un únic carril i només un sentit. Els amples d'aquests carrers són molt variables, i oscil·len des de menys de 5 metres d'amplitud, situades en el centre fins a superar els 15 metres.

Regulació de la xarxa viària

La regulació del trànsit motoritzat resulta fonamental per a assegurar la convivència entre els vehicles i altres usuaris de les vies com a vianants o ciclistes, així com la resta dels conductors. En el cas de Terrassa, existeixen diversos mecanismes per a gestionar el trànsit.

D'una banda, l'Ordenança de Mobilitat de Terrassa de 2021 determina que en totes les vies urbanes la velocitat màxima de circulació és de 30 km/h per a tota mena de vehicles. No obstant això, en vies de dues o més carrils, generalment pertanyents a la xarxa principal, la velocitat màxima es limita a 50 km/h. A més, en les Zones-30 els vianants tenen prioritat de circulació.

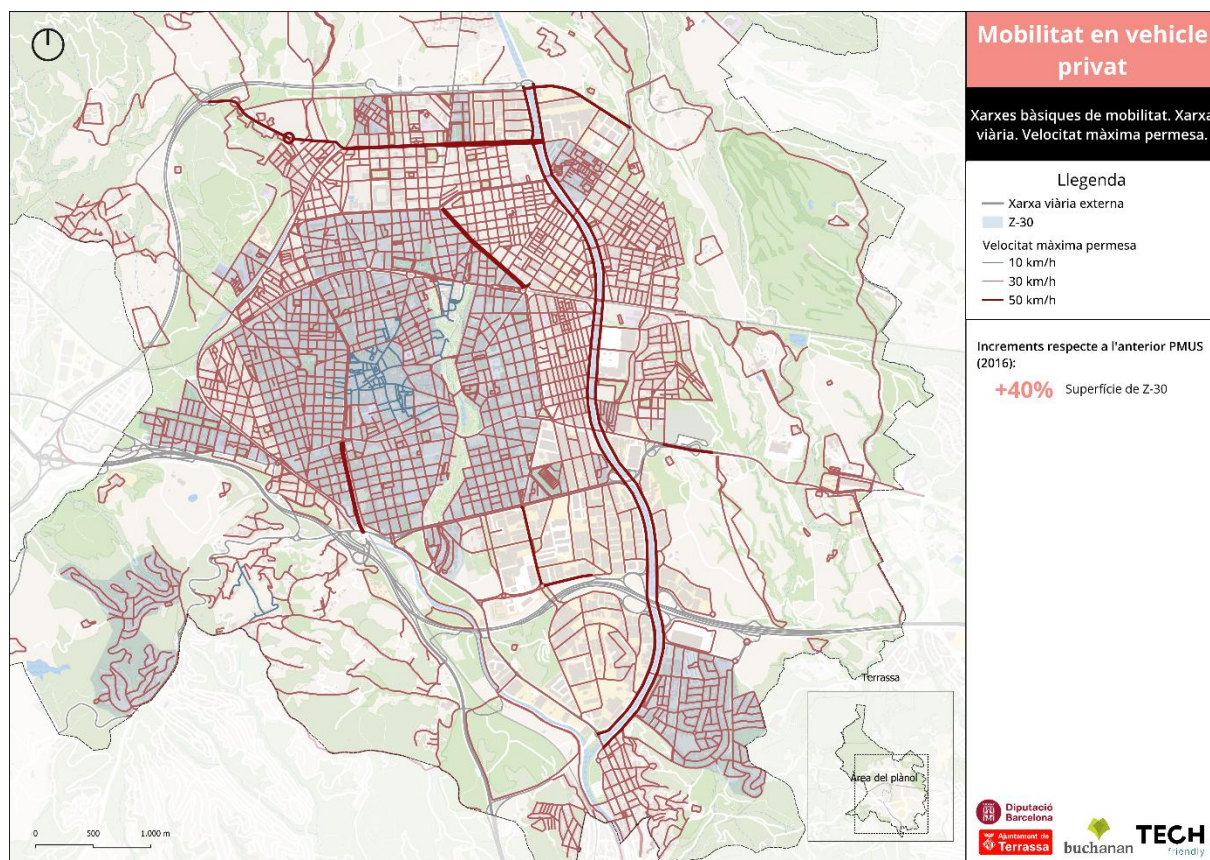


Figura 140: Velocitat màxima permesa en la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Per a contribuir a regular la velocitat, i com a element de calmat del trànsit, a Terrassa existeixen bandes reductores de velocitat, en la seva majoria del tipus "llom d'ase", de secció transversal de segment circular de cautxú o d'altres materials plàstics. Se solen situar en grans avingudes on es tendeix a circular a major velocitat. La majoria es troben en la via primària i en la secundària, encara que destaquen els emplaçats en zones residencials com a Vista Alegre. En el següent pla es mostra la ubicació d'aquests elements.

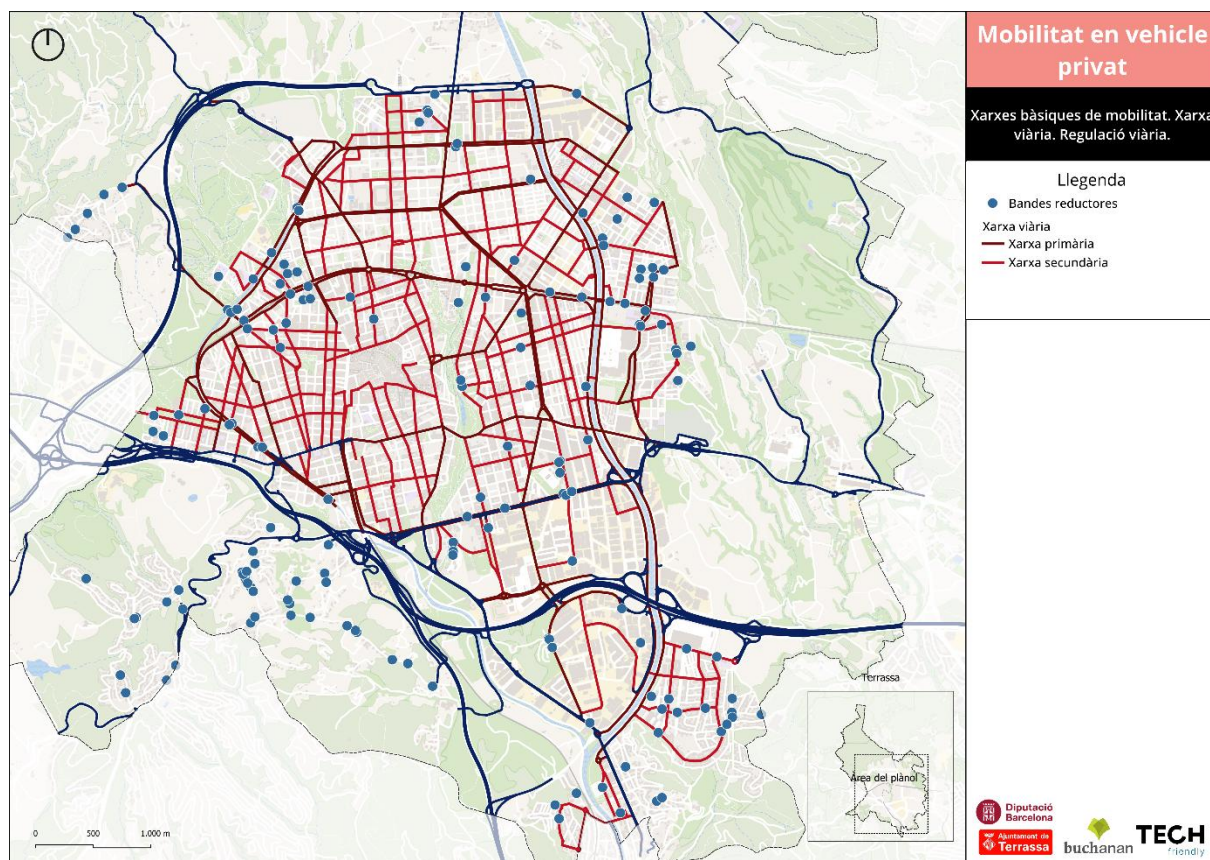


Figura 141: Ubicació de bandes reguladores de velocitat. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Pel que fa als carrers d'ús restringit en el centre de Terrassa, únicament podran accedir vehicles autoritzats i la velocitat màxima a la qual podran circular serà 10 km/h, tenint prioritat en tot moment el vianant. En cadascuna d'aquestes zones, existeix una regulació que permet l'entrada a determinats vehicles mitjançant l'obtenció d'una etiqueta en casos concrets, com en els horaris de càrrega i descàrrega o en horari escolar.

Pel que fa a la gestió del trànsit, l'Ajuntament de Terrassa en col·laboració amb el Servei Català de Trànsit disposa de cambres instal·lades tant en la xarxa viària externa com en la xarxa interna, obtenint imatges a temps real de trànsit del municipi. Aquestes cambres estan situades en els següents llocs:

- En la xarxa interna:
 - Encreuament entre Av. de Josep Tarradellas, Av de l'Abat Marçet i Ronda de Ponent
 - Av. de Martorell amb Rambla d'Ègara
 - Av. de Martorell amb Carretera de Rubí
 - Av. dels Glòries Catalans amb Carrer de l'Agricultura
 - Encreuament entre Carretera de Castellar amb Av. de Jacquard i Carrer de Colom
 - Passeig del Vint-i-dues de Juliol sobre Av. del Vallès



- En la xarxa externa:
 - Nus de la C-16 amb la N-150
 - Nus de la C-58 en la sortida 17

Amplada dels carrers

Com s'ha esmentat amb anterioritat, l'amplada dels carrers, definit com la distància entre les dues façanes que conformen la secció, sol guardar relació amb les categories de la jerarquització viària. No obstant això, es poden distingir tres zones en funció del teixit urbà: el centre urbà, l'eixample que l'envolta i els polígons industrials. En cadascuna d'elles els carrers tindran unes característiques específiques.

- En el centre de Terrassa destaquen els carrers d'entre 2 i 10 metres d'ample, ja que es correspon amb un teixit més irregular, sent les més estretes de caràcter per als vianants.
- L'eixample, que envolta a tot el centre conformant la resta del nucli urbà de Terrassa, presenta seccions més uniformes, d'entre 10 i 15 metres, generalment convencionals amb vorera i calçada segregades.
- Els polígons industrials, en canvi, presenten traçats relativament diferents entre si, amb seccions que van des de 10 a 15 metres fins a presentar vies de fins a 20 metres de secció.

Els eixos principals de Terrassa, que es corresponen normalment amb la xarxa viària principal, presenten dimensions molt majors, amb amplex que poden anar des dels 15 metres fins més de 25 en alguns casos.

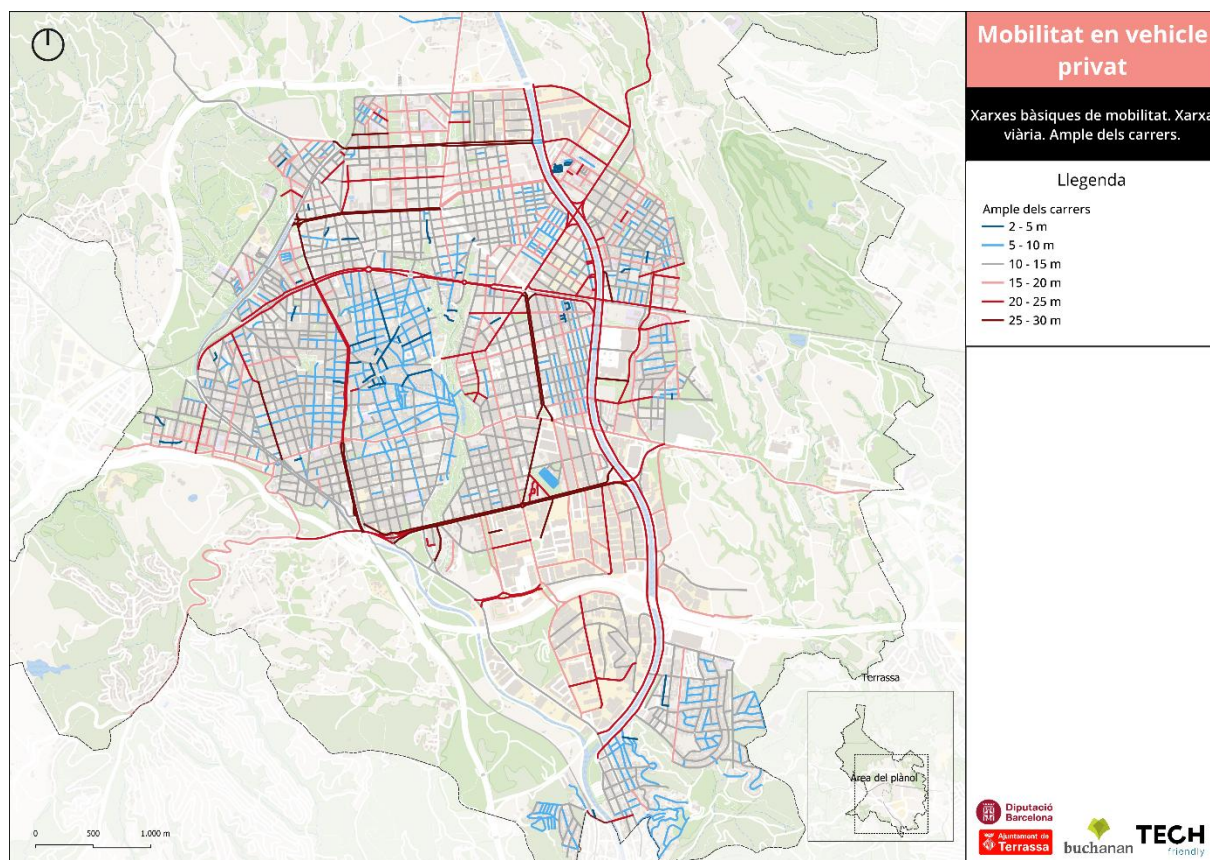


Figura 142: Amplada dels carrers de la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Sentits de circulació i nombre de carrils

El 77,7% del viari presenta un únic carril per sentit, abastant gairebé la totalitat de la xarxa distribuïdora i la xarxa local. Els eixos principals de la ciutat presenten generalment dos carrils per sentit, suposant el 21,1% de la xarxa. També gran part de la xarxa externa del municipi de Terrassa compta amb dos carrils per sentit, com la C-16, la C-58 o la N-150. En algunes vies ràpides de la xarxa externa com la B-40, uns certs trams compten fins i tot amb tres carrils per sentit.

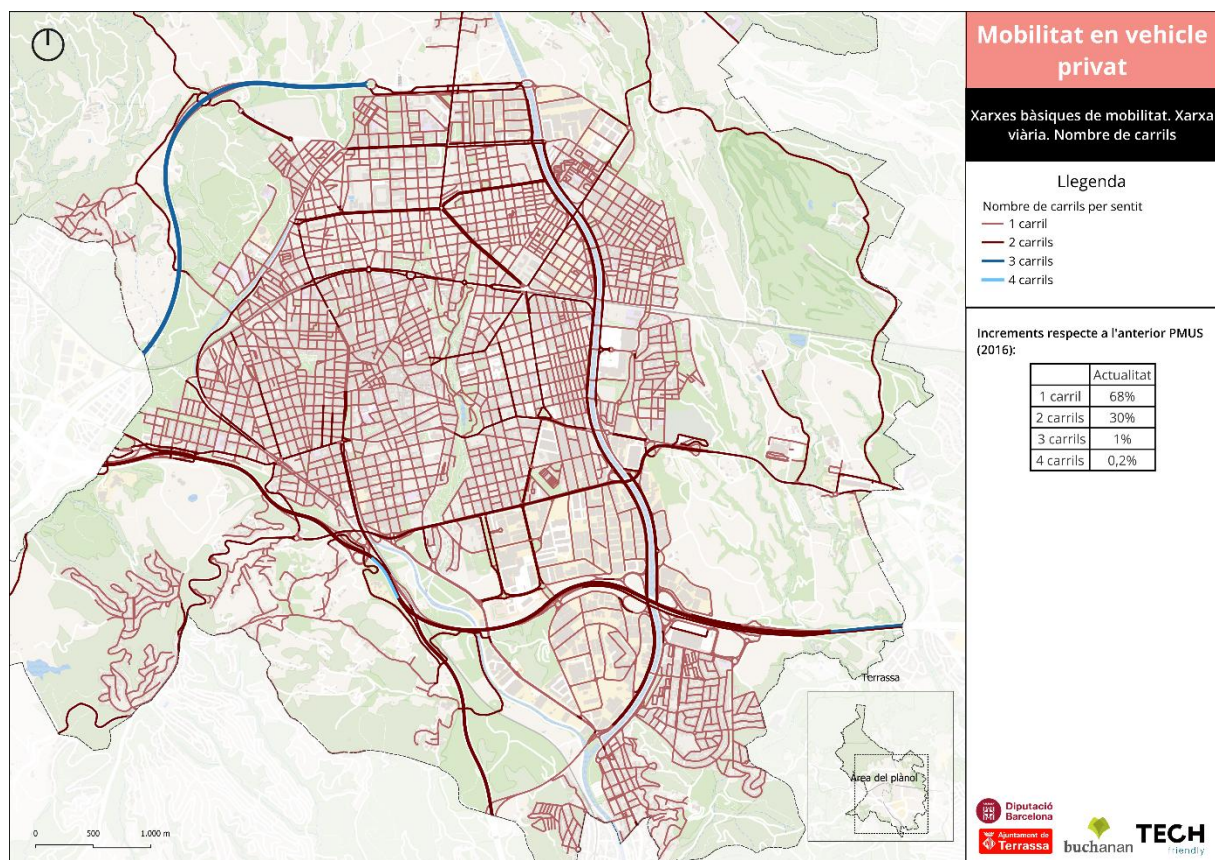
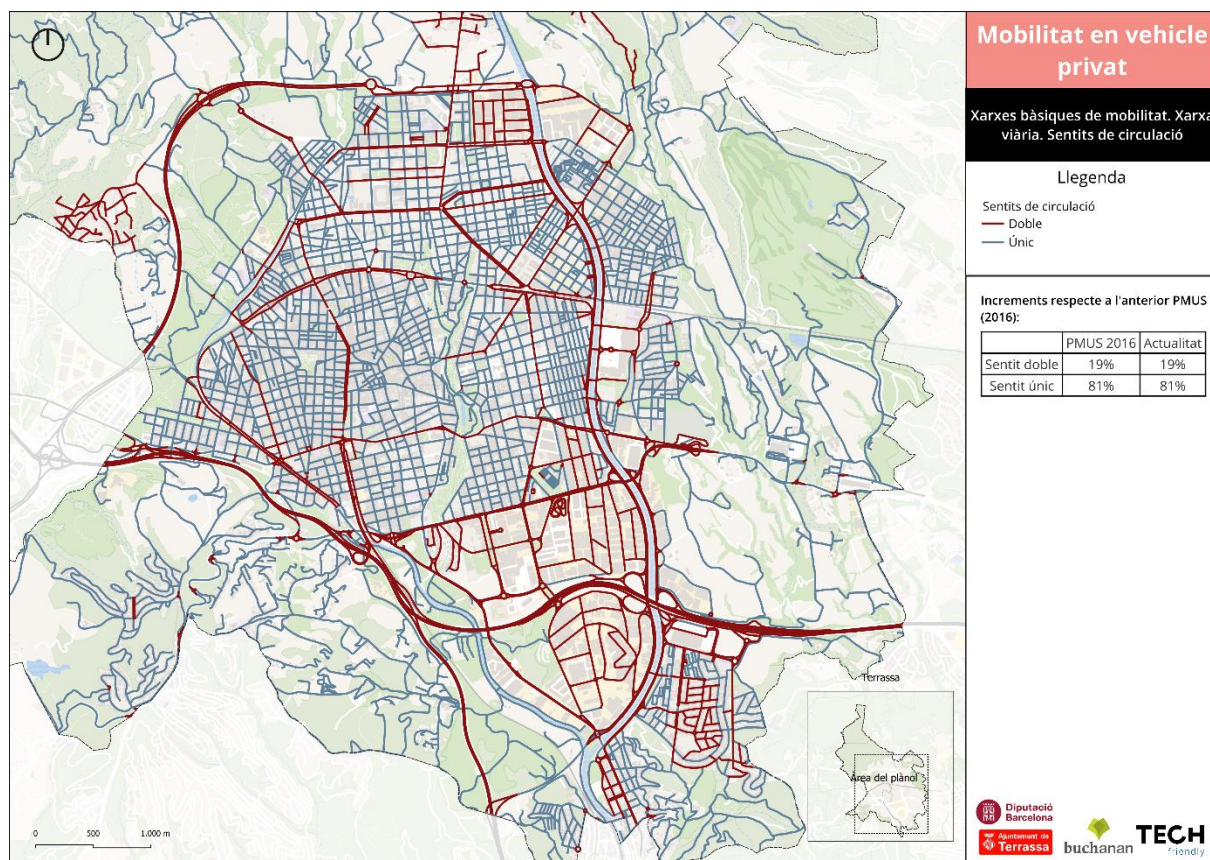


Figura 143: Nombre de carrils de la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

El sentit de circulació es refereix a la direcció cap a la qual poden circular els vehicles, en aquest cas es permet la circulació en una única direcció o en ambdues. A Terrassa la gran majoria dels carrers són de sentit únic (81% del viari). Aquestes vies formen part de la xarxa secundària distribuïdora i la xarxa local, però també s'observa aquest tipus de circulació en algunes vies de la xarxa primària com els carrers Arquímedes, Galileu, Topete o Colón en alguns trams. El viari amb doble sentit de circulació pertany fonamentalment a la xarxa primària i externa, representant el 19% del viari.

En el següent pla es mostra el sentit de circulació dels carrers de Terrassa.



Interseccions i control del trànsit

S'han inventariat les interseccions de la xarxa primària de Terrassa per a determinar la seva tipologia i la regulació existent. Tal com s'aprecia en el pla posterior, la majoria de les interseccions estan semaforitzades, especialment en aquells encreuaments on apareixen diversos carrils i constitueixen un punt de connexió per als vianants important com en la Plaça dels Països Catalans. Les interseccions semaforitzades suposen el 55% del total.

La segona tipologia més freqüent són les glorietses sense regular, que disposen de passos de vianants, però sense semaforitzades, constituint el 21% de les interseccions. Destaca la glorieta de la Plaça Estació Nord, que, donada la rellevància pel fet de ser l'estació de ferrocarril un important centre atractor, compta amb semàfors en tots els passos de vianants del seu perímetre.

Trobem alguns encreuaments sense semaforitzades principalment en la xarxa viària perimetral de Terrassa, així com alguns altres on no existeixen connexions per als vianants, com al sud en la carretera de Rubí o en les sortides de la carretera de Castellar amb l'avinguda del Vallés.

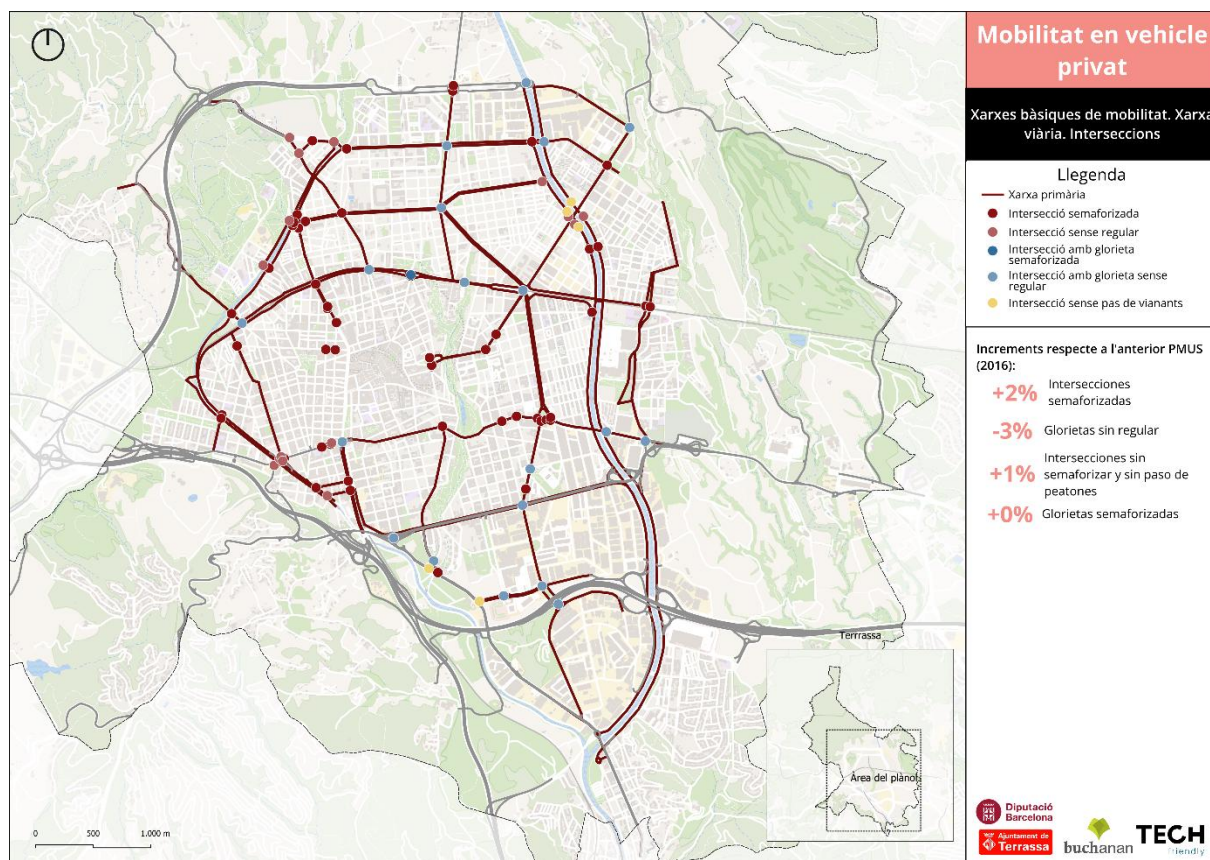


Figura 145: Tipologia de les interseccions de la xarxa primària. Font: Elaboració pròpia.

Senyalització urbana d'orientació

Per a poder facilitar els desplaçaments i la fluïdesa, la ciutat compta amb un sistema de senyalització, amb una sèrie d'indicadors visuals que permeten guiar als vehicles dins de la ciutat i faciliten la seva orientació amb l'objectiu de millorar la mobilitat. Aquestes senyals inclouen mapes, rètols direccionals i noms de carrers que ajuden tant a vianants com a conductors a trobar el seu destí de manera eficient.

Respecte al disseny, es recomana que sigui clar, precís i fàcilment llegible, fins i tot a distància o en moviment. A més, solen incloure icones i colors estandarditzats per a millorar la seva comprensió universal.

Existeixen diversos tipus de senyalització segons el seu objectiu específic, encara que en aquest cas la principal és la senyalització direccional, la funció de la qual és indicar cap a on es troben destinacions concretes, com a estacions de transport, monuments, hotels, etc. Aquesta senyalització, generalment vertical, es troba normalment en avingudes o nusos importants de Terrassa, com s'aprecia en els següents exemples:

- Rambla d'Ègara
- Encreuament Ctra Martorell amb Rambla d'Ègara
- Plaça del Doctor Robert
- Plaça de la Dona



Figura 146: Senyals verticals d'orientació en Rambla d'Egara, Plaça Daurí, Plaça del Dr. Robert i Plaça de la Dona. Font:

3.6.2. Anàlisi de la Demanda

Per a l'estudi de la demanda de vehicle privat motoritzat, s'ha realitzat una campanya de recollida de dades in situ mitjançant aforaments manuals en 19 punts clau de la xarxa viària de Terrassa, a partir dels quals s'obtindran dades de demanda.

Aforaments

S'han realitzat aforaments durant les hores punta de demà i de tarda, concretament de 8.00 a 9.00 i de 18.00 a 19.00. En aquests punts s'han realitzat aforaments direccionals, per a determinar quants vehicles circulen en cada direcció en hora punta.

En cadascun dels punts d'aforament s'han comptabilitzat dos moviments, excepte en els punts 7, 11, 12, 13 i 14 en els quals s'ha aforat un únic moviment.

En el següent pla es mostren els punts on s'ha aforat el trànsit, localitzant-se aquests punts principalment en la xarxa primària o en punts específics de la xarxa secundària distribuïdora de Terrassa.

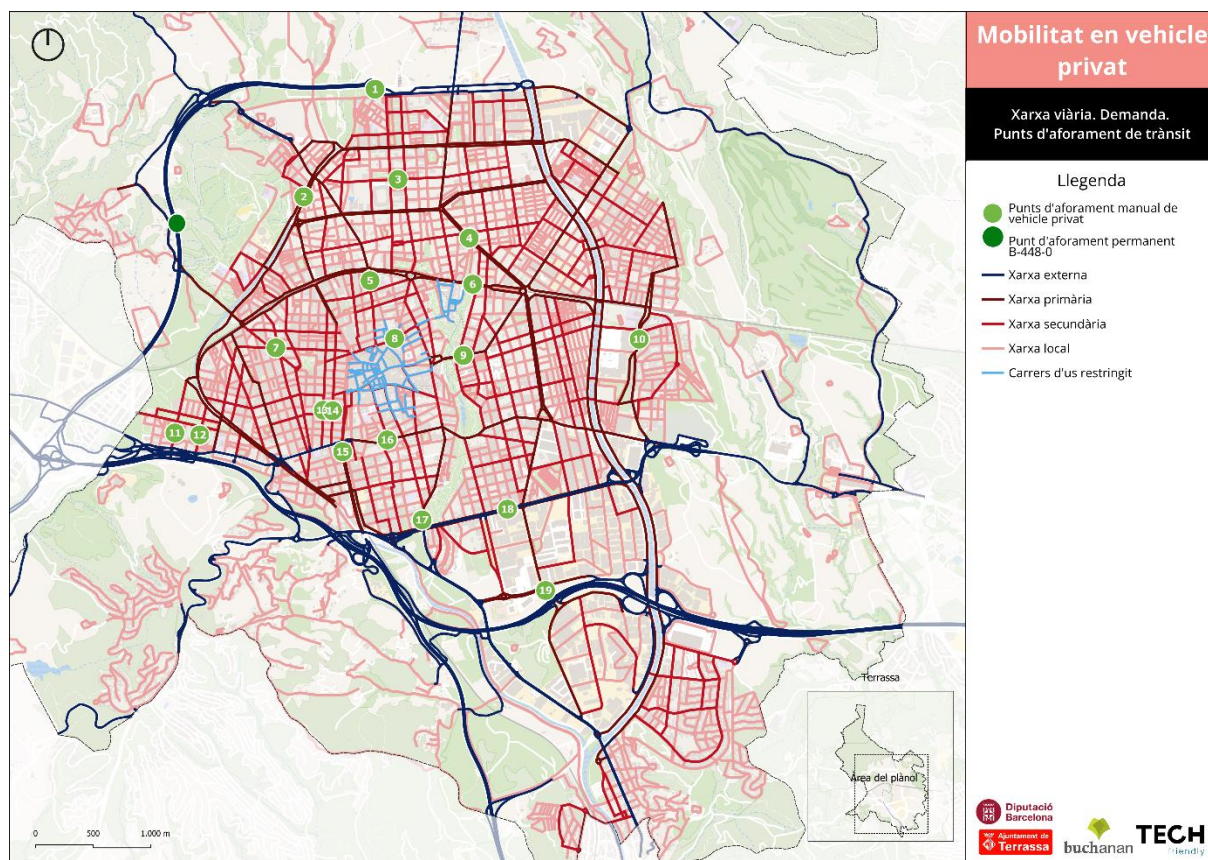


Figura 147: Punts d'aforament de vehicles. Font: Elaboració pròpia.

En la següent taula es mostra l'afluència de vehicles motoritzats, tant lleugers com pesats, per a cadascuna de les hores punta de dia. Durant el període del matí, el punt que més trànsit motoritzat registra és el situat en la rotonda del Quart Cinturó, a l'entrada de Terrassa des de la B-40, amb 1.980 vehicles. No obstant això, en l'interval entre les 18.00 i les 19.00, el punt situat en la Rambleta del Pare Alegre, situat en el centre de la ciutat i molt pròxim a la Rambla d'Ègara, és el que més afluència registra, amb 2.011 vehicles.

Punt d'aforament	08:00-09:00	18:00-19:00	TOTAL
1 Rotonda Quart Cinturó	1.980	1.270	3250
2 Ronda de Ponent	538	739	1277
3 Carrer dels Voluntaris	314	386	700
4 Av. Jaume I	1.221	1.421	2642
5 Plaça de la Bicicleta	850	770	1620
6 Passeig del Vint-i-dos de Juliol	1.789	1.789	3578
7 Carrer del Pare Llauredor	290	180	470
8A Carrer del Camí Fondo	3	1	4
8B Carrer Nou de Sant Pere	179	172	351
9 Avinguda de Jacquard	762	602	1364

Punt d'aforament	08:00-09:00	18:00-19:00	TOTAL
10 Av. de les Nacions	915	1.109	2024
11 Carrer de Pablo Iglesias	199	187	386
12 C. de Carrasco i Formiguera	221	190	411
13 Carrer de Galileu	683	635	1318
14 Carrer d'Arquímedes	445	495	940
15 Rambleta del Pare Alegre	1.848	2.011	3859
16 Carretera de Montcada	855	860	1715
17 Carretera de Rubí	672	522	1194
18 Carretera de Terrassa (Av. de Santa Eulàlia)	549	778	1327
19 Rotonda Av. Tèxtil / C. de l'Anoia / C. de Colom	1.833	1.473	3306
TOTAL	16.146	15.590	31.736

Taula 37. Volum de trànsit per període horari d'aforament. Font: Elaboració pròpia.

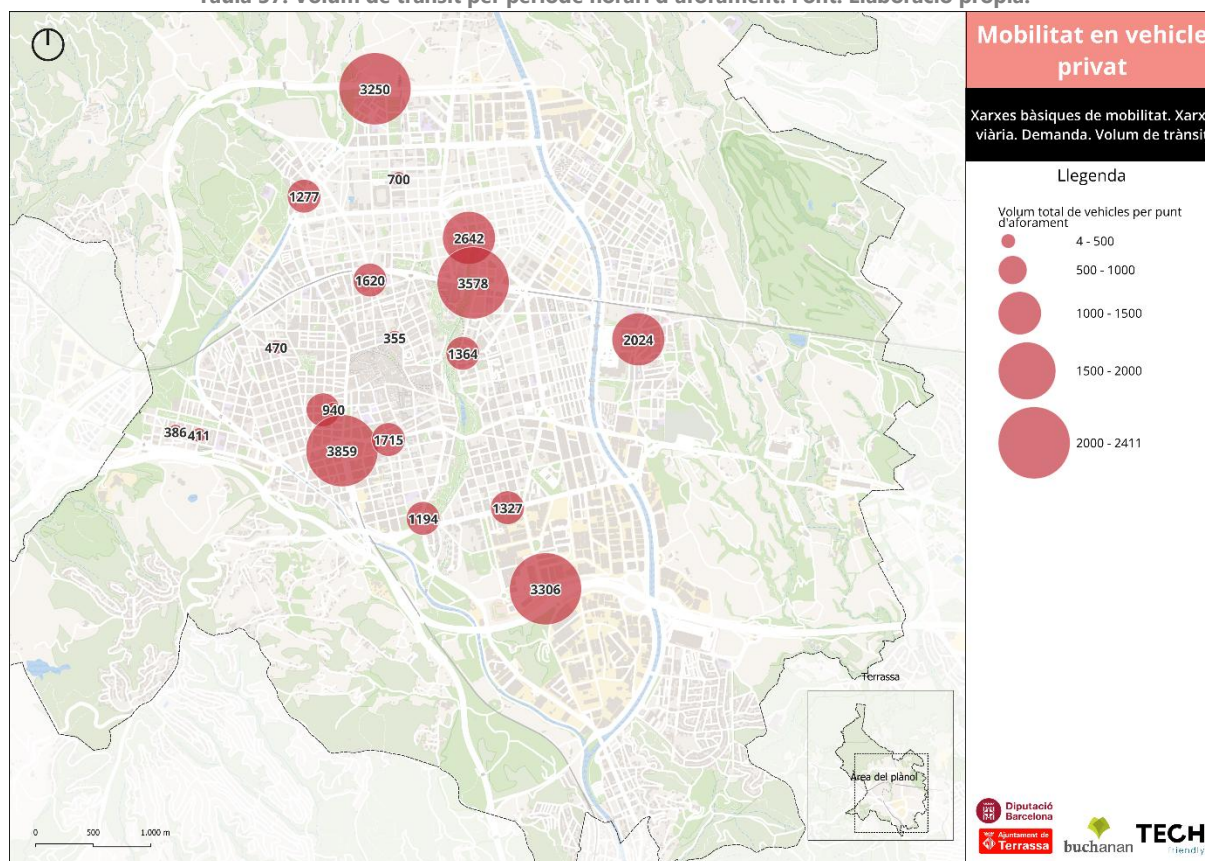


Figura 148: Volum de vehicles per punt d'aforament. Elaboració pròpia.

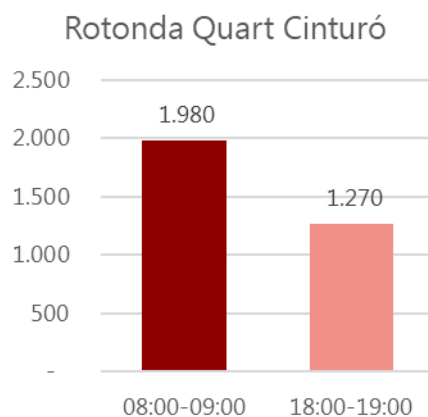
A continuació, es detallen les distribucions horàries i la proporció de vehicles lleugers i pesats de cadascun dels punts aforats:

- Punt d'aforament 1: Rotonda Quart Cinturó**

Aquest punt registra un pic de màxima afluència de trànsit motoritzat entre les 8.45 i les 9.00, amb 491 vehicles. No obstant això, entre les 18.00 i les 18.15 circulen 306 vehicles. En general, al llarg de les hores aforades el nombre de vehicles pesants es manté inferior al de vehicles lleugers. El volum de vehicles total és un 56% superior en el període de matí que durant les tardes.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	483	9	492	15,1%
8:15-8:30	484	9	493	15,2%
8:30-8:45	486	8	494	15,2%
8:45-9:00	491	10	501	15,4%
18:00-18:15	306	3	309	9,5%
18:15-18:30	316	6	322	9,9%
18:30-18:45	318	3	321	9,9%
18:45-19:00	316	2	318	9,8%
Total	3.200	50	3.250	100%

Taula 38. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 1). Font: Elaboració pròpia.

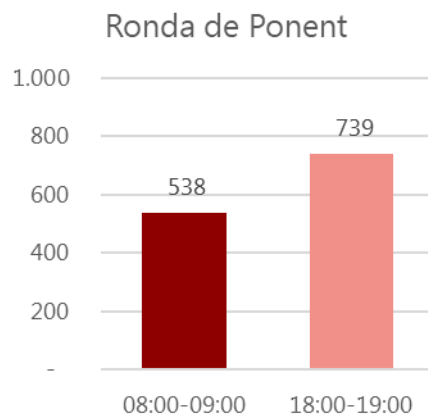


• Punt d'aforament 2: Ronda de Ponent

Situat en la perifèria de Terrassa, aquest punt presenta una major afluència durant les tardes, concretament un 37% més de vehicles. El pic de trànsit té lloc entre les 18.15 i les 18.45, coincidint amb l'hora de retorn del treball.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	120	3	123	9,6%
8:15-8:30	128	3	131	10,3%
8:30-8:45	138	3	141	11,0%
8:45-9:00	140	3	143	11,2%
18:00-18:15	178	4	182	14,3%
18:15-18:30	186	3	189	14,8%
18:30-18:45	186	1	187	14,6%
18:45-19:00	178	3	181	14,2%
Total	1.254	23	1.277	100%

Taula 39. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 2). Font: Elaboració pròpia.

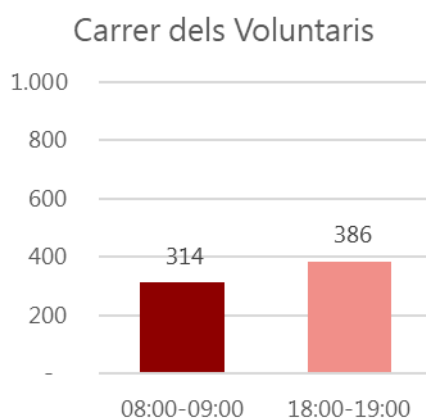


• Punt d'aforament 3: Carrer dels Voluntaris

Situat en una via pertanyent a la xarxa secundària distribuïdora, aquest punt registra un volum de vehicles molt més reduït, tant en el període de matins com de tardes, sent aquest últim el que més afluència presenta, concretament un 23% més. El moment amb més vehicles registrats és des de les 18.15 fins a les 18.30. Destaca que no s'ha observat el pas de vehicles pesants.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	78	0	78	11,1%
8:15-8:30	80	0	80	11,4%
8:30-8:45	79	0	79	11,3%
8:45-9:00	77	0	77	11,0%
18:00-18:15	104	0	104	14,9%
18:15-18:30	108	0	108	15,4%
18:30-18:45	88	0	88	12,6%
18:45-19:00	86	0	86	12,3%
Total	700	0	700	100%

Taula 40. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 3). Font: Elaboració pròpia.

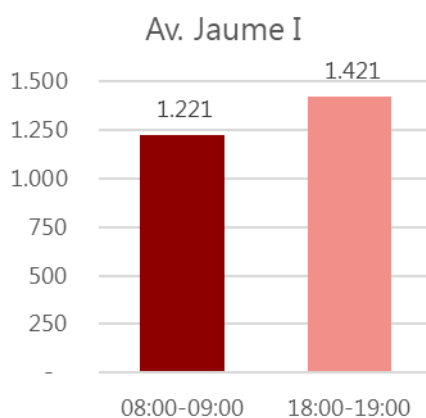


• Punt d'aforament 4: Av. de Jaume I

Situat en una artèria important de la ciutat, aquest punt registra un volum elevat de vehicles en els períodes analitzats, encara que més acusat durant les tardes, amb un 16% més. Es registren molts més vehicles lleugers que pesats, tenint aquests últims major presència durant els matins.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	305	5	310	11,7%
8:15-8:30	296	5	301	11,4%
8:30-8:45	296	7	303	11,5%
8:45-9:00	304	3	307	11,6%
18:00-18:15	350	4	354	13,4%
18:15-18:30	346	3	349	13,2%
18:30-18:45	350	4	354	13,4%
18:45-19:00	362	2	364	13,8%
Total	2.609	33	2.642	100%

Taula 41. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 4). Font: Elaboració pròpia.

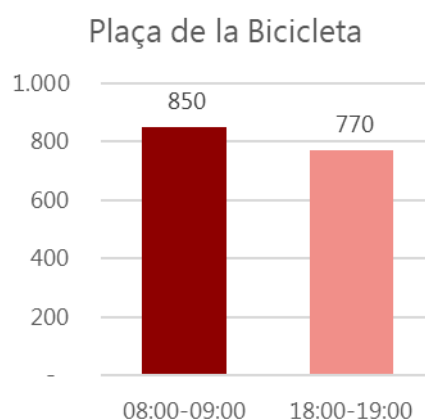


• Punt d'aforament 5: Plaça de la Bicicleta

Situat en l'Avinguda del 22 de Juliol, aquest punt presenta una lleuger increment de vehicles durant els matins, concretament un 10% més. Destaca el tram horari entre les 8.15 i les 8.30 del matí, coincidint amb l'hora punta del tram del matí.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	212	1	213	13,1%
8:15-8:30	216	2	218	13,5%
8:30-8:45	209	2	211	13,0%
8:45-9:00	208	0	208	12,8%
18:00-18:15	193	0	193	11,9%
18:15-18:30	195	0	195	12,0%

18:30-18:45	187	0	187	11,5%
18:45-19:00	194	1	195	12,0%
	1.614	6	1.620	100%
Total				

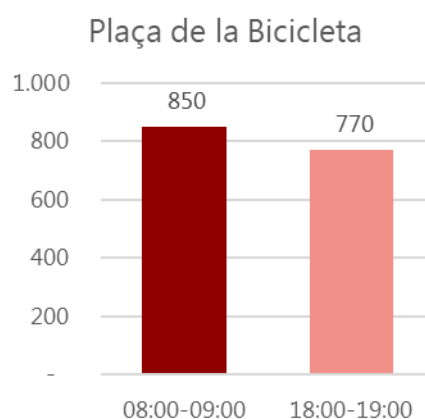


Taula 42. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 5). Font: Elaboració pròpia.

• Punt d'aforament 6: Passeig del Vint-i-dos de Juliol

Aquest punt està situat en una de les vies més transitades de Terrassa, per la qual cosa l'aflluència durant els matins i les tardes està repartida de manera molt homogènia, encara que destaca lleugerament el tram entre les 18.00 i les 18.15.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	446	9	455	12,7%
8:15-8:30	440	7	447	12,5%
8:30-8:45	438	4	442	12,4%
8:45-9:00	440	5	445	12,4%
18:00-18:15	452	4	456	12,7%
18:15-18:30	448	5	453	12,7%
18:30-18:45	434	3	437	12,2%
18:45-19:00	437	6	443	12,4%
Total	3.535	43	3.578	100%



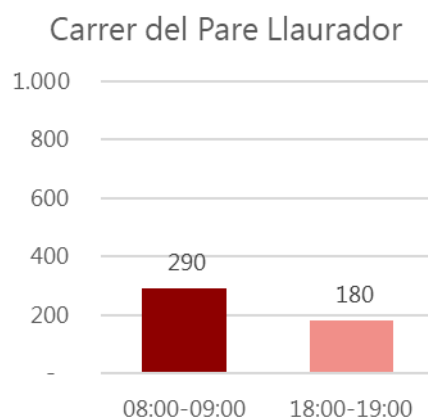
Taula 43. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 6). Font: Elaboració pròpia.

• Punt d'aforament 7: Carrer del Pare Llaurador

En aquest punt l'aflluència es veu molt més reduïda en comparació amb altres punts pertanyents a la xarxa primària. Presenta, encara així, més vehicles durant els matins que a les tardes, amb un 61% més i amb el pic registrat entre les 8.45 i les 9.00.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	70	2	72	15,3%
8:15-8:30	65	1	66	14,0%
8:30-8:45	73	2	75	16,0%
8:45-9:00	75	2	77	16,4%
18:00-18:15	43	1	44	9,4%
18:15-18:30	47	1	48	10,2%
18:30-18:45	41	2	43	9,1%

18:45-19:00	44	1	45	9,6%
	458	12	470	100%
Total				

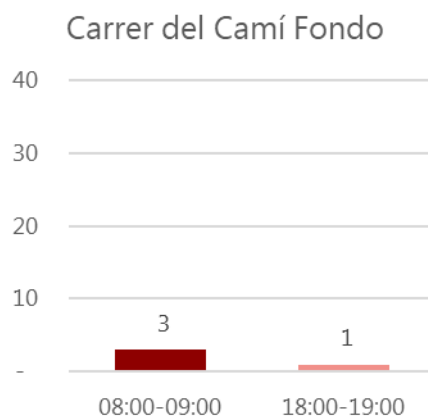


Taula 44. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 7). Font: Elaboració pròpia.

- Punt d'aforament 8A: Carrer del Camí Fondo**

Situat en un carrer actualment de prioritat per als vianants, els vehicles que circulen són únicament autoritzats, per la qual cosa els valors són molt reduïts, arribant a tot just 3 vehicles en el període aforat de matins i a 1 vehicle en el període de tardes.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	0	0	0	0,0%
8:15-8:30	0	1	1	25,0%
8:30-8:45	0	1	1	25,0%
8:45-9:00	1	0	1	25,0%
18:00-18:15	0	0	0	0,0%
18:15-18:30	0	0	0	0,0%
18:30-18:45	1	0	1	25,0%
18:45-19:00	0	0	0	0,0%
Total	2	2	4	100%



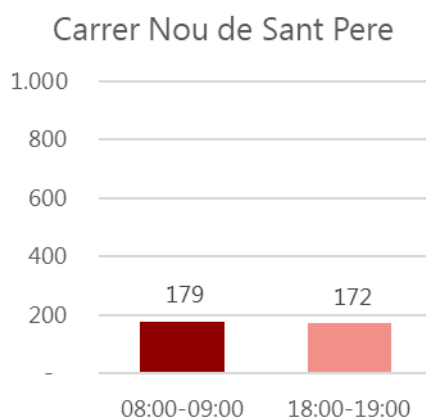
Taula 45. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 8A). Font: Elaboració pròpia.

- Punt d'aforament 8B: Carrer Nou de Sant Pere**

Aquest carrer presenta una major intensitat que en el cas anterior, molt equilibrada entre matins i tardes, amb un lleuger pic entre les 8.15 i les 8.30. Els vehicles pesants tenen major presència durant els matins.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	41	3	44	12,5%
8:15-8:30	44	4	48	13,7%
8:30-8:45	39	2	41	11,7%
8:45-9:00	45	1	46	13,1%
18:00-18:15	42	2	44	12,5%
18:15-18:30	41	1	42	12,0%
18:30-18:45	39	2	41	11,7%

18:45-19:00	43	2	45	12,8%
	334	17	351	100%
Total				

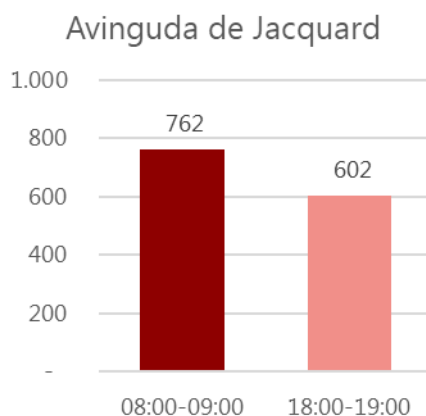


Taula 46. Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 8B). Font: Elaboració pròpia.

• Punt d'aforament 9: Avinguda de Jacquard

Aquest punt, en ple centre de Terrassa, té un trànsit elevat malgrat haver sofert unes certes modificacions com la reducció d'un carril per a implantar un carril bici, amb un 27% més durant els matins que durant les tardes. Existeix una major presència de vehicles pesants en aquest punt que en els analitzats anteriorment, més durant els matins.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	182	10	192	14,1%
8:15-8:30	182	9	191	14,0%
8:30-8:45	177	10	187	13,7%
8:45-9:00	183	9	192	14,1%
18:00-18:15	159	4	163	12,0%
18:15-18:30	142	6	148	10,9%
18:30-18:45	140	6	146	10,7%
18:45-19:00	140	5	145	10,6%
Total	1.305	59	1.364	100%



Taula 47: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 9). Font: Elaboració pròpia.

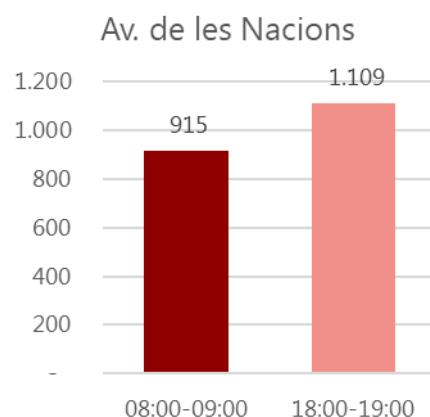
• Punt d'aforament 10: Avinguda de les Nacions

Situat en la perifèria de Terrassa, aquest punt registra un major nombre de vehicles entre les 18.30 i les 18.45. El període aforat a les tardes presenta un 21% més d'afluència que el període de matins. Hi ha una major presència de vehicles pesants durant els matins.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	226	3	229	11,3%
8:15-8:30	222	2	224	11,1%
8:30-8:45	222	3	225	11,1%
8:45-9:00	234	3	237	11,7%

18:00-18:15	277	1	278	13,7%
18:15-18:30	276	0	276	13,6%
18:30-18:45	280	0	280	13,8%
18:45-19:00	275	0	275	13,6%

Total	2.012	12	2.024	100%
--------------	--------------	-----------	--------------	-------------

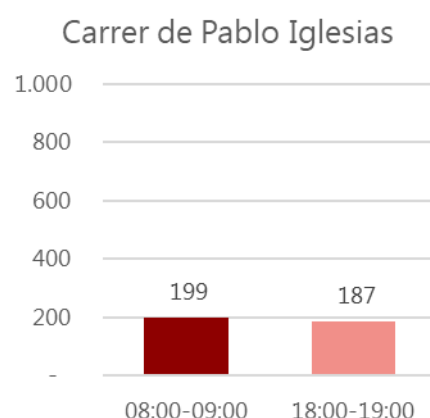


Taula48: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 10). Font: Elaboració pròpia.

• Punt d'aforament 11: Carrer de Pablo Iglesias

Aquest punt, així com el següent, es troba en la perifèria de Terrassa en una zona residencial, al costat de la carretera d'Olesa. Presenta una afluència baixa, molt repartida entre matins i tardes, encara que amb un lleuger pic entre les 8.30 i les 8.45 del matí. No es registren vehicles pesants en aquest punt.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	49	0	49	12,7%
8:15-8:30	50	0	50	13,0%
8:30-8:45	53	0	53	13,7%
8:45-9:00	47	0	47	12,2%
18:00-18:15	51	0	51	13,2%
18:15-18:30	49	0	49	12,7%
18:30-18:45	46	0	46	11,9%
18:45-19:00	41	0	41	10,6%
Total	386	0	386	100%



Taula49: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 11). Font: Elaboració pròpia.

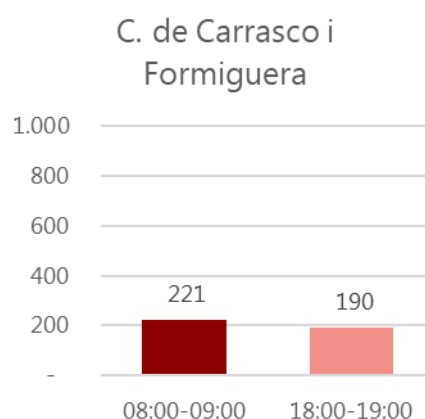
• Punt d'aforament 12: Carrer de Carrasco i Formiguera

Igual que en el cas anterior, l'afluència de trànsit està repartida entre matins i tardes encara que amb un pic entre les 8.45 i les 9.00. Els vehicles pesants tenen una presència molt de menor que els lleugers en aquest punt.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	55	2	57	13,9%
8:15-8:30	51	1	52	12,7%
8:30-8:45	53	0	53	12,9%
8:45-9:00	58	1	59	14,4%
18:00-18:15	44	0	44	10,7%
18:15-18:30	46	0	46	11,2%

18:30-18:45	51	0	51	12,4%
18:45-19:00	49	0	49	11,9%

Total	407	4	411	100%
--------------	------------	----------	------------	-------------

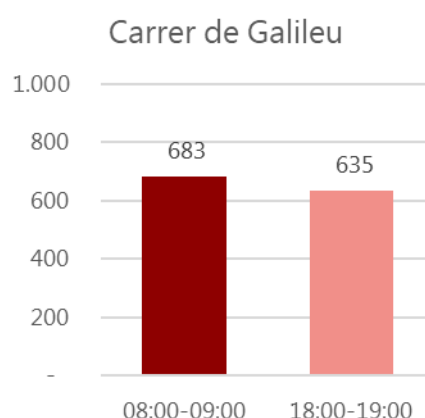


Taula50: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 12). Font: Elaboració pròpia.

• Punt d'aforament 13: Carrer de Galileu

Situat en una dels carrers de la xarxa primària que presenten un caràcter més residencial i veïnal, l'afluència es troba relativament repartida entre matins i tardes, encara que és durant els matins quan es registra un major nombre de vehicles, amb un pic entre les 8.45 i les 9.00. El nombre de vehicles pesants és molt reduït.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	178	0	178	13,5%
8:15-8:30	160	0	160	12,1%
8:30-8:45	169	1	170	12,9%
8:45-9:00	175	0	175	13,3%
18:00-18:15	151	0	151	11,5%
18:15-18:30	163	1	164	12,4%
18:30-18:45	160	1	161	12,2%
18:45-19:00	159	0	159	12,1%
Total	1.315	3	1.318	100%



Taula51: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 13). Font: Elaboració pròpia.

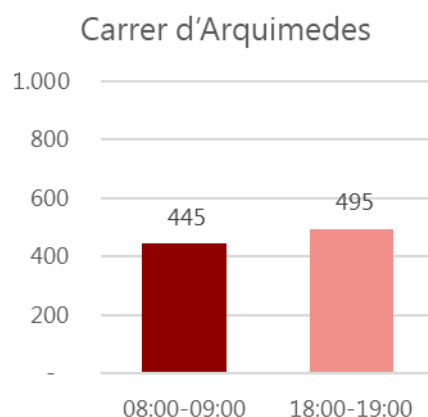
• Punt d'aforament 14: Carrer d'Arquímedes

Encara que presenta un caràcter similar que en la C/ de Galileu, aquest punt registra un menor nombre de vehicles, tant als matins com a les tardes. En el cas dels vehicles pesants, no obstant això, aquests són més freqüents.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	112	5	117	12,4%
8:15-8:30	115	3	118	12,6%
8:30-8:45	99	2	101	10,7%
8:45-9:00	107	2	109	11,6%
18:00-18:15	119	1	120	12,8%
18:15-18:30	127	0	127	13,5%

18:30-18:45	121	0	121	12,9%
18:45-19:00	126	1	127	13,5%

Total	926	14	940	100%
--------------	------------	-----------	------------	-------------

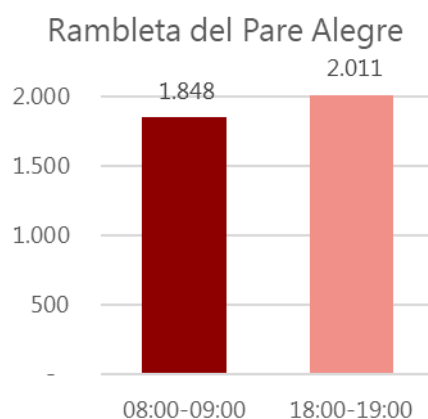


Taula52: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 14). Font: Elaboració pròpia.

• Punt d'aforament 15: Rambleta del Pare Alegre

Aquest punt és un dels quals més afluència presenten dels registrats, encara que durant les tardes supera en un 9% a les dels matins. El pic de major nombre de vehicles es registra entre les 18.00 i les 18.15. El nombre de vehicles pesants és més elevat que en la majoria de punts, especialment durant els matins, encara que continua sent molt inferior que el de vehicles lleugers.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	454	11	465	12,0%
8:15-8:30	458	12	470	12,2%
8:30-8:45	455	11	466	12,1%
8:45-9:00	438	9	447	11,6%
18:00-18:15	511	5	516	13,4%
18:15-18:30	494	7	501	13,0%
18:30-18:45	498	5	503	13,0%
18:45-19:00	486	5	491	12,7%
Total	3.794	65	3.859	100%



Taula53: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 15). Font: Elaboració pròpia.

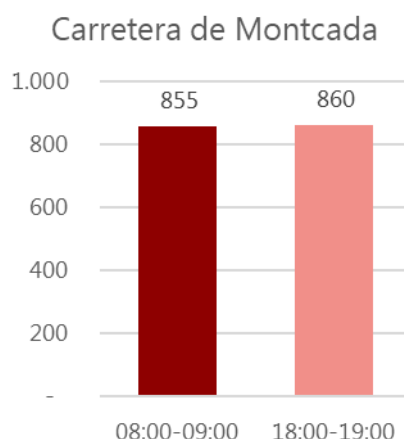
• Punt d'aforament 16: Carretera de Montcada

El repartiment de vehicles registrats entre matins i tardes es troba equilibrat, encara que el nombre de vehicles pesants és molt més elevat que en altres casos. El pic d'afluència es localitza entre les 18.15 i les 18.30.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	203	12	215	12,5%
8:15-8:30	210	12	222	12,9%
8:30-8:45	200	8	208	12,1%
8:45-9:00	201	9	210	12,2%
18:00-18:15	207	6	213	12,4%

18:15-18:30	214	6	220	12,8%
18:30-18:45	208	5	213	12,4%
18:45-19:00	209	5	214	12,5%
Total	1.652	63	1.715	100%

Taula54: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 16). Font: Elaboració pròpia.

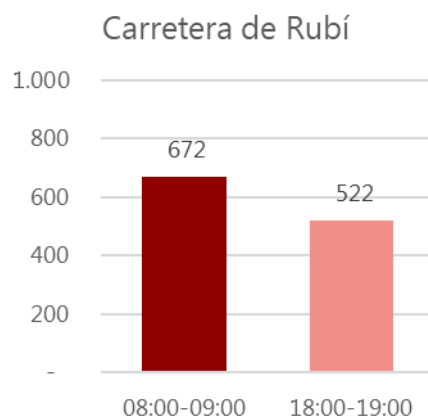


- Punt d'aforament 17: Carretera de Rubí**

Aquest punt registra una major afluència de vehicles durant els matins, concretament un 29% més que durant les tardes. El moment on més trànsit es registra és entre les 8.30 i les 8.45, i el nombre de vehicles pesants és considerablement elevat en aquest punt, ja que es troba més pròxim a la zona industrial del sud de Terrassa.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	157	9	166	13,9%
8:15-8:30	158	8	166	13,9%
8:30-8:45	168	8	176	14,7%
8:45-9:00	158	6	164	13,7%
18:00-18:15	128	3	131	11,0%
18:15-18:30	125	2	127	10,6%
18:30-18:45	122	3	125	10,5%
18:45-19:00	137	2	139	11,6%
Total	1.153	41	1.194	100%

Taula55: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 17). Font: Elaboració pròpia.

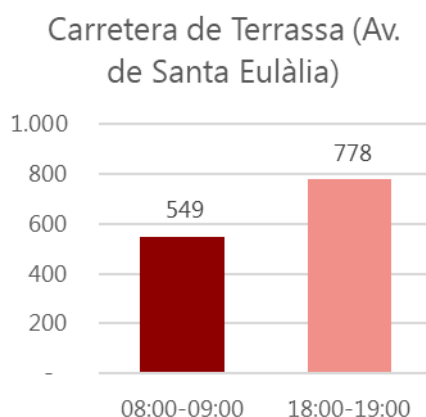


- Punt d'aforament 18: Carretera de Terrassa (Av. de Santa Eulàlia)**

Situat al costat del polígon industrial de Santa Margarida, aquest punt mostra un major nombre de vehicles pesants, repartits tant durant els matins com les tardes, encara que el nombre de vehicles comptabilitzats de tots dos tipus és un 42% superior durant el període de tarda, registrant el moment pico entre les 18.00 i les 18.15.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	129	7	136	10,2%
8:15-8:30	130	2	132	9,9%
8:30-8:45	144	4	148	11,2%

8:45-9:00	128	5	133	10,0%
18:00-18:15	189	7	196	14,8%
18:15-18:30	193	7	200	15,1%
18:30-18:45	185	7	192	14,5%
18:45-19:00	184	6	190	14,3%
Total	1.282	45	1.327	100%

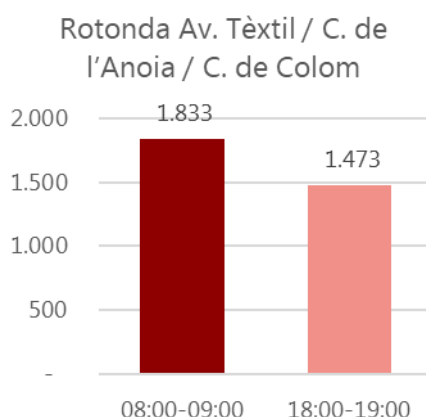


Taula56: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 18). Font: Elaboració pròpia.

- Punt d'aforament 19: Rotonda de la Av. del Tèxtil / Carrer de l'Anoia / Carrer de Colom**

Aquest punt, situat també al costat del polígon industrial de Santa Margarida i al costat d'una de les sortides de la C-58, registra un volum molt més elevat de vehicles pesants, especialment als matins. La major afluència en total de vehicles es registra en el període aforat de la tarda, amb un 42% més que durant els matins.

Hora	Lleugers	Pesats	Total	%
8:00-8:15	444	18	462	14,0%
8:15-8:30	439	17	456	13,8%
8:30-8:45	448	12	460	13,9%
8:45-9:00	437	18	455	13,8%
18:00-18:15	344	10	354	10,7%
18:15-18:30	366	12	378	11,4%
18:30-18:45	367	9	376	11,4%
18:45-19:00	350	15	365	11,0%
Total	3.195	111	3.306	100%



Taula57: Volum de vehicles per tipus i tram horari aforat (Punt 19). Font: Elaboració pròpia.

- Punt d'aforament permanent B-448-0**

A partir del Mapa de Trànsit d'any 2023 del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, s'obté informació del punt d'aforament permanent situat en la carretera B-40, en el nord-oest de Terrassa. D'aquest punt s'obté informació com la IMD total, de 17.614 vehicles en 2023, així com la distribució horària. S'observa que el repartiment de vehicles pesants és una mica més acusat entre les 8.00 i les 14.00, mentre que el de vehicles lleugers presenta tres hores punta a les 7.00 del matí, a les 14.00 i entre les 17 i 18.00 de la tarda.

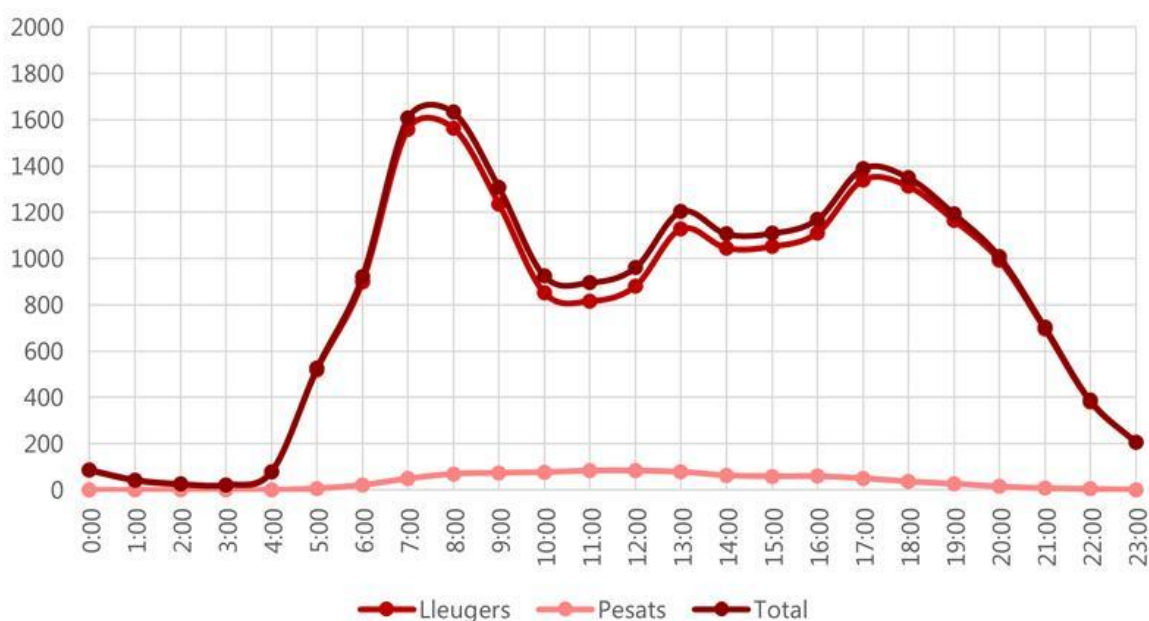


Figura 149: Distribució horària del punt B-448-0 de les B-40 (2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Mapa de Trànsit d'any 2022 del MITMA.

IMD i grau de saturació

A partir de les dades aportades per l'Ajuntament de Terrassa quant al trànsit en 2019 en el municipi i de la informació recopilada dels aforaments realitzats en la campanya de treball de camp, s'ha obtingut una aranya de trànsit amb les dades de la Intensitat Mitjana Diària per a la xarxa viària de Terrassa. En la majoria dels trams la IMD s'ha vist augmentada, a excepció de carrers on s'han realitzat actuacions en els últims anys, com en el Camí Fons.

Els eixos viaris que major IMD mostren es corresponen amb les vies perifèriques i els accessos al nucli urbà, com en el cas de la Rambleta del Pare Alegre, amb 29.000 vehicles diaris, l'Av. Del Vallès, amb més de 26.000 o el carrer de Colón, amb entorn a 18.000 vehicles.

Respecte a les vies internes, les 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 15.000 i 21.000 vehicles diaris de mitjana. Destaquen vies com Galileu o Arquímedes, on les intensitats es troben entre 6.000 i 8.000 vehicles, que, encara que pertanyin a la xarxa secundària, presenten un únic carril en la majoria dels seus trams, un únic sentit i una secció molt reduïda.

En general, la resta de la xarxa distribuïdora i local presenten intensitats relativament baixes, de menys de 3.000 vehicles diaris.

Finalment, vies externes com la B-40, la C-16 o la C-58 mostren valors de més de 45.000.

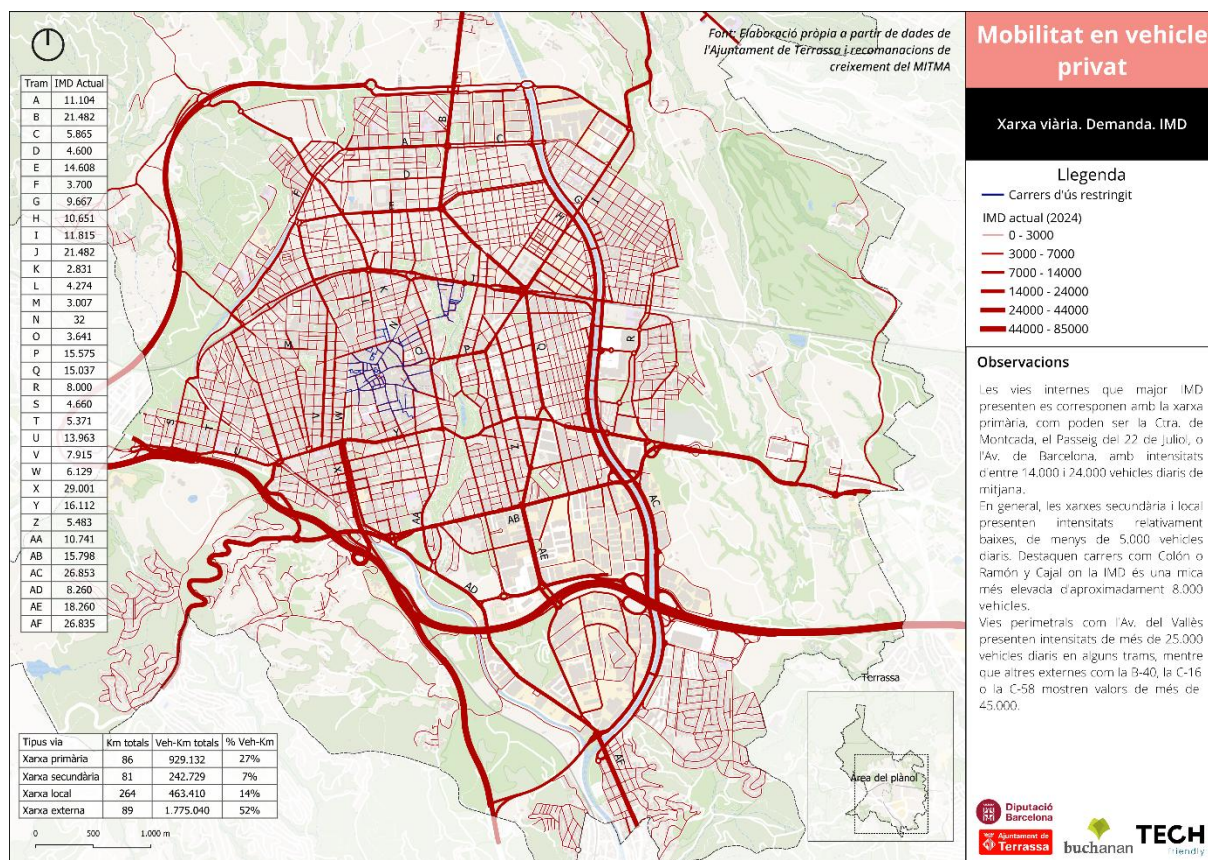


Figura 150: Aranya de trànsit actual (2024). Font: Elaboració pròpia.

Una vegada obtinguda la IMD actualitzada, és possible calcular el grau de saturació de la xarxa primària de Terrassa, sent aquest la relació I/C, és a dir, el quocient entre la Intensitat de trànsit calculada anteriorment i la Capacitat del viari en qüestió, depenent del caràcter i del nombre de carrils.

D'aquesta manera s'obté el següent pla on es mostra el grau de saturació del viari de la xarxa primària i secundària. S'observa, en general, una circulació fluida, amb valors de saturació per sota del 0,5. No obstant això, algunes vies presenten valors que superen el 0,75, mostrant una saturació més elevada, que pot implicar demores en el trànsit importants. Cal destacar que algunes de les vies més saturades es corresponen amb trams del viari estructurant de Terrassa, que compten amb unes dimensions reduïdes de caràcter local malgrat pertànyer a la xarxa primària, com els carrers de Topete o de Colón.

D'altra banda, aquelles vies que presenten un grau de saturació superior a 1 coincideixen amb viaris d'accés, com pot ser el principi del carrer de Colón des del Polígon de Ca Parellada, la carretera de Rubí o la carretera d'Olesa al costat de la sortida de la C-16.

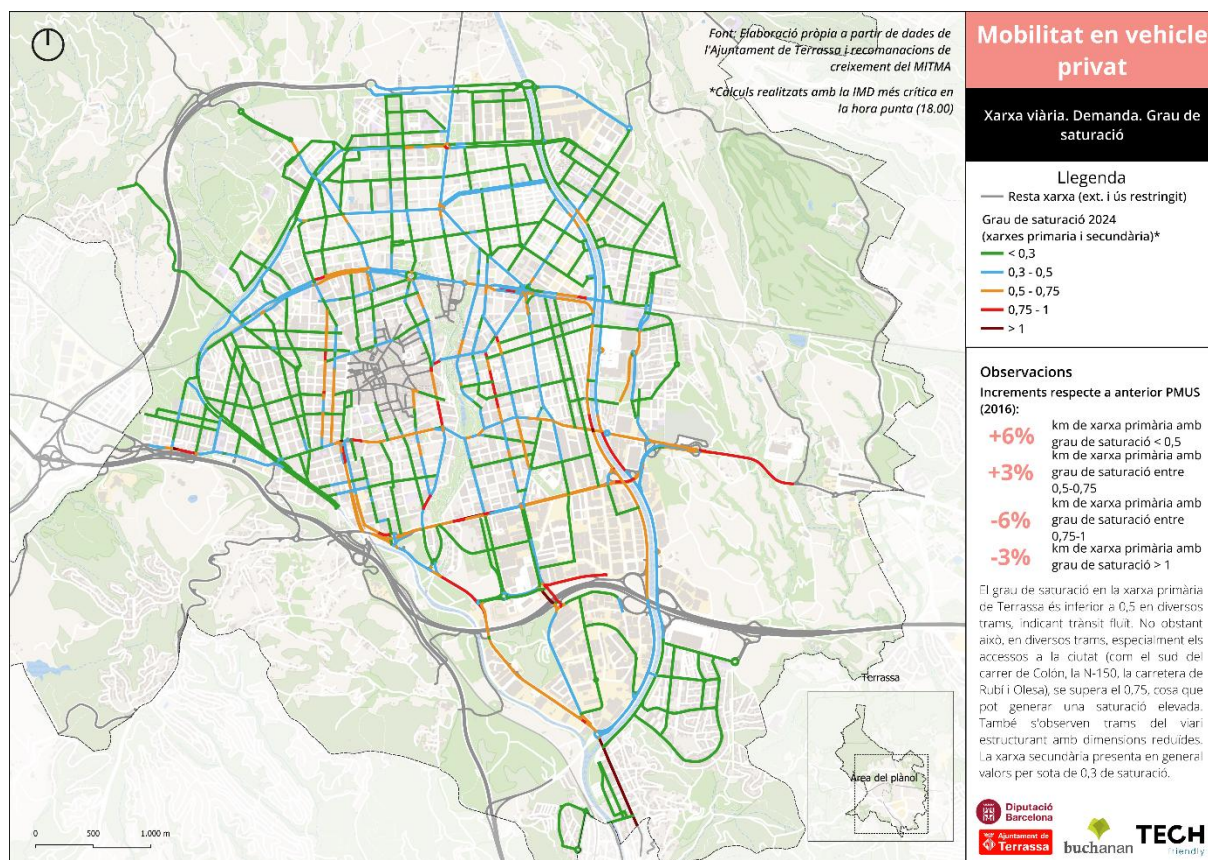


Figura 151: Grau de saturació de la xarxa primària de Terrassa. Font: Elaboració pròpia.

Existeixen zones que superen la saturació màxima admissible, la qual cosa es tradueix en un excés de demanda, una congestió elevada del trànsit i possibles demores. Aquesta situació ocorre especialment en els accessos a Terrassa com el sud del carrer de Colón, l'entrada per la N-150 o la carretera de Rubí.

Grau de saturació	% Xarxa primària
<0,3	33%
0,3-0,5	41%
0,5-0,75	20%
0,75-1	5%
>1	1%

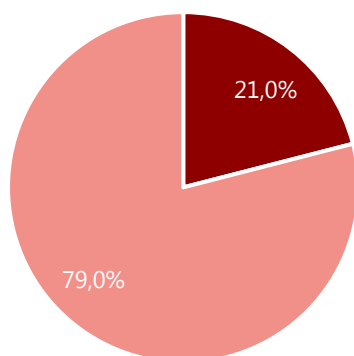
Taula58: Distribució de la xarxa primària segons el seu grau de saturació. Font: Elaboració pròpia.

3.6.3. Hàbits i percepció ciutadana

EMEF

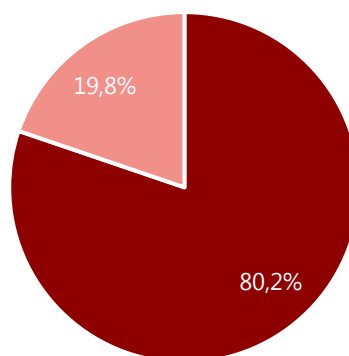
La Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner ofereix informació sobre els hàbits de mobilitat dels habitants de Terrassa per a l'any 2023, així com de la caracterització dels usuaris. Respecte a això, les dades mostren un 80,2% de les persones enquestades disposa de permís de conduir de cotxe, mentre que del de motocicleta únicament disposa el 21%.

Moto



■ Sí ■ No

Cotxe

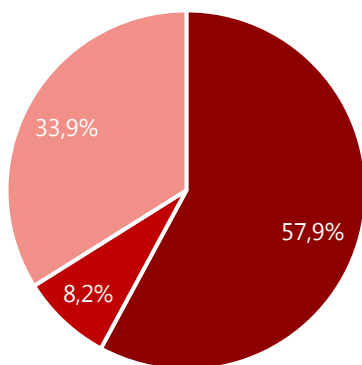


■ Sí ■ No

Figura 152: hàbits de mobilitat dels habitants de Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la EMEF 2023

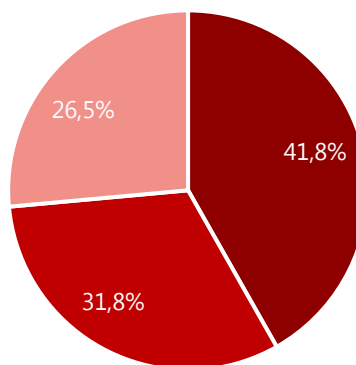
Quant a la freqüència d'ús del vehicle privat, s'obté que el 57,9% de les persones enquestades es desplaça habitualment conduint el seu propi vehicle, mentre el 8,2% ho fa de manera esporàdica. No obstant això, el valor dels desplaçaments habituals amb cotxe com a acompanyant és una mica més reduït, amb un 41,8% enfront del 31,8% que ho fa esporàdicament.

Anar en cotxe com a conductora



■ Habitual ■ Esporàdic ■ No usuari

Anar en cotxe com a acompanyant

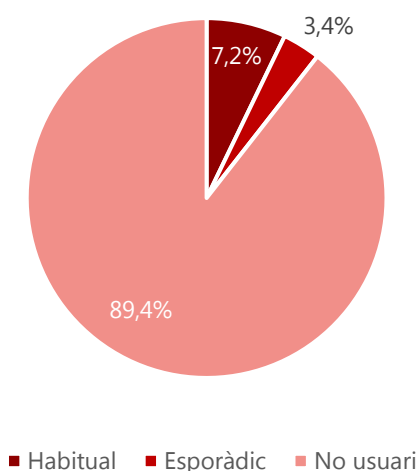


■ Habitual ■ Esporàdic ■ No usuari

Figura 153: Ús habitual del cotxe en personis enquestades. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la EMEF 2023

Respecte a les motocicletes i ciclomotors, la gran majoria de les persones enquestades no són usuàries, però destaquen els usuaris habituals de la moto o ciclomotor propis, amb un 7,2% del total.

Anar en moto/ciclomotor propia



Anar en moto/ciclomotor de lloguer/d'ús compartit

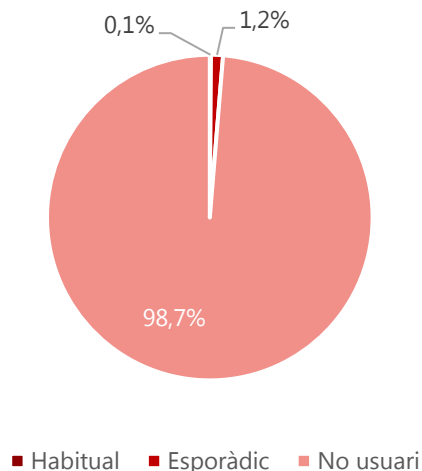


Figura 154: Ús habitual de la moto i ciclomotor en personis enquestades. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la EMEF 2023.

Els motius d'ús del vehicle privat són, en primer lloc, que resulta més còmode que la resta de modes de desplaçament amb un 27% de les respostes, seguit de 25% que indica que és més ràpid que el transport públic. Un 19% percep que l'oferta no és adequada, la qual cosa deixa un ampli marge de millora que possibilitaria un augment d'ús d'altres modes alternatius. La resta de motius són una mica més residuals, com la sensació de llibertat de desplaçament que ofereix el vehicle privat o perquè a vegades pot resultar més barat.

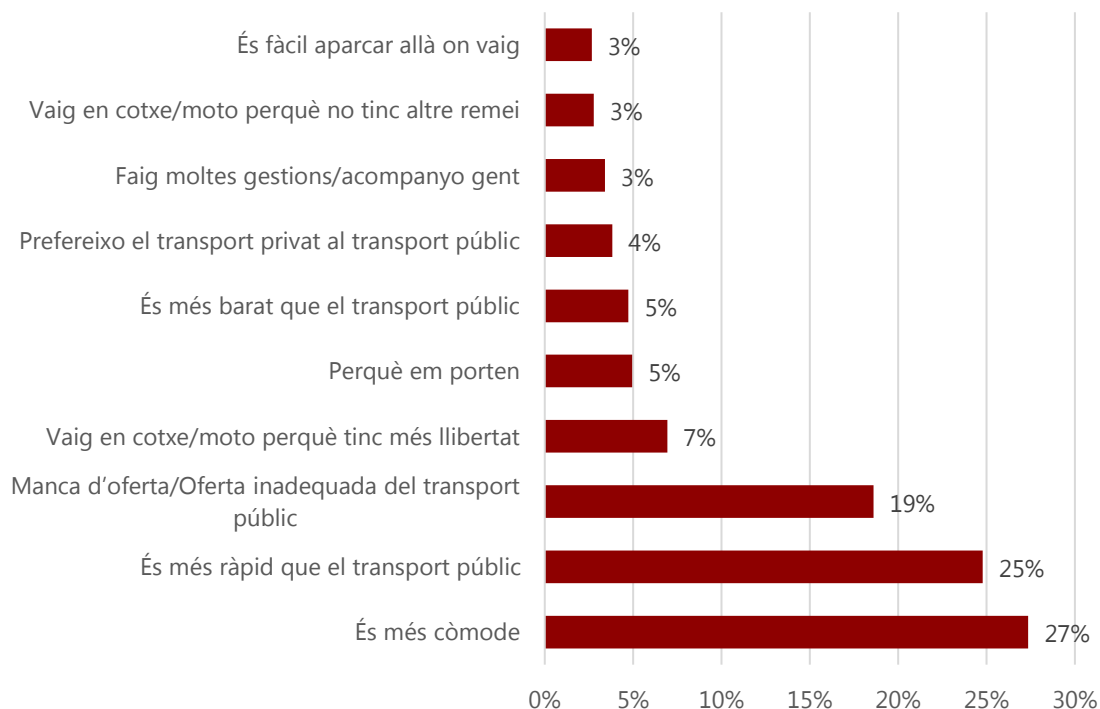


Figura 155: Motiu d'ús del vehicle privat. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la EMEF 2023.

Enquesta ciutadana

Per a poder obtenir una imatge completa de la mobilitat en vehicle privat i de la xarxa viària del municipi s'han analitzat les respostes obtingudes de l'enquesta ciutadana realitzada. Referent a això, s'ha identificat que el 88% de les persones enquestades són usuaris de vehicles privats motoritzats, com a cotxes o motos. Si fem la diferenciació per sexe, observem que són més les dones que no tenen permís de conduir que els homes, amb un 16% enfront d'un 7% respectivament. No obstant això, en tots dos casos són l'àmplia majoria els qui sí que disposen de permís de conduir.

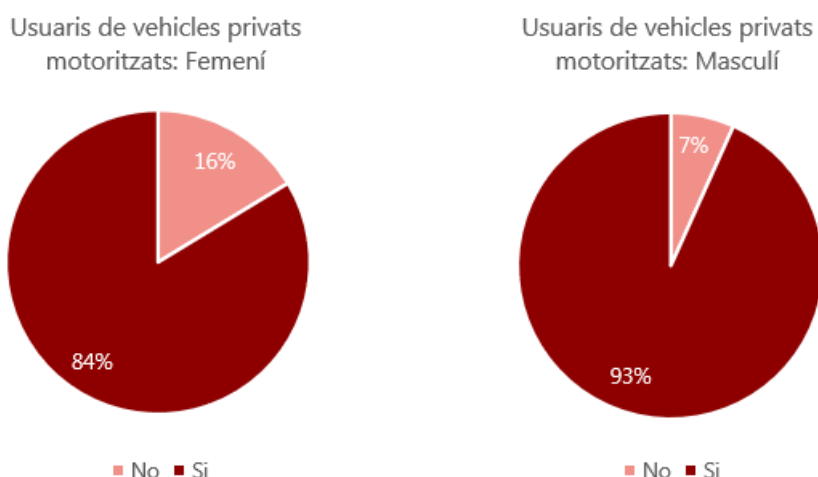


Figura 44: Usuaris de vehicles privats motoritzats per sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta ciutadana.

L'avaluació realitzada per les persones enquestades sobre els aspectes del trànsit i la xarxa viària en el municipi ha estat, en general, desfavorable. L'estat dels carrers va obtenir una qualificació de 2,2. Quant al trànsit, el grau de congestió en les vies internes del municipi es va valorar en 2, i la situació del trànsit en els accessos al municipi va ser valorada de nou de manera negativa, amb un 2,2, deixant un ampli marge de millora en tots els aspectes esmentats.

	Estat dels carrers	El grau de congestió viària a l'interior del municipi	L'estat del trànsit i la circulació en els accessos
1 Molt malament			
2 Malament	2,2	2,0	2,2
3 Acceptable			
4 Bé			
5 Molt bé			

Taula59: Valoració mitjana ponderada de l'estat del tràfic i la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia a partir de la enquesta ciutadana.

De la mateixa manera, s'ha preguntat sobre algunes actuacions i el grau de millora que suposarien en aplicar-se. Davant aquestes qüestions, s'observa que tant la millora de l'accessibilitat i la fluïdesa del trànsit motoritzat com la limitació del mateix en favor d'altres

modos, mesures en aparença contraposades, obtenen una valoració intermèdia, interpretant-se que ambdues tindrien un grau d'impacte mitjà en la millora de la mobilitat en vehicle privat.

	Millorar l'accessibilitat i la fluïdesa del trànsit a motor	Limitar el trànsit a motor en favor d'altres modes de transport.
Alt		
Mig	2,2	2,1
Baix		

Taula60: Valoració mitjana ponderada del grau de millora en les actuacions proposades. Font: Elaboració pròpia a partir de la enquesta ciutadana.

Finalment, en l'enquesta s'ha preguntat sobre els principals problemes detectats o possibles solucions de millora, entre les quals destaca amb un 18% dels comentaris la saturació de carrers com Arquímedes, Galileu o Topete, esmentant la necessitat de reubicar el trànsit que actualment passa per aquestes vies arran de la restricció en la Rambla d'Ègara. De la mateixa manera, les persones enquestades reclamen un millor servei de transport públic amb els nuclis disseminats de la perifèria per a reduir la dependència del vehicle privat, mostrant una voluntat de canvi, així com la necessitat d'un sistema de rondes que millori la fluïdesa de les connexions entre el nord i sud de la ciutat. En menor mesura, però també destacable, s'observa necessària una millora de l'asfalt de les calçades.

18%	Reclama la reorganització del tràfic per a descongestionar vies del centre, com Arquímedes i Galileu
15%	Considera que, si hi hagués millors connexions en transport públic amb barris perifèrics, no es dependria tant del vehicle privat
11%	Proposa la implementació d'un sistema de rondes que millori les connexions nord-sud
9%	Demanda una millora de l'estat de les calçades

Taula61: Principals problemes i solucions respecte al trànsit i la xarxa viària proposades per les personis enquestades. Font: Elaboració pròpia a partir de l'enquesta ciutadana.

Tallers de participació

En tallers de participació els districtes han tingut l'oportunitat d'aportar la seva visió i les seves opinions sobre els problemes i possibles solucions sobre la mobilitat en vehicle privat i la xarxa viària de Terrassa. Algunes de les principals reclamacions incideixen en la congestió viària de carrers clau, repercutint negativament en la mobilitat general tant en vehicle privat com en la resta de modes. D'altra banda, també s'ha esmentat l'impacte desigual de la ZBE, comentant que, si no es disposen altres alternatives de desplaçament, el seu impacte resulta desigual en la població, podent afectar negativament les persones amb menors recursos.

No obstant això, s'han identificat diverses oportunitats de millora, com poden ser:

- **L'optimització de rutes mitjançant aplicacions:** utilitzant plataformes digitals o aplicacions GPS, es pot dirigir a vehicles directament cap a aparcaments amb una menor ocupació de manera que es redueixi la congestió i el trànsit d'agitació en el centre.
- **Reducció del trànsit perifèric:** millorant les connexions en transport públic amb els barris perifèrics, es reduiria considerablement la dependència del vehicle privat.

3.6.4. Reptes de futur

Per a identificar les disfuncionalitats de la xarxa viària i de l'ús de vehicle privat, s'han analitzat tots els aspectes relacionats amb l'oferta, l'anàlisi de la demanda, els tallers de participació i les enquestes ciutadanes. D'aquesta manera, s'identifiquen els següents reptes:

- Les entrades a Terrassa des del sud, és a dir, en les sortides de la C-58 i la C-16, presenten un grau de saturació molt elevat, fins i tot superant el valor 1 en diversos casos, la qual cosa es tradueix en una congestió del trànsit d'entrada i sortida elevada i possibles demores en hora punta.
- Existeixen carrers que presenten un grau de saturació elevat, superant el 0,75, que, encara que formen part de la xarxa primària, presenten un caràcter de xarxa local a causa dels seus carrils únics o en un només sentit i les seves voreres excessivament estretes.
- S'identifica una certa discontinuïtat en la xarxa viària de la perifèria de Terrassa, la qual cosa impossibilita un sistema de rondes que permeti descongestionar el trànsit del centre. Aquestes discontinuïtats se situen principalment al nord-est al costat de l'Avinguda del Pintor Mir, al sud-est entre el carrer de l'Anoia i l'Avinguda del Vallès i al sud-oest entre les avingudes de Joaquín Sagrera i Santa Eulàlia.
- Existeix un cert marge de millora respecte a la senyalització viària tant horitzontal com vertical, especialment als carrers que presenten actuacions d'urbanisme tàctic o en les quals existeix convivència entre modes de desplaçament.



Figura 156: Carrer Topete, Colón, Galileu i Arquímedes, amb grau de saturació elevat i caràcter de xarxa local. Font: Elaboració pròpia a partir de Google Street View.

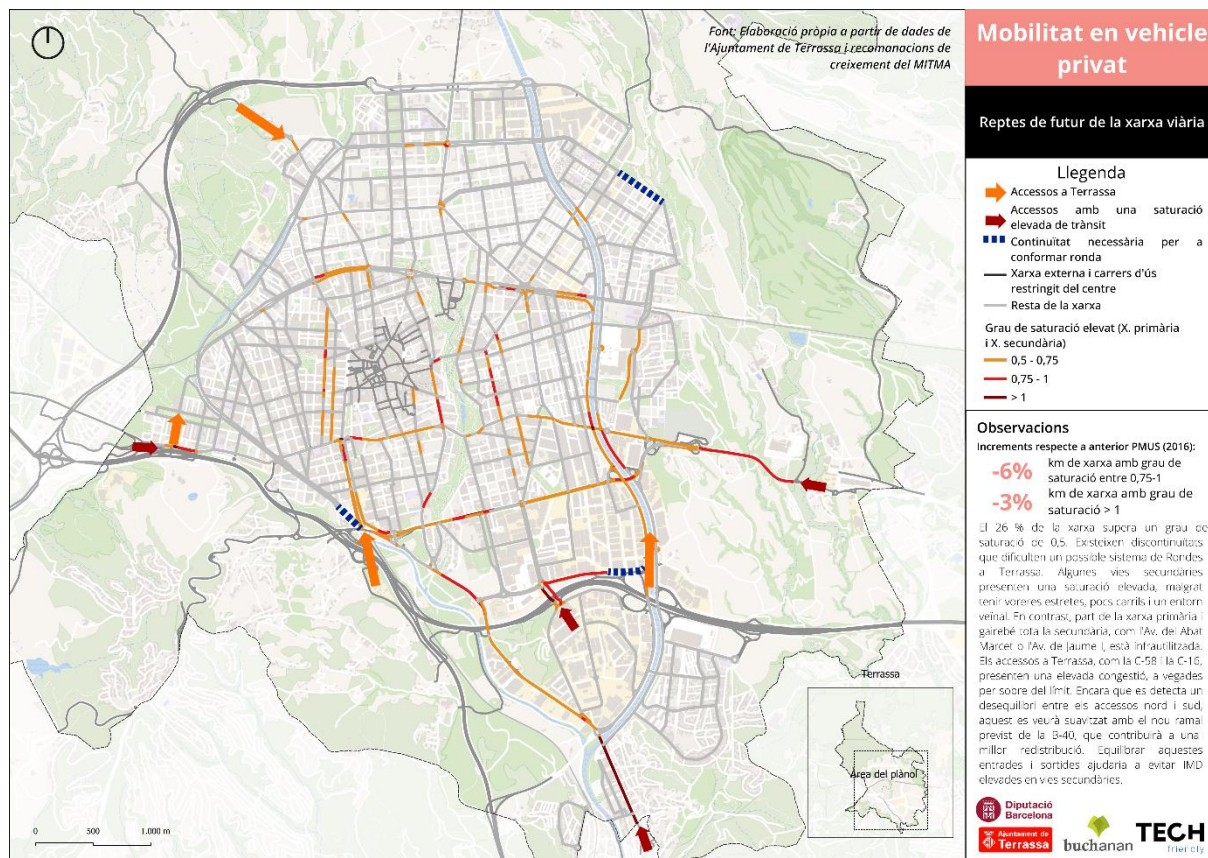


Figura 157: Pla de reptes de futur relacionats amb la mobilitat en vehicle privat i la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia.

3.7. Estacionament

La gestió de l'aparcament és un factor clau per a garantir la mobilitat eficient i l'ordre en l'espai públic. Per a definir la situació actual de l'estacionament a Terrassa, és important identificar l'oferta, incloses les seves tipologies, la demanda i els principals hàbits de la població del municipi.

3.7.1. Anàlisi de la Oferta

Oferta en calçada

Es refereix a la superfície segregada en l'espai públic, generalment en els laterals dels carrers o en bosses d'aparcament. Poden ser places d'estacionament lliure o reservades. En la següent taula s'observa la comparativa entre les places d'estacionament en calçada entre 2016 i 2025.

	Lliures	PMR o discapacitat	Motos	Zona blava	Reservades	CiD	TOTAL
2016	39.613	154	1.860	2.306	845	1.293	46.071
2025	43.786	970	3.202	1851	913	1.598	52.320
Increment	11%	1,5%*	72%	-20%	8%	24%	14,0%

*Diferència entre el percentatge de places en 2025 i 2016 per a millor comprensió d'increment.

Taula62: Comparativa amb anterior PMU del nombre de places d'estacionament segons tipologia. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa i del PMU 2016.

Les places d'estacionament en calçada es poden categoritzar segons el seu tipus de regulació o el tipus de vehicles que poden utilitzar-les:

- **Places lliures:** d'ús gratuït i sense cap restricció per a tota mena de vehicles, excepte càrrega i descàrrega o vehicles pesants. Habitualment, es situen en els marges de les calçades o en bosses d'estacionament en superfície.
- **Places per a persones amb discapacitat:** específiques per a persones amb mobilitat reduïda o discapacitat visual acreditada, amb més del 33%, que disposin de targeta d'aparcament. Aquestes places han de tenir unes mesures i condicions específiques per assegurar la seva accessibilitat. No existeix una regulació tarifària però es requereix un ràtio mínim determinat en la normativa específica. Poden ser públiques, per a qualsevol persona amb l'acreditació adequada, o privades, sol·licitades per un particular.
- **Places lliures per a motocicletes:** amb una morfologia concreta i específicament per a aquesta mena de vehicles. No presenten cap regulació.
- **Zona blava:** estacionament regulat amb una tarifa i horari específics per a controlar i limitar el seu ús, generalment aplicat en zones tensionades.
- **Places reservades:** àrees d'aparcament dedicades exclusivament a zones exprés, ambulàncies, zones escolars, treballadors municipals, policia, Correus, etc.
- **Zones de Càrrega i Descàrrega:** espais situats en les bandes d'estacionament amb una senyalització específica d'ús de la qual durant un determinat horari és exclusiu per a la distribució urbana de mercaderies.

En la següent gràfica es mostra la distribució de cadascun dels tipus de places d'estacionament, tant lliures com regulades o reservades.

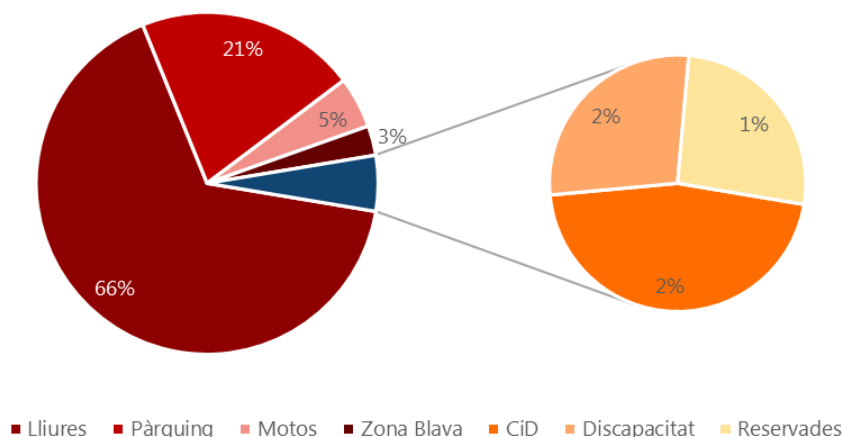


Figura 158: Distribució del nombre de places d'estacionament per tipologies. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Oferta d'estacionament lliure per a vehicles i motocicletes

Segons la informació proporcionada per l'Ajuntament de Terrassa, l'oferta d'aparcament sense regular en calçada ascendeix a un total de **55.650** places en tota la ciutat, incloent-hi polígons industrials i nuclis disseminats. Aquest valor s'ha vist incrementat un **11% des de 2016**. És important tenir en compte que, en les zones de població disseminada, existeixen àrees sense delimitar on l'estacionament, per a qualsevol vehicle excepte de tipus pesat, està permès.

Per a poder comparar l'oferta d'estacionament lliure en cada districte s'ha identificat el nombre de places d'estacionament lliure per cada quilòmetre de viari tal com es mostra en la següent figura.

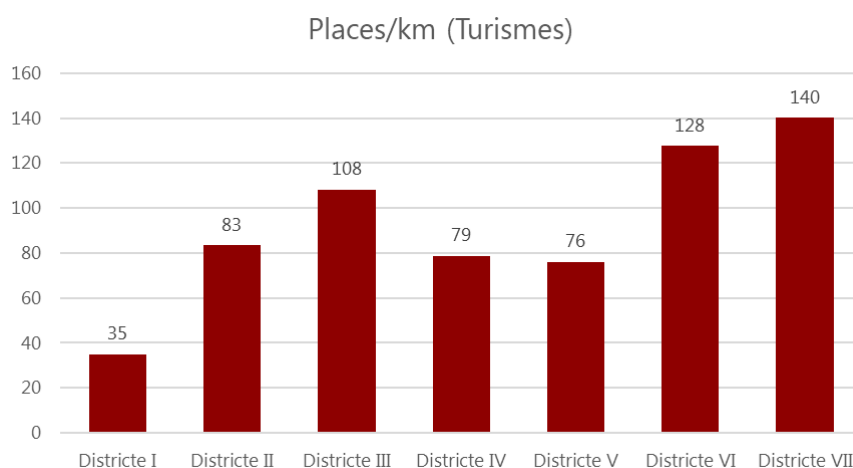


Figura 159: Places d'estacionament lliure per km de viari i per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

El districte VII presenta el major nombre de places d'estacionament lliure per a turismes (i qualsevol tipus de vehicle), ja que compta amb un gran nombre de zones urbanes

disseminades en els carrers de les quals, encara que sense delimitació, es permet l'estacionament lliure. D'altra banda, a causa de la regulació de l'estacionament, el districte centre és el que menys densitat presenta, amb únicament 35 places per km de viari.

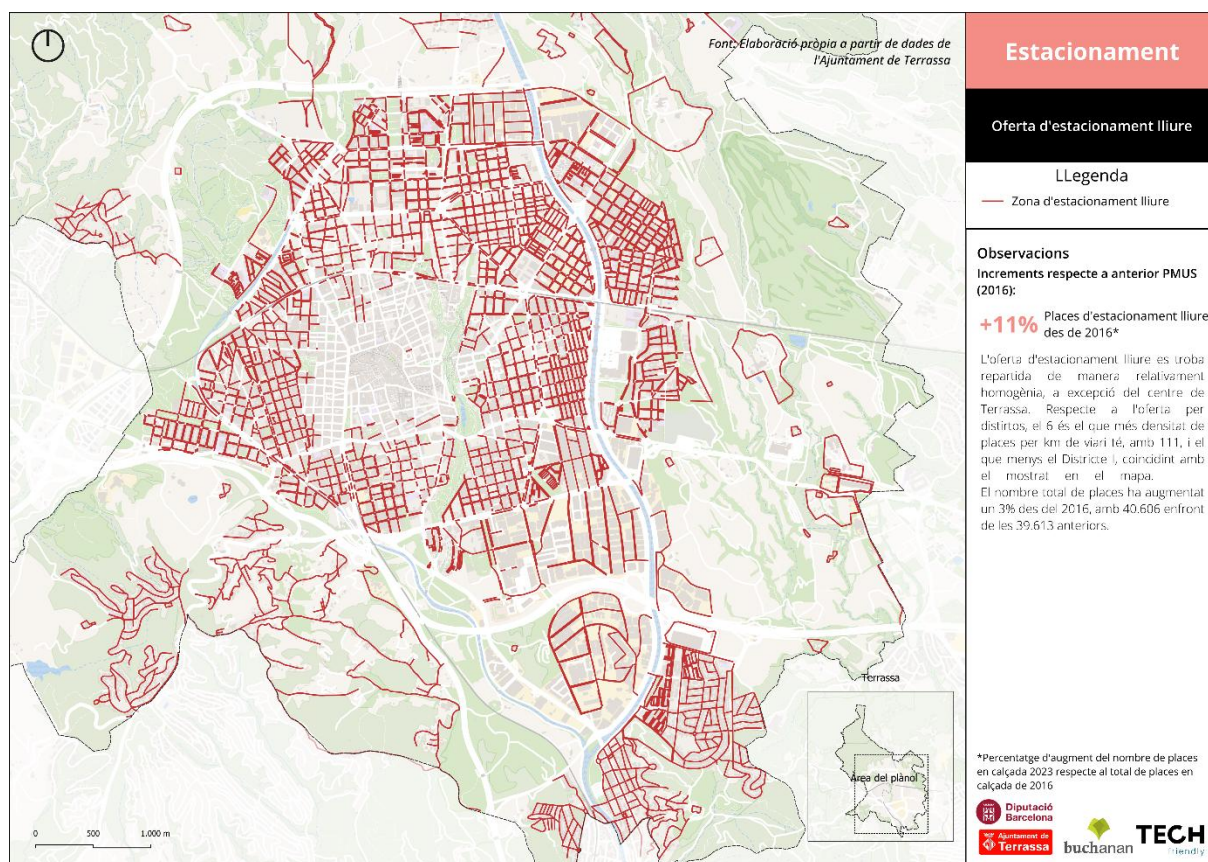


Figura 160. Estacionament lliure en calçada. Font. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

En el cas de les motocicletes, l'anterior Pla de Mobilitat contemplava un total de 1.860 places específiques per a motocicletes sense cap regulació. Actualment, segons les dades proporcionades per l'Ajuntament de Terrassa, existeixen **3.202** places repartides de manera homogènia per tota la ciutat que permeten la circulació (un increment del **72% des de 2016**). El districte centre és el que més concentració de places d'estacionament de motocicletes acumula, concretament el 23%, seguit dels districtes V i VI, tots dos amb un 19% de les places. Els districtes amb menys aparcaments d'aquest tipus són el districte II, amb un 7% de l'oferta, i el districte VII, amb un 2%.

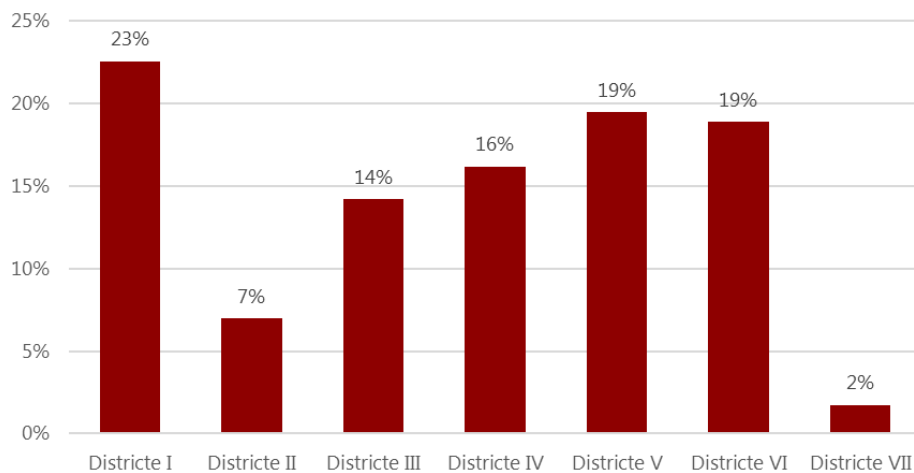


Figura 161: Distribució de les places d'estacionament per a motocicletes per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

L'existència d'aquestes places específiques per a motocicletes permet controlar l'estacionament no autoritzat en voreres, zones de càrrega i descàrrega o en l'espai públic.

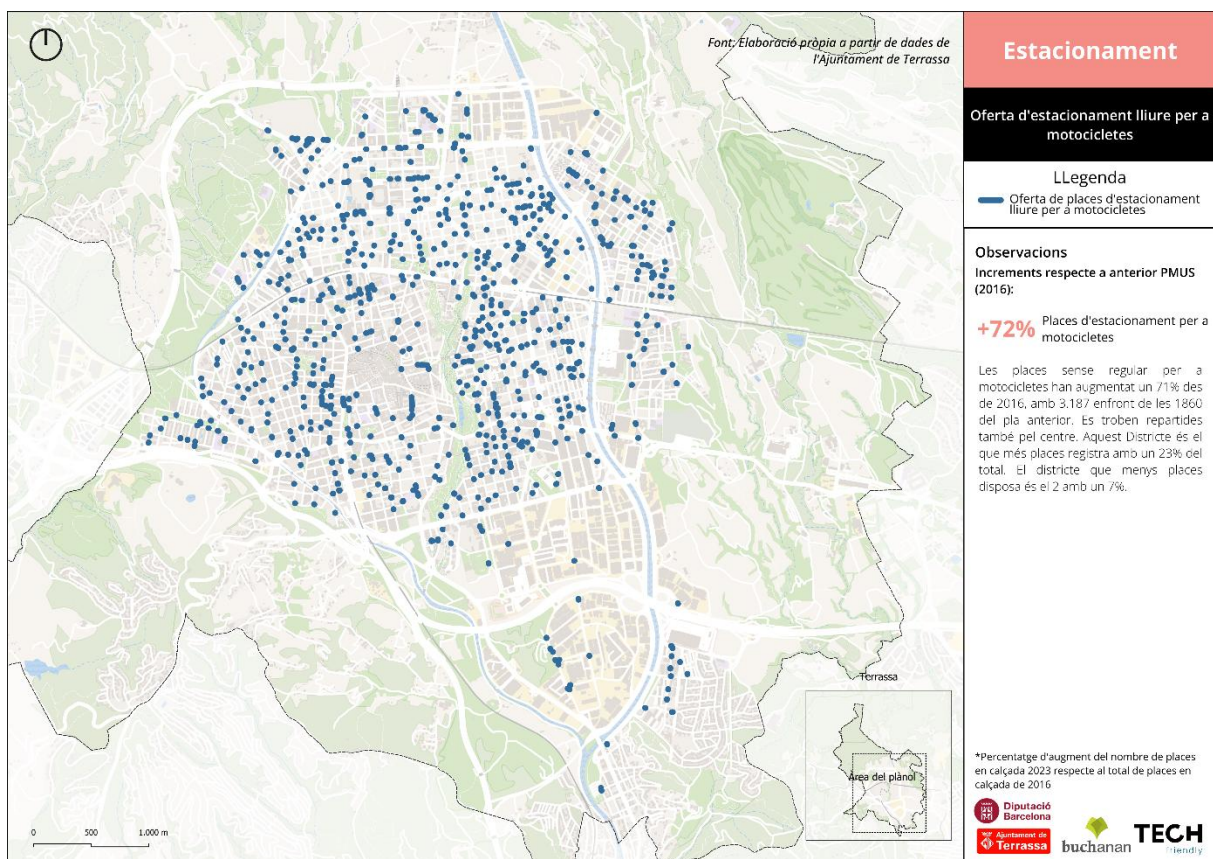


Figura 162: Ubicació de les places d'estacionament lliures per a motocicletes. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Oferta Zona Blava

La regulació de l'estacionament a Terrassa s'ha dut a terme a partir de la identificació de la "zona blava" en la qual es permet l'estacionament durant un màxim de dues hores. L'objectiu d'aquesta mena de regulació és fomentar la rotació i reduir el nombre d'estacionaments indeguts.

Terrassa compta amb **1.851** places de zona blava, un número que s'ha vist **reduït un 20% des de 2016** quan la xifra era de 2.306. Es troben repartides principalment en el centre del municipi i els barris adjacents, amb diferents tarifes segons la seva ubicació.

Els districtes que més places d'estacionament en zona blava registren són el centre, amb un 38%, i el districte IV, amb un 37% del total. La resta dels districtes presenten valors més reduïts, amb un 19% de places en zona blava en el districte V i un 3% tant el districte II com el 3. En els districtes VI i VII no existeixen places d'estacionament regulades.

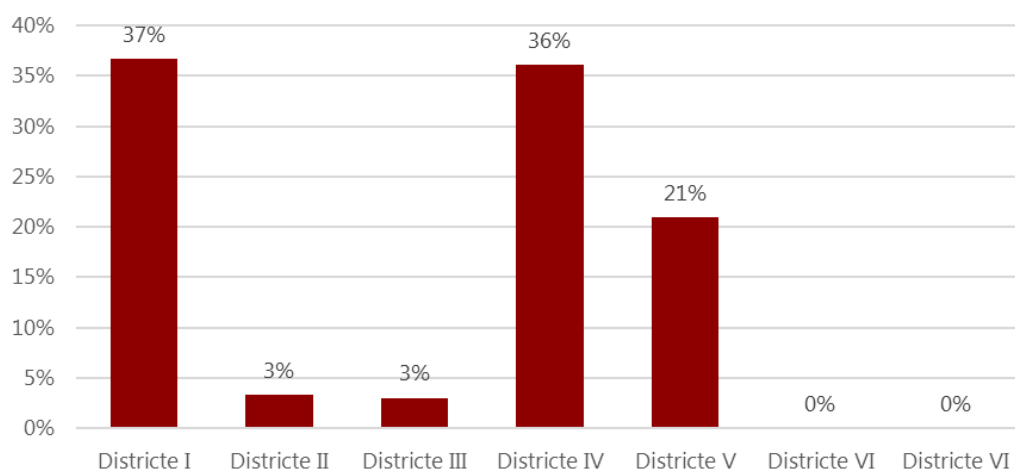


Figura 163: Distribució de les places d'estacionament regulades (Zona Blava) per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Quant al cost i l'horari, el municipi compta amb 14 zones tarifàries distintes. Aquestes zones divideixen el nucli urbà de Terrassa en àrees que, en funció de la seva proximitat amb el centre, i, per tant, de la seva demanda, varien lleugerament el seu cost. És necessari especificar que la zona tarifària 6, en canvi, es correspon amb el pàrquing al costat dels jutjats de Terrassa.

En les següents taules es mostren, per a cadascuna de les zones, el cost i l'horari en el qual es troba vigent la regulació. Cal destacar l'existència d'un cost puntual de 10€ en cas d'anul·lació d'una multa per excés del temps d'estacionament permès en totes les zones.

Temps	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10	Zona 11	Zona 12	Zona 13	Zona 14
15 min	0,25 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,20 €	0,15 €	0,20 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €
30 min	0,60 €	0,50 €	0,50 €	0,40 €	0,40 €	0,50 €	0,50 €	0,60 €	0,40 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €	0,50 €
45 min	1,10 €	0,90 €	0,90 €	0,70 €	0,70 €	0,80 €	0,90 €	1,10 €	0,70 €	0,90 €	0,90 €	0,90 €	0,90 €	0,90 €
1 h	1,80 €	1,45 €	1,45 €	1,10 €	1,10 €	1,15 €	1,45 €	1,80 €	1,10 €	1,45 €	1,45 €	1,45 €	1,45 €	1,45 €
1h 15 min	2,55 €	2,05 €	2,05 €	1,60 €	1,60 €	1,70 €	2,05 €	2,55 €	1,60 €	2,05 €	2,05 €	2,05 €	2,05 €	2,05 €
1h 30 min	3,30 €	2,70 €	2,70 €	2,15 €	2,15 €	2,20 €	2,70 €	3,30 €	2,15 €	2,70 €	2,70 €	2,70 €	2,70 €	2,70 €
1h 45 min	4,30 €	3,55 €	3,55 €	2,80 €	2,80 €	2,75 €	3,55 €	4,30 €	2,80 €	3,55 €	3,55 €	3,55 €	3,55 €	3,55 €
2h	5,30 €	4,40 €	4,40 €	3,50 €	3,50 €	3,35 €	4,40 €	5,30 €	3,50 €	4,40 €	4,40 €	4,40 €	4,40 €	4,40 €
2h 15 min						3,95 €								
2h 30 min						4,60 €								
2h 45 min						5,20 €								
3 h						5,80 €								
3h 15 min						6,40 €								
3h 30 min						7,00 €								
3h 45 min						7,65 €								
4 h						8,25 €								

		9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:00
Zona 1	dl. - ds.												
Zona 2	dl. - ds.												
Zona 3	dl. - ds.												
Zona 4	dl. - dv. ds.												
Zona 5	dl. - ds.												
Zona 6	dl. - dv.												
Zona 7	dl. - dv. ds.												
Zona 8	dl. - dv. ds.												
Zona 9	dl. - dv. ds.												
Zona 10	dl. - ds.												
Zona 11	dl. - dv. ds.												
Zona 12	dl. - dv.												
Zona 13	dl. - dv. ds.												
Zona 14	dl. - dv. ds.												

Taula 63: Tarifes i horaris per zones de la zona blava de Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Terrassa compta amb 126 parquímetres, dels quals 19 permeten el pagament amb targeta en línia per a poder abonar la quantitat corresponent. Els vehicles que disposin l'etiqueta de "Zero emissions" compten amb una bonificació del 75%.

En el següent pla es mostren les 14 zones d'estacionament regulat a Terrassa.

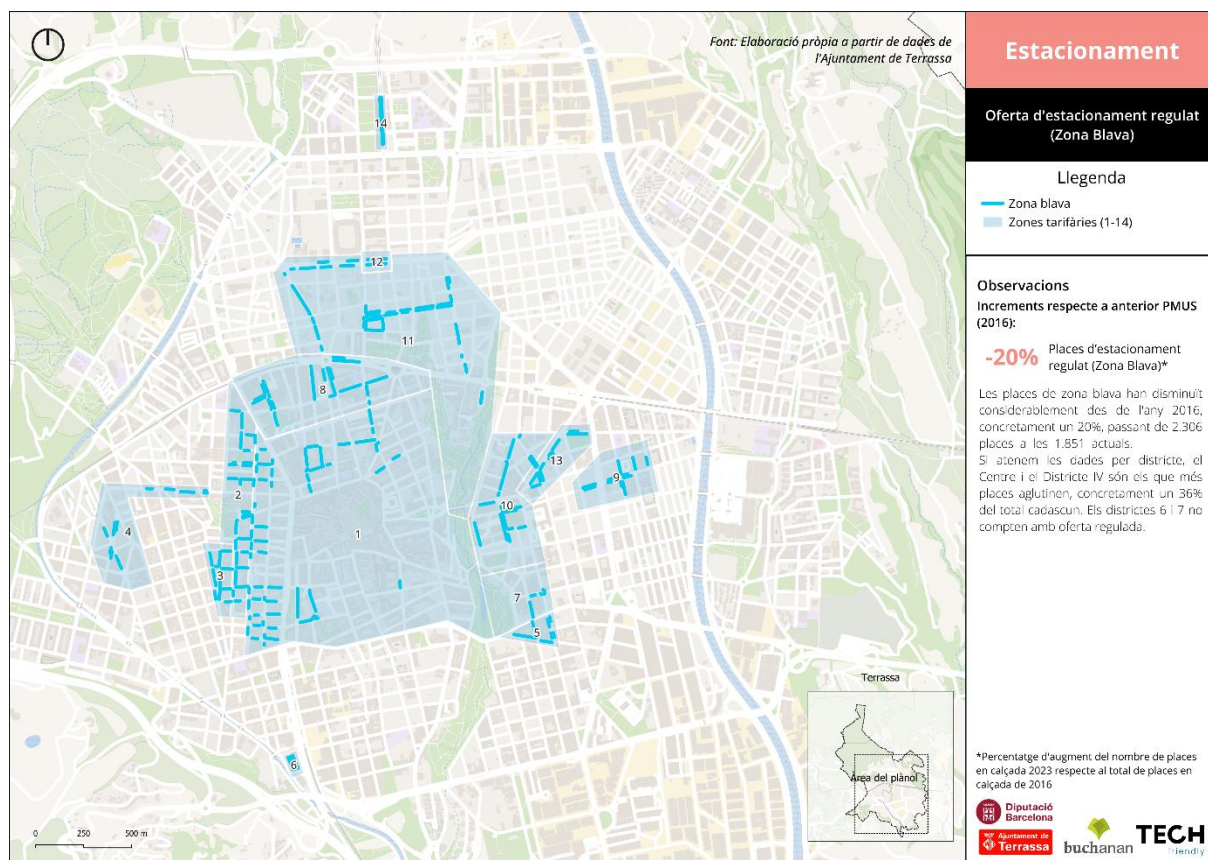


Figura 164: Zona blava de Terrassa, zones tarifàries i horaris. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Places per a PMR o altres discapacitats

El reglament municipal regulador de l'estacionament per a persones amb discapacitat especifica els drets i les prestacions de les quals poden gaudir les persones amb mobilitat reduïda, ja sigui com a conductors o com a acompanyants. Aquest tipus de places han de tenir unes dimensions i unes condicions específiques en funció de la seva tipologia (en bateria o en línia), que han de complir el especificat en la normativa vigent.

Actualment, existeixen **205 places genèriques** (públiques) d'aparcament per a persones amb discapacitat visual i/o física. Aquest tipus de places es troben distribuïdes de manera homogènia per la ciutat, encara que tracten de situar-se pròximes a equipaments d'ús públic. Únicament poden ser usuaris d'aquestes places aquelles persones que disposin de la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda/visual, prèviament sol·licitada a l'Ajuntament. Aquestes places poden estar orientades tant a les persones usuàries com a les acompanyants, sempre que compleixin amb les característiques estipulades.

D'altra banda, existeixen un total de **765 places privades o personals**. Encara que es troben en la via pública, són d'ús exclusiu per a la persona sol·licitant, ja sigui l'usuari o un acompanyant.

En total les **places reservades per a persones amb discapacitat** ascendeixen a **970**, un valor que ha **augmentat un 1,5% des de 2016**.

Zona Horària	Genèriques	Personals	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%
TOTAL	205	765	970	100%

Taula64: Distribució per districte de les places reservades per a persones amb discapacitat personals i genèriques.

El districte que compta amb més **places d'estacionament genèriques** per a persones amb discapacitat és el centre, amb un 33% del total i seguit del districte 5, amb el 21%. Els districtes que menys places d'aquest tipus presenten són el districte 2, 3 i 7, amb un 6%, un 8% i a penes un 0,5%, respectivament.

Quant a les **places personals (privades)** sol·licitades per persones amb discapacitat, els districtes 4 i 5 compten amb 21% i un 23% del total, coincidint amb àmplies zones residencials.

En la següent gràfica es mostra el repartiment per districtes de les places per a persones amb discapacitat tant genèriques com personals.

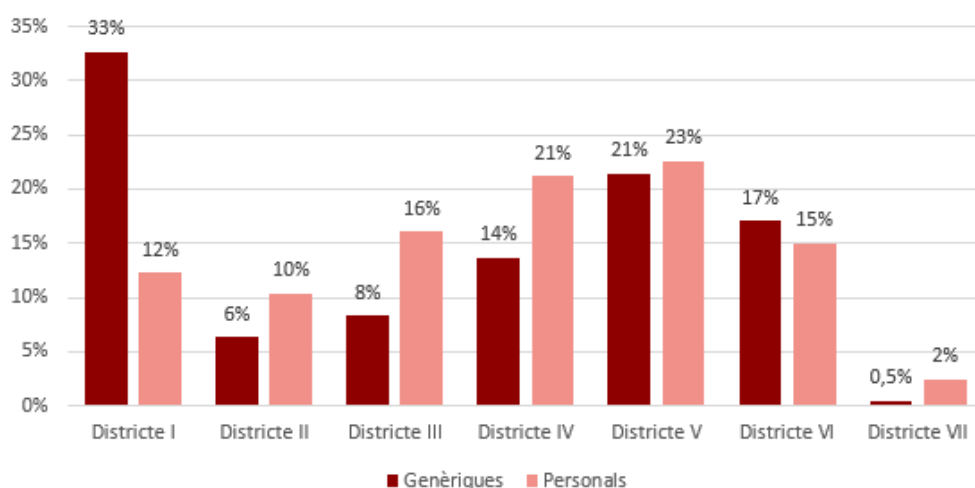


Figura 165: Distribució de les places d'estacionament per a PMR genèriques per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

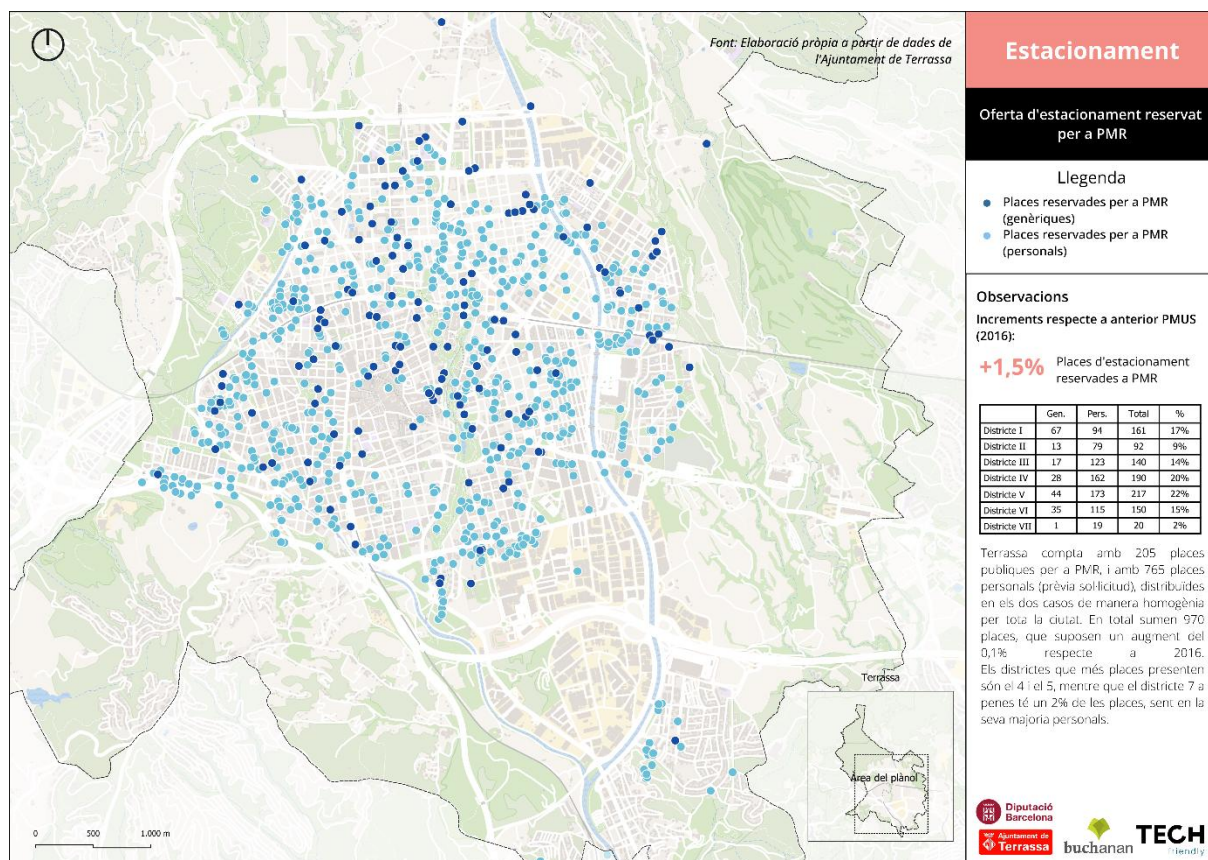


Figura 166: Ubicació de les places d'estacionament reservades per a PMR (genèriques i privades). Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Altres places reservades

L'oferta d'estacionament en calçada engloba també una sèrie de places reservades a altres usos relacionats amb treballadors municipals, zones escolars, espais reservats a autobusos o a la policia.

En total a Terrassa existeixen 913 places específiques per a aquests usos:

- Zones escolars, amb un total de 412 places;
- Zones exprés, amb 257 places i un temps màxim d'estacionament de 30 minuts.
- La resta de les zones estan reservades a autocars, ambulàncies, vehicles de gestió de residus, policia o treballadors municipals, judicials o de Correus.

Pel que fa a la distribució per districte, el centre (districte I) és el que més places reservades presenta (29%), principalment d'ús escolar. En segon lloc, el districte V, amb el 24% del total i amb una predominança de places d'estacionament exprés. El districte que menys places d'aquest tipus presenta és el VII, amb tot just un 3% del total, destinades en la seva majoria a places reservades per a autocars.

Escolar	Àrees exprés	Autocars	Ambulàncies	Treballadors municipals	Policia	TOTAL	%
---------	--------------	----------	-------------	-------------------------	---------	-------	---

Districte I	181	16	19	38	11	4	269	29%
Districte II	15	10	6	2	4	0	37	4%
Districte III	18	30	9	4	5	7	73	8%
Districte IV	71	10	9	22	2	4	118	13%
Districte V	59	115	39	8	1	0	222	24%
Districte VI	66	75	0	9	14	5	169	19%
Districte VII	2	1	13	5	4	0	25	3%
TOTAL PER TIPUS	412	257	95	88	41	20	913	100%

Taula65: Repartiment de places reservades per tipus i per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

En la següent gràfica es mostra el repartiment de les places reservades a altres usos específics per districte.

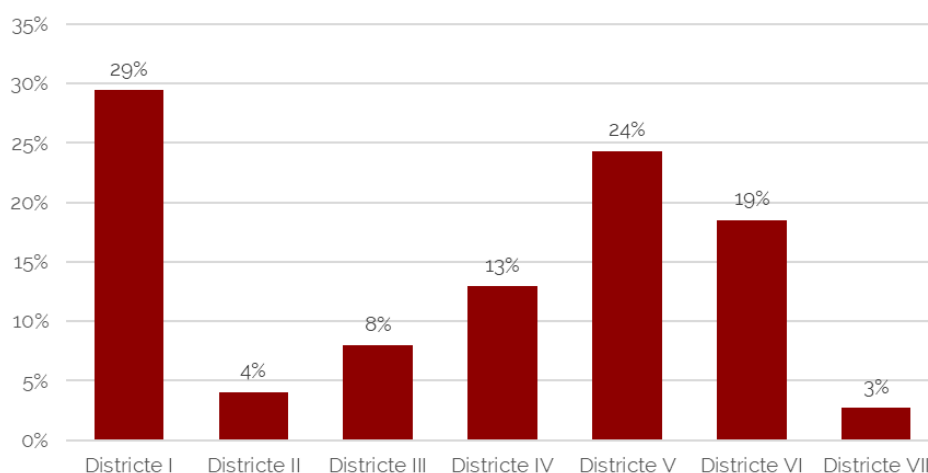


Figura 167: Distribució de les places d'estacionament reservades per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Cal esmentar que, a pesar que les **àrees exprés** es consideren places d'estacionament reservat, es tracta de places de rotació gratuïtes per a facilitar l'accés al comerç local, en punts d'alta demanda per a estades generalment breus. Solen estar limitades a un temps entre 15 i 30 minuts, depenent de la zona, i havent de quedar registrada l'hora d'inici de l'estacionament mitjançant disc horari o nota manual. La limitació horària s'exposa en la senyalització vertical i sol anar en concordança amb l'horari comercial de la zona. La resta del temps el seu ús és d'estacionament lliure.



Figura 168: Senyals verticals informatius de l'àrea d'estacionament exprés. Google Street View.

En el següent pla es mostra la ubicació de totes les places reservades, classificades segons el seu ús i on s'aprecia la predominança de zones exprés i places d'ús escolar.

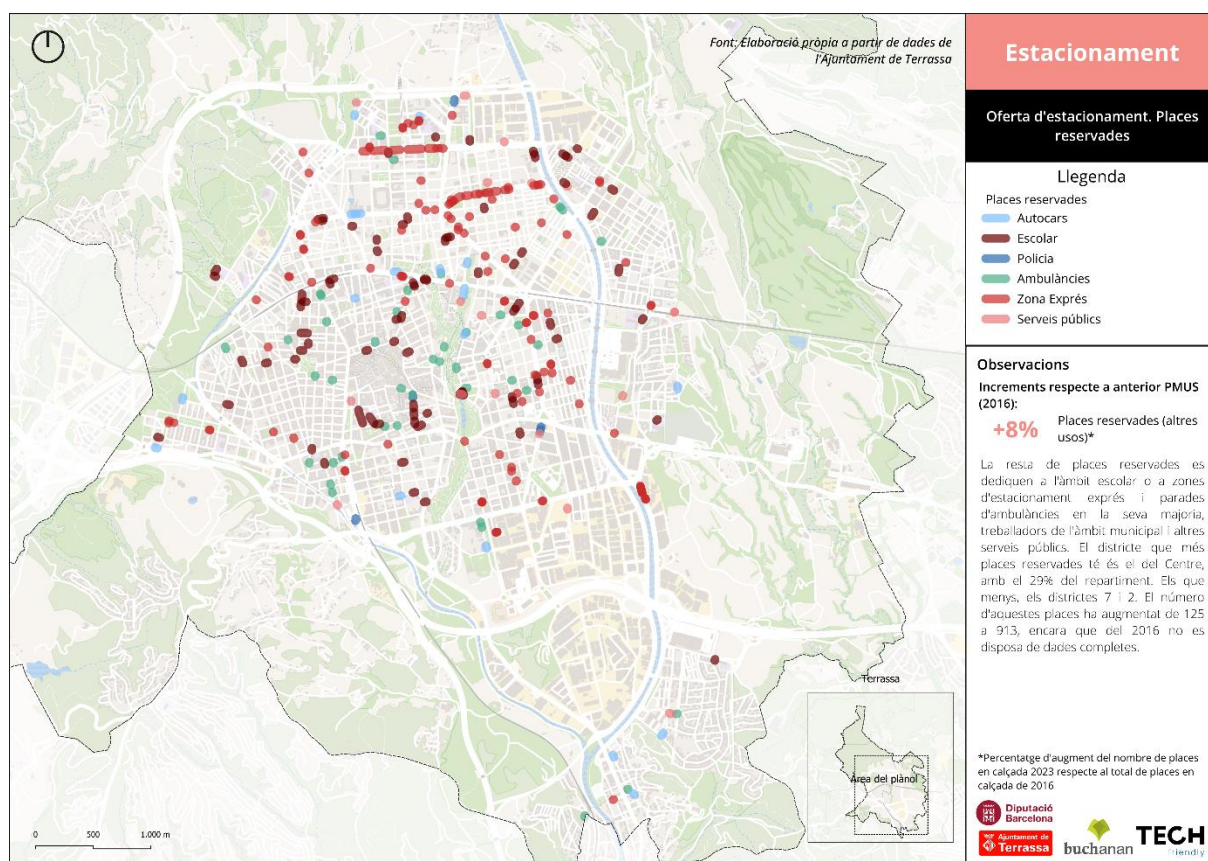


Figura 169: Ubicació de les places d'estacionament reservades. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Oferta d'estacionament fora de la calçada

Es defineixen com a estacionament fora de la calçada aquelles places d'estacionament en pàrquings o bosses d'estacionament segregades de la via pública, incloent-hi els guals privats.

Pàrquings

Aquest apartat fa referència a bosses d'aparcament en superfície o subterrànies, de gestió pública o privada. Terrassa compta amb **53 aparcaments** amb un total de **13.806 places**, un valor que s'ha vist **reduït un 2% des de 2016**. Aquestes bosses d'estacionament es poden classificar en:

- **Centre Comercial:** ús privat, associats generalment amb una gran superfície comercial.
- **Privat de rotació:** aparcament gestionat per una empresa privada que compta amb regulació tarifària i horària.
- **Privat sense rotació:** aparcament d'ús exclusiu, normalment per a residents o empleats.
- **Lliure públic:** aparcament gestionat per l'Ajuntament o una altra entitat pública, sense control horari i gratuït.
- **Municipal públic:** gestionat per l'Ajuntament, accessible per a tots els ciutadans, i pot ser gratuït o de pagament regulat.
- **Aparcament lliure:** parcel·la no delimitada on es permet l'estacionament sense restriccions horàries ni tarifes.
- **Lliure:** similar a l'aparcament lliure, però la parcel·la es troba delimitada. Pot ser tant públic com privat.
- **Altres:** en aquesta categoria s'inclouen l'aparcament de l'Hospital de Terrassa o el pàrquing de camions i autocaravanes situat en la carretera de Rubí.

La gran majoria dels pàrquings pertanyen a superfícies comercials (44%), seguits pels privats de rotació i els lliures públics.

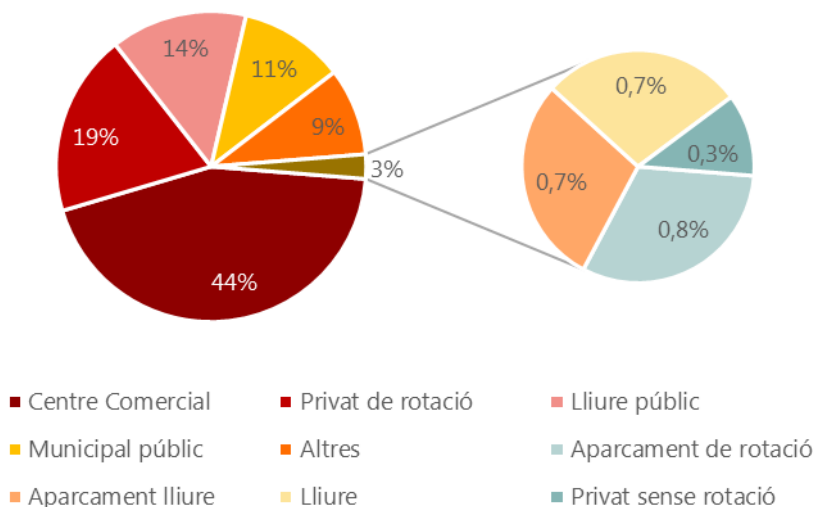


Figura 170: Tipus d'aparcaments de Terrassa. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Els 20 aparcaments públics inclouen bosses d'estacionament sense regular o pàrquings gestionats pel propi municipi. Els 33 privats estan vinculats a superfícies comercials o entitats privades.

Si atenem la distribució de les places per districte, obtenim que és en els districtes I, II i III, que abasten la majoria del centre urbà de Terrassa, on s'aglutinen gairebé el 70% de les places fora de calçada, mentre que en la resta dels districtes l'oferta és molt més reduïda.

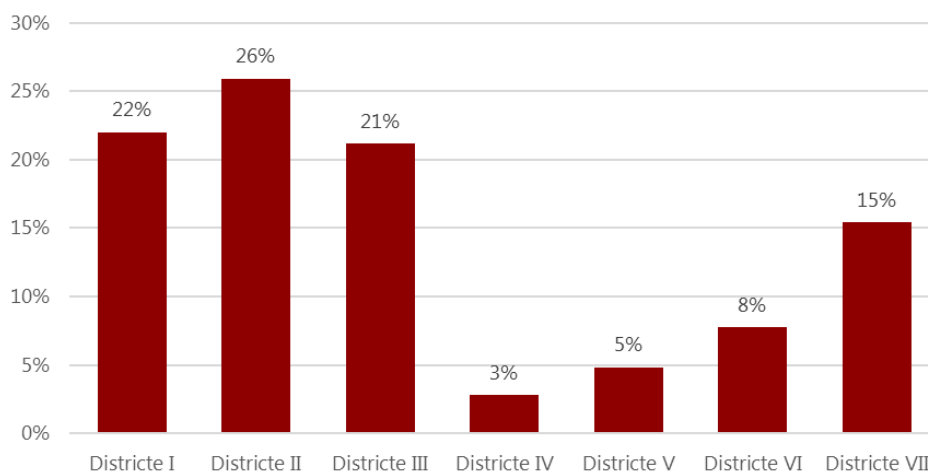


Figura 171: Places de pàrquing per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

En la següent taula es mostra el repartiment per districte del nombre de pàrquings i places. De nou, els districtes I i II són els que compten amb major nombre de pàrquings. El districte VI presenta un nombre elevat de pàrquings, la majoria vinculats a superfícies comercials.

	Nº Places	% Places	Nº Pàrquings	% Pàrquings
Districte I	3.041	22%	16	30%
Districte II	3.583	26%	6	11%
Districte III	2.928	21%	10	19%
Districte IV	388	3%	4	8%
Districte V	667	5%	5	9%
Districte VI	1.066	8%	7	13%
Districte VII	2.133	15%	5	9%
TOTAL	13.806	100%	53	100%

Taula66: Nombre de pàrquings i places per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

El pla mostra la ubicació de les bosses d'aparcament i la seva tipologia, prèviament definida. Com ja s'ha esmentat, en el centre de la ciutat predominen els aparcaments privats de rotació, mentre que en la perifèria predominen els pàrquings vinculats a superfícies comercials o els lliures públics, que en diversos casos funcionen com a aparcaments dissuasius emplaçats al costat de les estacions de ferrocarril.

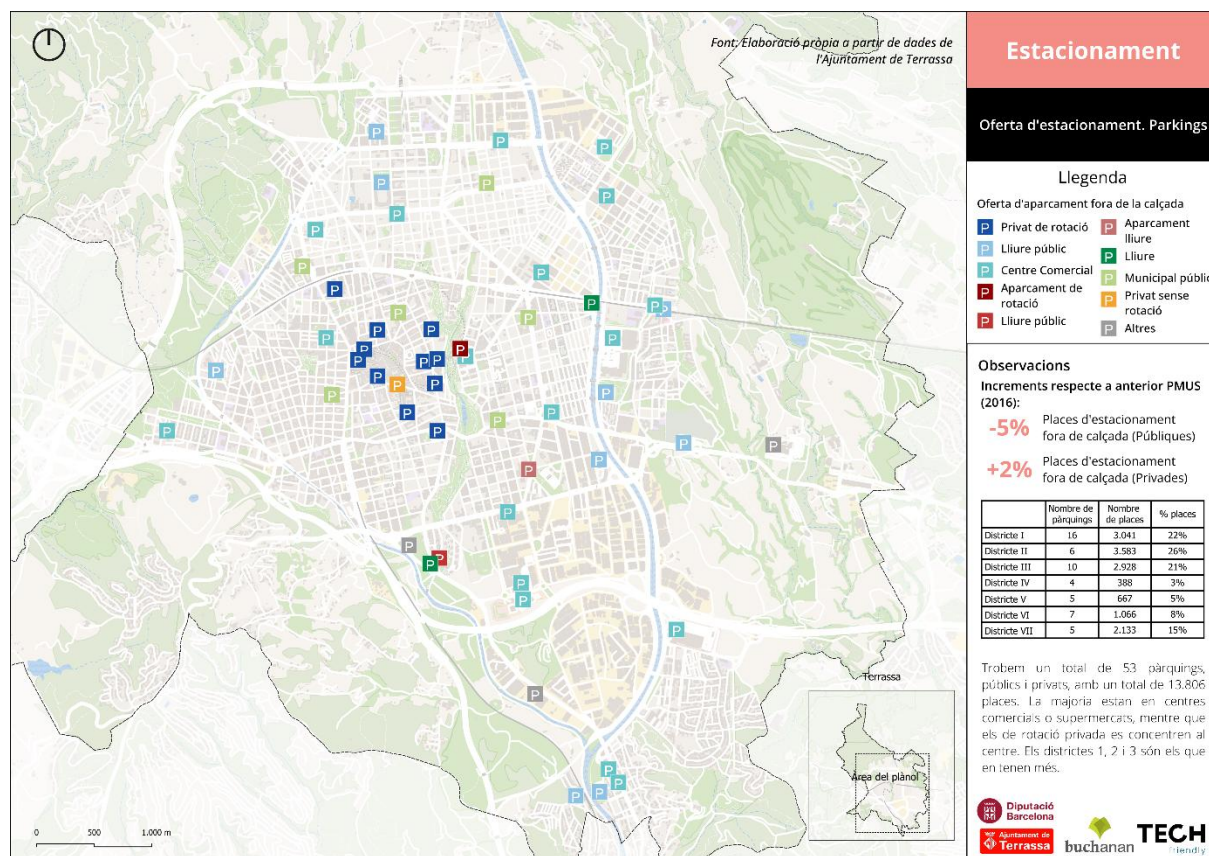


Figura 172: Pla d'ubicació i tipus d'aparcament fora de la calçada. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Guals privats

Gran part de l'oferta fora de calçada és privada, constituïda pels guals o aparcaments privats pertanyents a residents, a comunitats o a empreses. En la següent taula es mostra la distribució de la quantitat de places privades ofertes per districte.

	Nº Places	% Places
Districte I	23.987	23%
Districte II	9.291	9%
Districte III	19.829	19%
Districte IV	15.721	15%
Districte V	19.482	19%
Districte VI	14.955	14%
Districte VII	1.776	2%
TOTAL	105.041	100%

Taula67: Distribució per districtes de les places d'estacionament privades fora de la calçada. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

3.7.2. Anàlisi Demanda

Per a analitzar l'estacionament a Terrassa, s'han realitzat aforaments en 10 zones clau, que en conjunt sumen un total de 2.394 places d'aparcament. Aquests aforaments permeten conèixer l'ocupació i rotació en cada àrea, proporcionant dades essencials per a avaluar la demanda i l'eficiència de l'ús de les places disponibles.

Aquestes zones abasten en la seva majoria places d'estacionament lliure (principalment de turismes), encara que també s'han inclòs en les anàlisis places en zona blava al carrer Prat de la Riba i l'avinguda de l'Abat Marçet.

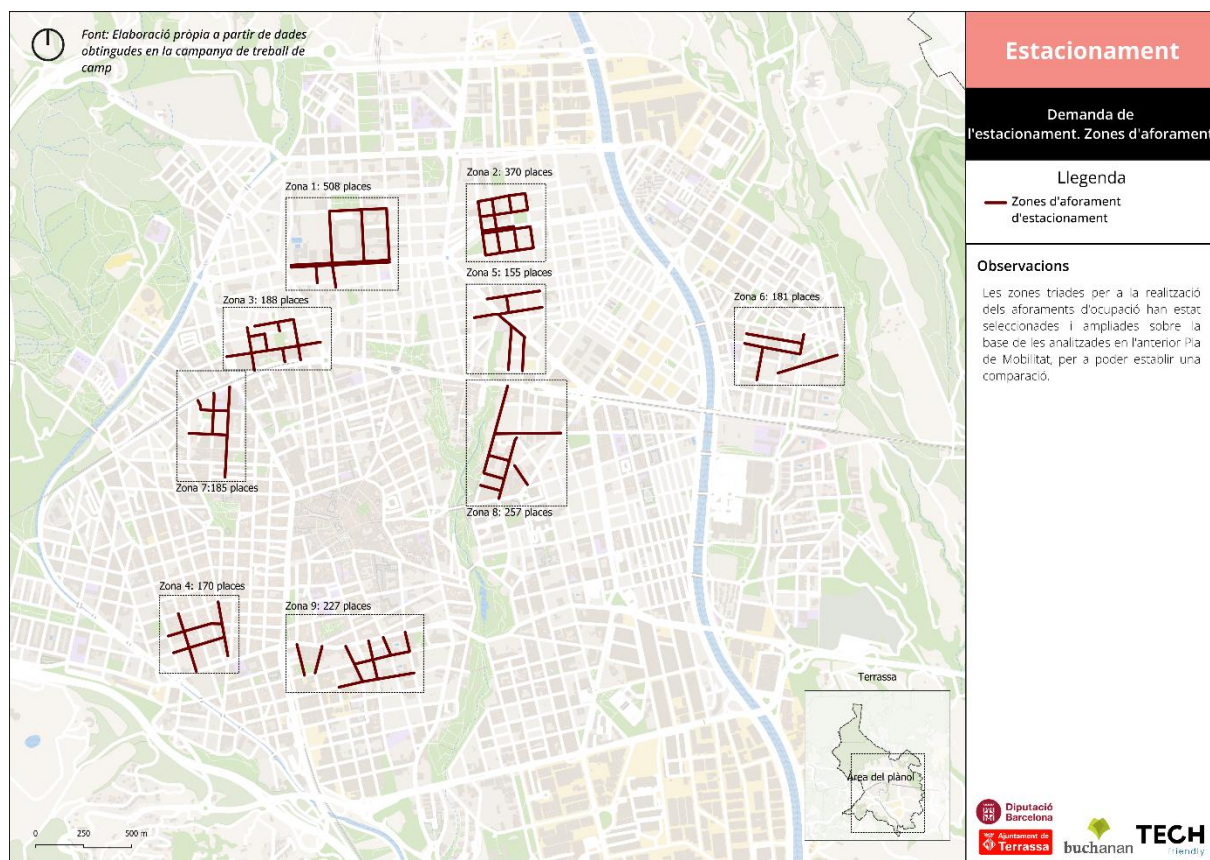


Figura 173: Pla de zones d'aforament d'estacionament a Terrassa. Elaboració pròpia.

Ocupació de les places d'estacionament

Per a avaluar l'ocupació s'han dut a terme comptatges en moments clau del dia, cobrint les franges horàries del matí, tarda i nit durant un dia laborable. El registre d'ocupació permet comparar les places disponibles al llarg de la jornada i identificar la variació de demanda.

Durant els matins l'ocupació supera el 90% de les places, excepte en les zones 1 i 6 on l'ocupació és del 88% i el 70% respectivament. Aquesta elevada ocupació està relacionada amb la jornada laboral, així com els horaris d'obertura dels comerços i serveis.

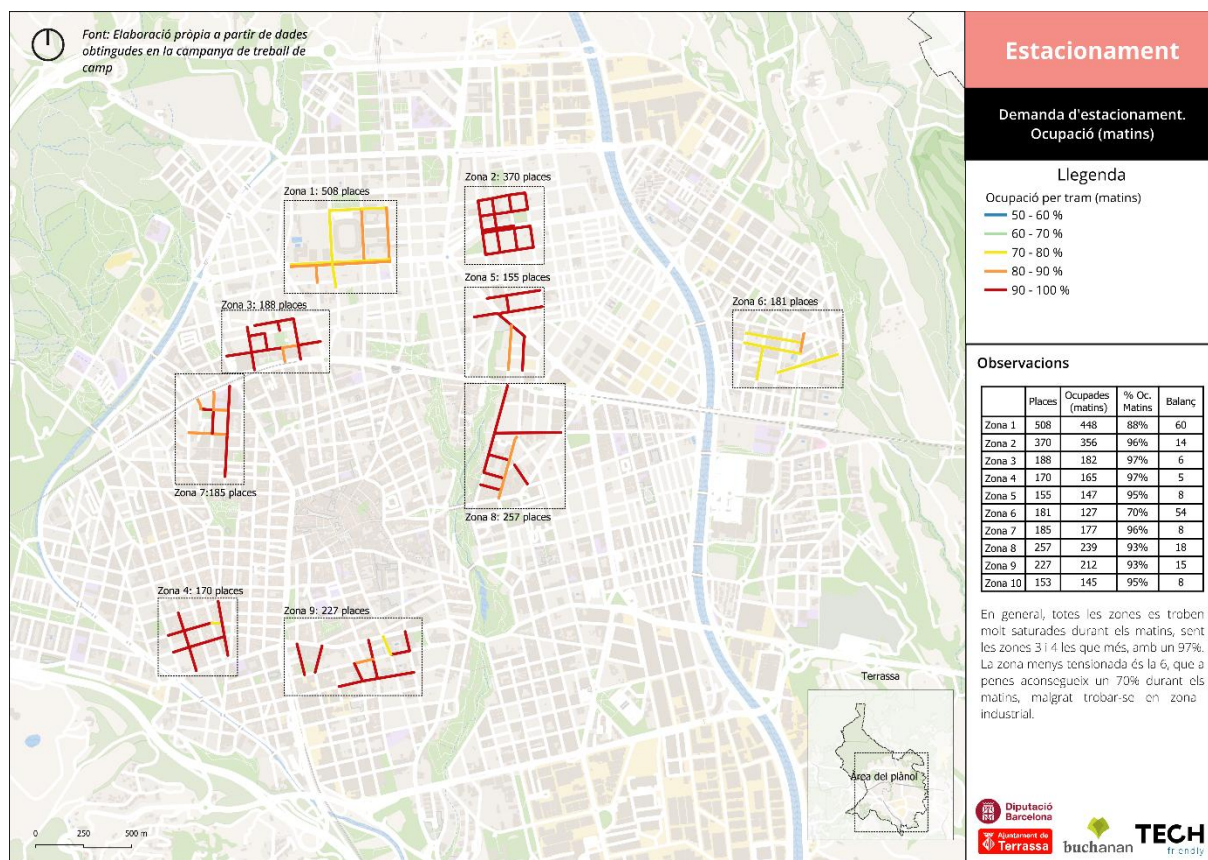


Figura 174: Ocupació de l'estacionament en el període de matins. Elaboració pròpia.

L'ocupació durant les tardes mostra un repartiment similar amb valors superiors al 90%, però lleugerament inferiors als del matí. En algunes zones s'ha observat una certa irregularitat, amb trams amb alta ocupació i altres per sota del 60%, com és el cas de la zona 9.

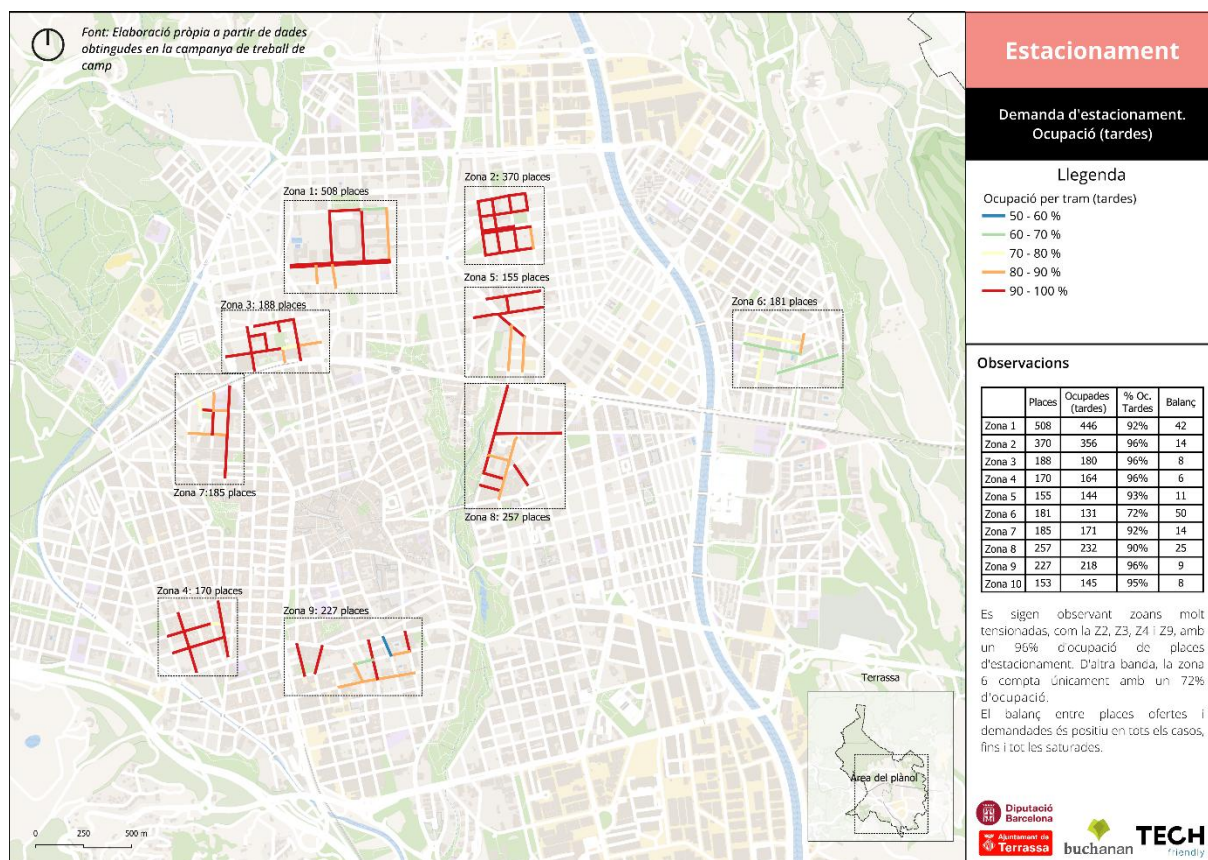


Figura 175: Ocupació de l'estacionament en el període de tardes. Elaboració pròpia.

Quant a les nits, les zones residencials del centre de Terrassa presenten una ocupació superior, mentre que en altres més perifèriques com la zona 1 s'observen ocupacions inferiors al 45%.

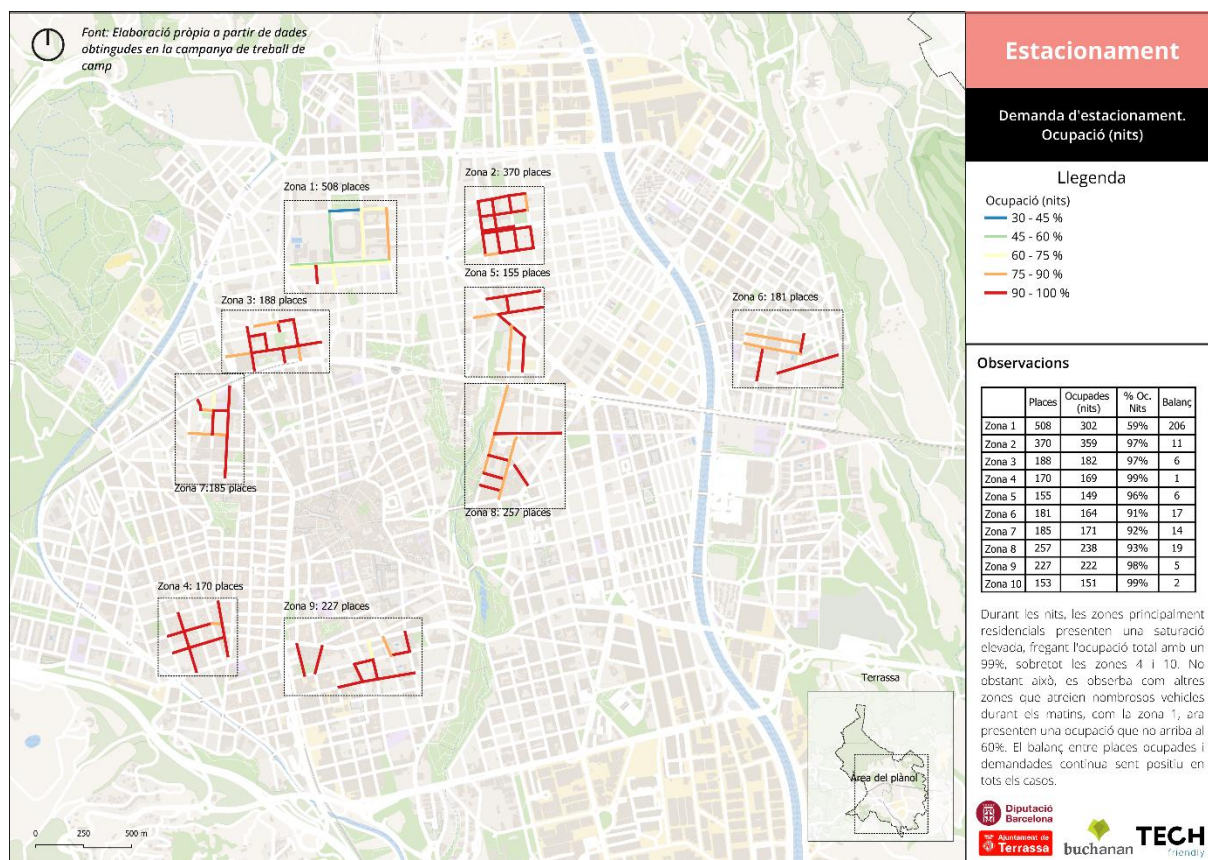


Figura 176: Ocupació de l'estacionament en el període nocturn. Elaboració pròpia.

A continuació, es mostra una gràfica resum amb l'ocupació per a totes les zones en els diferents horaris de realització d'aforaments.

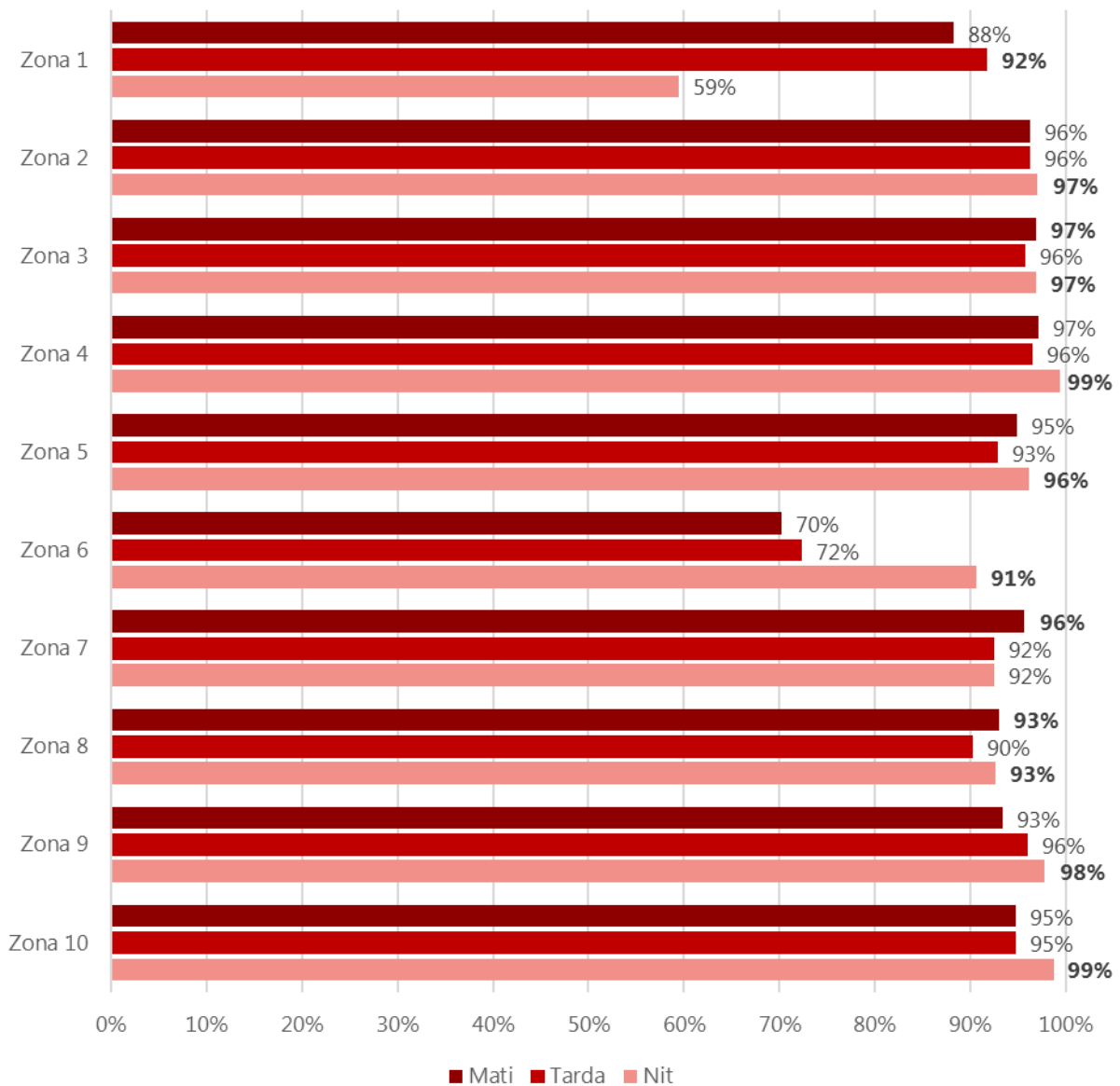


Figura 177: Comparació del grau d'ocupació de l'estacionament en els tres períodes aforats. Elaboració pròpia.

En general, com s'ha mostrat, l'ocupació de les places d'aparcament és elevada en totes les àrees analitzades i durant tot el dia. La majoria dels estacionaments són de llarga durada, de residents que aparquen durant tot el dia o de treballadors que el fan durant tota la jornada laboral i en la franja nocturna són substituïts per residents. És important tenir en compte també l'impacte de les persones que es desplacen al centre del municipi a realitzar compres o fer ús de serveis.

La següent gràfica mostra el percentatge fix d'ocupació en cada zona:

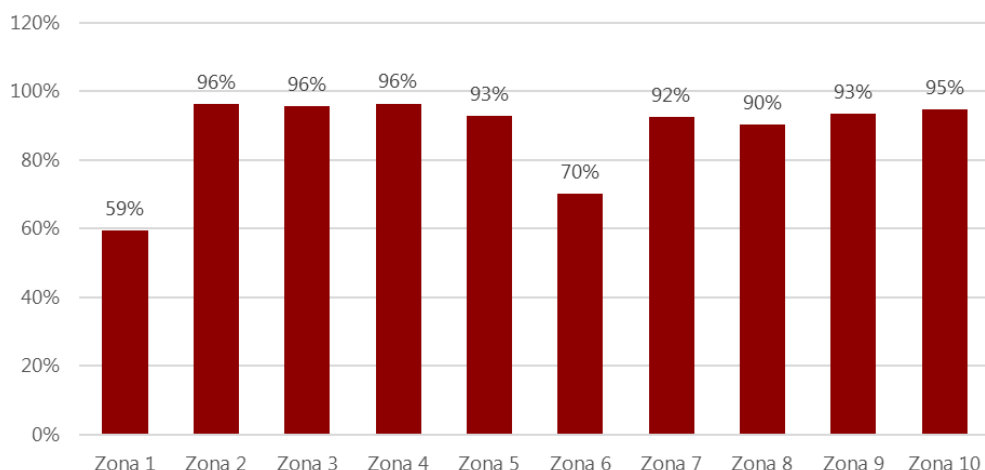


Figura 178: Percentatge de places fixes per zona d'aforament. Elaboració pròpia.

Ocupació en zona blava

Alguns trams de la Zona 1, situats en l'Av. de l'Abat Marcet, es troben dins de les places regulades (zona blava). Els aforaments d'aquestes places mostren que l'ocupació nocturna és reduïda, entorn al 60%. No obstant això, durant el dia el 90% de les places estan ocupades, i el pic d'ocupació es registra a les tardes, aconseguint valors pròxims al 100%.

Tram	Horari	Oferta	Ocupades	% Ocupació	Places lliures
T6	Matí	70	56	80%	14
	Tarda	70	65	93%	5
	Nit	70	39	56%	31
T7	Matí	78	77	99%	1
	Tarda	78	78	100%	0
	Nit	78	50	64%	28
Total Zona	Matí	148	133	90%	15
	Tarda	148	143	97%	5
	Nit	148	89	60%	59

Taula68: Resum de places ofertes, ocupació i places lliures en zona blava per tram i per període d'aforament. Elaboració pròpia.

Aquesta situació encaixa amb la situació de tensió entorn al centre del municipi degut a l'atracció de residents i no residents per a treballar o realitzar compres, encàrrecs o tràmits administratius.

Estacionament no autoritzat

Finalment, l'anàlisi realitzada ha identificat la indisciplina en l'estacionament com un problema menor a Terrassa. En les zones aforades, malgrat tractar-se de zones tensionades, el percentatge de vehicles estacionats indegudament és molt reduït, inexistent en algunes d'elles.

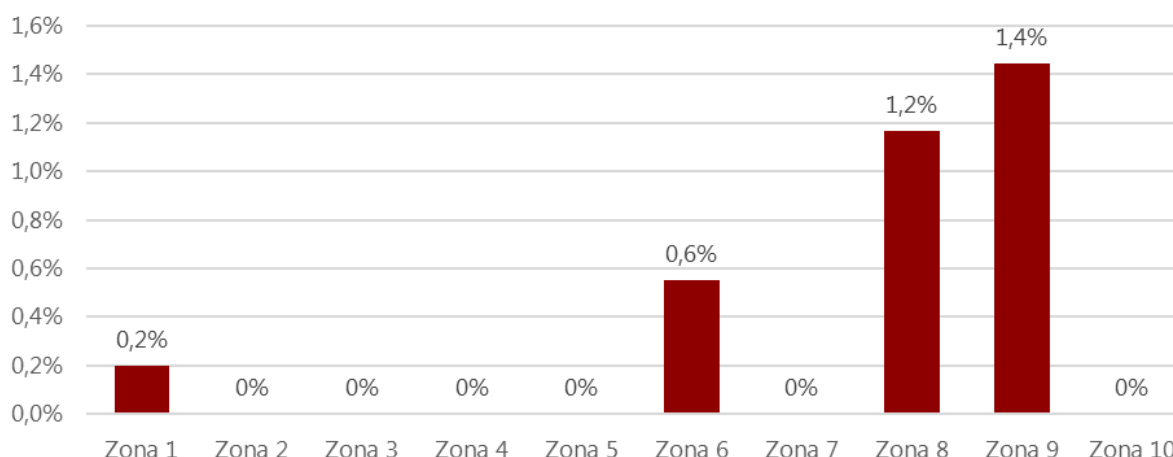


Figura 179: Percentatge d'estacionament indegut per zona d'aforament. Elaboració pròpia.

Balanç de les places d'estacionament

El balanç de les places d'aparcament s'ha calculat com la diferència entre les places ofertes i la demanda de residents. La totalitat de les places ofertes utilitzades per al balanç inclou:

- Estacionament lliure per a turismes en la via pública
- Estacionament lliure per a motos en la via pública
- Zona Blava
- Places reservades per a PMR i altres tipus de discapacitat
- Places reservades per a altres usos (escolar, ambulàncies, etc.)
- Zones de càrrega i descàrrega, fora dels horaris, quan està permès l'estacionament
- Places de pàrquing fora de calçada
- Places privades (quals privats)

Quant a la demanda de residents, s'han utilitzat les dades del parc mòbil de Terrassa, és a dir, tots els vehicles empadronats que puguin estacionar en les places ofertes (s'exclouen vehicles pesants). Aquesta demanda no inclou aquells vehicles que es desplacen a la recerca d'aparcament d'un districte a un altre dins de Terrassa o fins i tot aquells que venen d'altres municipis. Això implica que la tensió existent en algunes zones del municipi no es reflecteix de forma ajustada.

Aquest càlcul s'ha dut a terme per districte per a identificar si existeixen dèficits importants que hagin de ser gestionats. Com s'observa, existeix un excedent de places d'estacionament en diversos districtes, més acusat en els districte I i districte III, on el nombre de places sobrants excedeix les 10.000. Districtes com la IV es troben més ajustats, amb un poc més de 1.000 places en excés.

Districte			I	II	III	IV	V	VI	VII	TOTAL
A la via pública	Aparcament lliure	Turismes	2.562	4.748	11.048	8.078	10.304	12.438	6.473	55.650
		Motos	722	223	455	518	623	605	56	3.202
	Aparcament regulats	Zona Blava	678	62	56	667	388	0	0	1.851
		PMR	161	92	140	190	217	150	20	970
		Reservades	269	37	73	118	222	169	25	913
		CiD	119	43	88	114	117	92	4	577
	TOTAL		4.511	5.205	11.860	9.685	11.871	13.454	6.578	63.163
Fora de la via pública	Places de pàrquing		3.041	3.583	2.928	388	667	1.066	2.133	13.806
	Guals privats		23.987	9.291	19.829	15.721	19.482	14.955	1.776	105.041
	TOTAL		27.028	12.874	22.757	16.109	20.149	16.021	3.909	118.847
OFERTA			31.539	18.079	34.617	25.794	32.020	29.475	10.487	182.010
DEMANDA*			20.448	11.463	17.440	24.748	27.402	25.171	6.141	132.813
BALANÇ			11.091	6.616	17.177	1.046	4.618	4.304	4.346	49.197

* En la demanda s'inclou el parc mòbil de Terrassa, és a dir, tots els vehicles empadronats en el municipi i per districte.

Taula69: Balanç entre places d'estacionament ofertes totals i la demanda de vehicles (parc mòbil). Elaboració pròpia.

És necessari tenir en compte que aquest balanç ens donarà un indicatiu de dèficit o excedent en relació amb els vehicles de residents registrats en el municipi. Alguns districtes disposen de places suficients per a allotjar als vehicles dels residents en aquest districte, no obstant això, hi ha problemes d'oferta per a aquelles persones que es desplacen al centre per treball, oci, compres, etc.

De manera més visual, en el següent pla es mostra mitjançant un gradient el dèficit o excedent entre les places d'estacionament lliure en calçada per a turismes i els guals privats i els vehicles del parc mòbil de Terrassa.

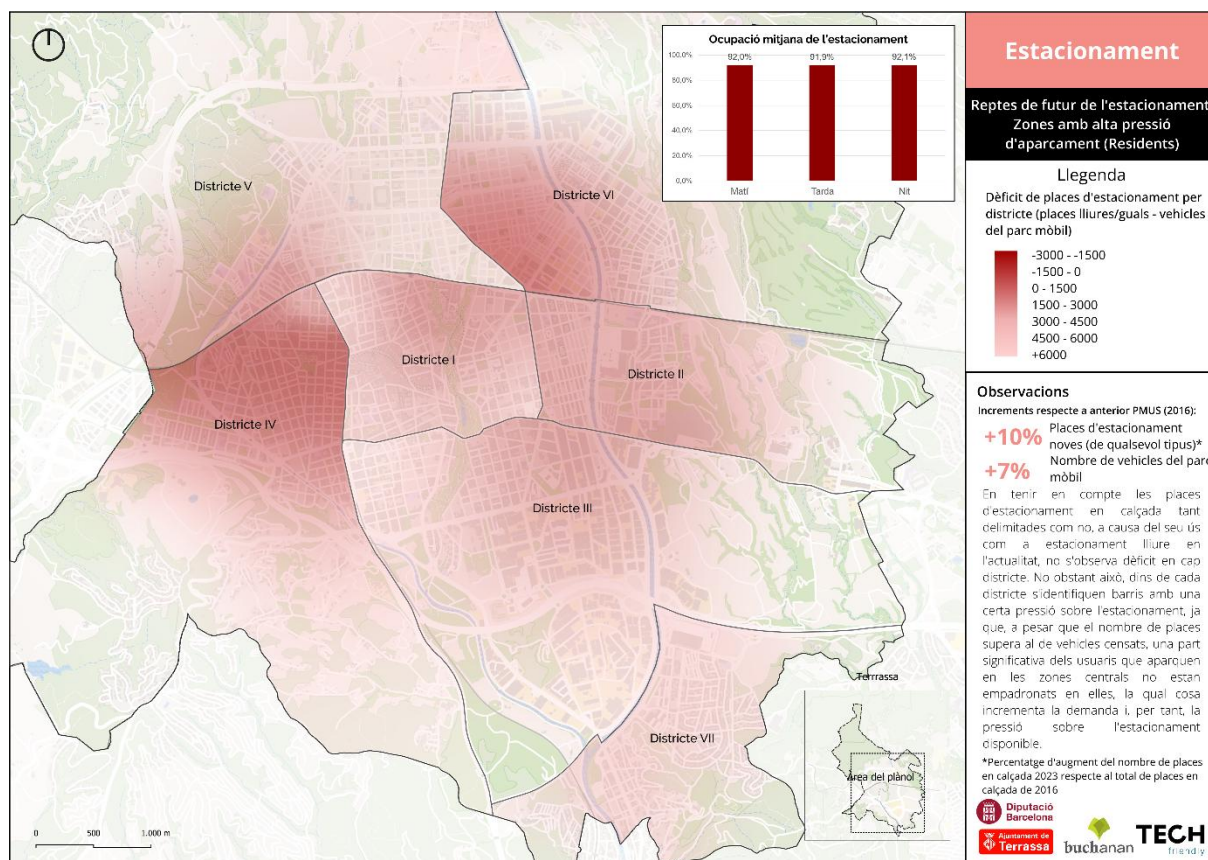


Figura 180: Gradient entre el dèficit o excedent d'estacionament a Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

3.7.3. Hàbits d'estacionament de les persones residents.

Enquesta ciutadana

Amb la finalitat de conèixer l'opinió dels ciutadans i ciutadanes, s'ha dut a terme un enquesta en línia, en la qual s'han plantejat els següents aspectes sobre la situació actual de l'estacionament en el municipi.

Les persones enquestades han valorat l'estacionament per a cotxes amb la nota menys favorable, amb un 2,1 de mitjana. L'aparcament específic per a motos, PMR i zones de càrrega i descàrrega han obtingut valoracions més positives, amb puntuacions compreses entre 2,6 i 2,9.

Valoració de l'oferta d'estacionament					
	Cotxes	Motos	Motos en vorera	PMR	Zones CiD
1 Insuficient					
2 Poc adequat	2,1				
3 Acceptable		2,8	2,8	2,6	2,9
4 Adequat					

5 Suficient

Taula70: Valoració mitjana ponderada de l'oferta d'estacionament per a cada modalitat. Elaboració pròpia a partir de la enquesta ciutadana.

D'altra banda, també s'ha preguntat sobre l'impacte que podrien tenir diverses actuacions de millora, com pot ser l'ampliació de l'estacionament regulat, la implantació de zones exclusives per a residents o la millora de la senyalització en els accessos als aparcaments. En aquest cas la valoració és molt similar per a les tres propostes, entre el 1,9 i el 2,3 de mitjana.

	Millora senyalització d'accés a aparcaments	Ampliació zona blava	Aparcament preferent per a residents
1 Alt			
2 Mig	1,9	2,3	1,9
3 Baix			

Taula71: Valoració mitjana ponderada del grau de millora en les actuacions proposades. Elaboració pròpia a partir de la enquesta ciutadana.

Finalment, s'ha preguntat sobre els principals problemes detectats i les seves possibles solucions. Davant això, les persones enquestades a Terrassa expressen una preocupació significativa per la reducció de places d'aparcament en el municipi, tant en el centre com en les zones perifèriques. Atribueixen aquesta disminució a mesures urbanístiques com la conversió en zona de vianants, l'ampliació de voreres i l'extensió de les zones CiD.

Entre les seves principals demandes, sol·liciten més pàrquing o bosses d'aparcament gratuïtes en el centre o amb un cost reduït, especialment prop d'equipaments com la Zona Olímpica o punts intermodals. Així mateix, mostren descontent amb les zones regulades (bosses i zona blava), demanant la gratuïtat de les bosses d'aparcament pròximes a punts intermodals, la qual cosa alleujaria problemes per als treballadors. Finalment, reclamen la creació de més aparcaments dissuasius entorn al centre del municipi i implantar zones de prioritat residencial en les àrees tensionades.

36%	Considera que és necessari més places d'estacionament lliure en calçada
14%	Opina que cal reduir el cost dels aparcaments
11%	Reclama la urgència d'implementar més aparcaments dissuasius
11%	Proposa la implantació d'una zona regulada amb prioritat per a residents en tot el municipi
8%	Suggereix la necessitat d'habilitar més pàrquings o bosses d'aparcament gratuït

Figura 181: Principals problemes i solucions respecte a l'estacionament proposades per les persones enquestades. Elaboració pròpia a partir de l'enquesta ciutadana.

EMEF 2023

L'enquesta de mobilitat en dia laborable de 2023 (EMEF) ofereix informació sobre els hàbits d'estacionament de les persones residents a Terrassa, que permeten mostrar una imatge precisa que complementi els resultats obtinguts del treball de camp.

De manera general, s'aprecia que predomina l'estacionament al carrer, amb un 40% de les persones enquestades que trien aquesta opció, encara que el 37% prefereixen deixar els seus vehicles en places d'aparcament en propietat. Un 14% utilitza places reservades en el lloc de destinació, com pot ser el lloc de treball, i un 10% places d'intercanvi o de rotació. Les persones que condueixen motos trien estacionar en un 43% dels casos en places privades, i en un 39% al carrer. En el cas dels ciclomotors, en canvi, el 66% de les persones els aparquen al carrer, mentre que el 17% ho fa en places reservades en destí.

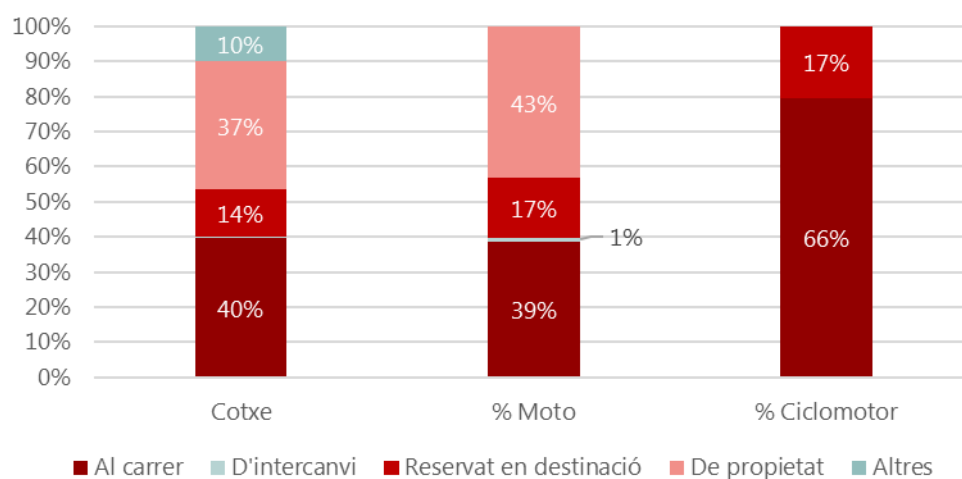


Figura 182: Lloc d'estacionament segons vehicle. Elaboració pròpia a partir de dades de la EMEF 2023.

D'altra banda, si analitzem les dades per districte per a poder comprendre en quals hi ha una major demanda d'estacionament en calçada, observem que en els districtes més pròxims al centre de Terrassa és més freqüent l'estacionament en places en propietat, amb valors com en el districte I que superen el 50%. No obstant això, en districtes com el VI, que contenen una part important de polígons d'activitat econòmica i nuclis disseminats, és més freqüent aparcar al carrer. En general, el percentatge de persones que aparquen en places reservades en la destinació del viatge es manté similar en tots els districtes, entre el 12% i el 16% de les persones enquestades en cada districte.

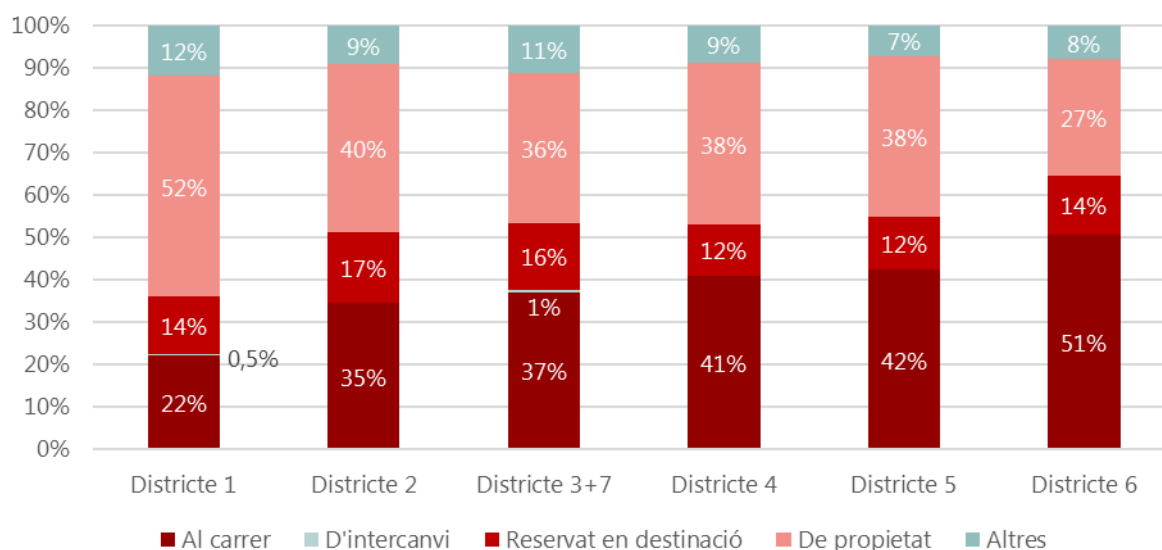


Figura 183: Lloc d'estacionament per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de la EMEF 2023.

3.7.4. Reptes de futur de la xarxa d'estacionament

En aquest apartat es resumeix el principal problema identificat en relació a l'estacionament, que requereix una sèrie de solucions innovadores que resultin en un model de mobilitat més sostenible per a Terrassa.

Segons l'obtingut després de l'anàlisi de l'oferta, la demanda observada en el treball de camp i altres dades addicionals com el parc mòbil de Terrassa, s'ha identificat:

- Existeix un aparent excedent de places en comparar els vehicles empadronats amb les places d'estacionament ofertes en cada districte. No obstant això, la situació real del municipi és que existeix tensió en relació a l'estacionament per falta de places en les zones més properes al centre. Això implica que existeix una **mobilitat en vehicle privat elevada entre districtes del propi municipi**.
- D'altra banda, l'ocupació mitjana de totes les zones en els tres trams del dia analitzats (matí, tarda i nit) presenten una **ocupació superior al 90%** en tots els casos. Això reflecteix, a més del repte anterior, el fet que existeix un volum considerable de persones que es desplacen a Terrassa per a treballes, realitzar encàrrecs o tràmits, oci i motius escolars des d'altres municipis.

En el següent pla es mostra l'ocupació mitjana diària de les zones aforades, així com en la gràfica superior l'ocupació mitjana de totes les zones per a cadascun dels tres moments del dia.

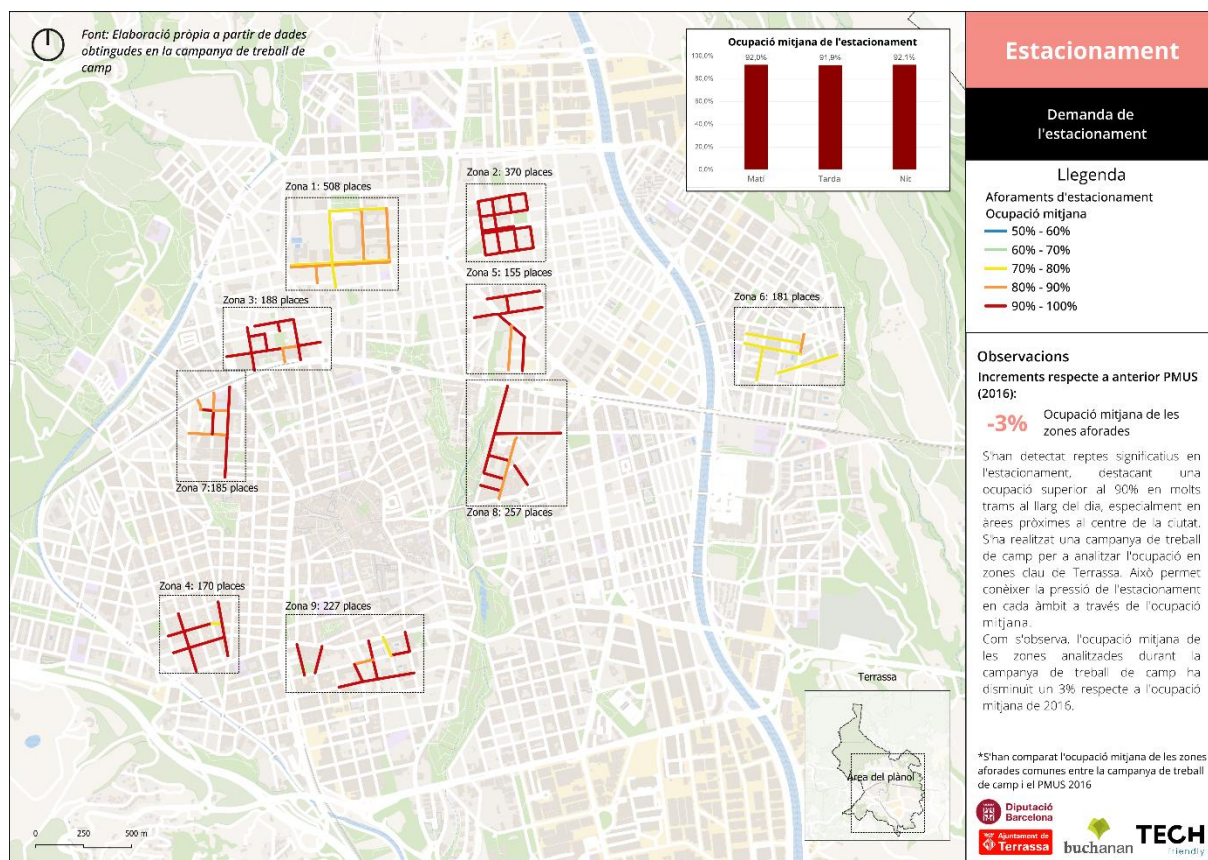


Figura 184: Reptes de futur de l'estacionament a Terrassa. Elaboració pròpia.

3.8. Distribució urbana de mercaderies

La distribució urbana de mercaderies és un aspecte fonamental de la mobilitat urbana. El transport de productes des dels centres de distribució fins als punts de consum, ja siguin aquests oficines, comerços o residències, es corresponen amb un conjunt de viatges recurrents que impacten la mobilitat dins de la ciutat.

Els vehicles que realitzen aquest tipus de desplaçaments són vehicles pesants o de gran envergadura com a camions o furgonetes, depenent de la fase de distribució. No obstant això, en els últims anys s'ha fomentat l'ús de modes més sostenibles en la distribució d'última milla.

L'Ordenança de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa regula la Distribució Urbana de Mercaderies i les zones de Càrrega i Descàrrega. En aquesta normativa s'indica el tipus de vehicle autoritzat per a l'ús de les zones de càrrega i descàrrega, les condicions d'ús i les autoritzacions requerides.

Segons l'Ordenança Municipal Reguladora de la parada, estacionament i retirada de vehicles de Terrassa, en l'horari definit com a càrrega i descàrrega, les zones de càrrega i descàrrega poden ser utilitzades per vehicles de caràcter industrial o comercial durant el temps estrictament necessari per a dur a terme les seves operacions, sense excedir un màxim de 30 minuts.

Quant al nombre de vehicles pesants en el municipi, des de l'any 2000, el nombre de camions al parc mòbil de Terrassa ha augmentat un 17%, fins a aconseguir els 12.769 vehicles. Si extraïem aquestes dades per districte, obtenim que els Districtes III i VI registren un número més elevat que la resta de districtes. Això encaixa amb una major superfície de sòl d'ús industrial. Els districtes que menys camions presenten són els districtes 2 i 7, i el Centre de Terrassa (Districte 1) que registra un 12% del total.

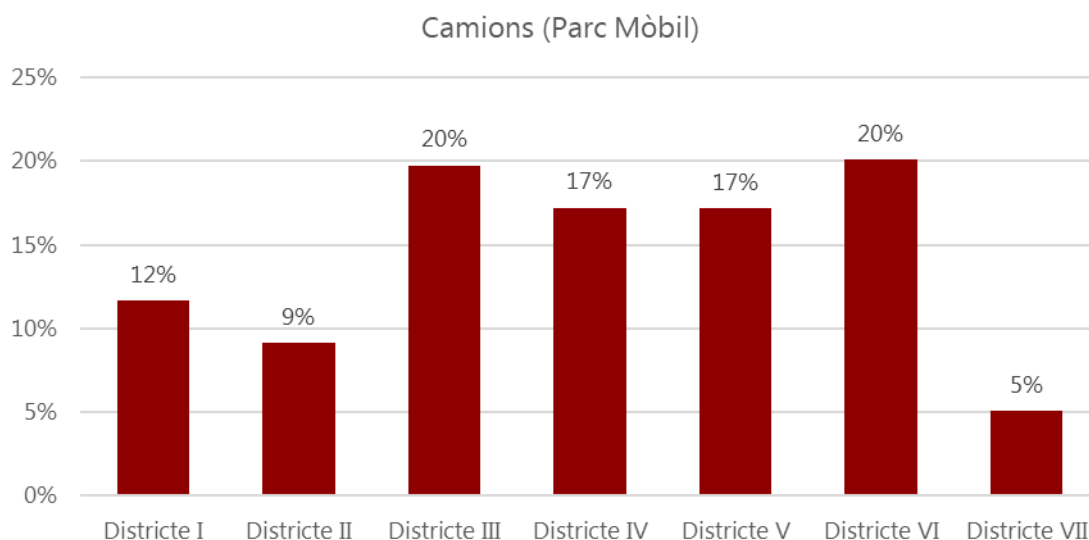


Figura 185: Camions i vehicles pesants per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

3.8.1 Oferta de places de càrrega i descàrrega

Terrassa compta amb 577 zones de càrrega i descàrrega repartides per tot el nucli urbà de manera relativament homogènia, amb un total de 1.293 places segons l'Ajuntament de Terrassa. Els districtes que més zones presenten són l'I, IV, i V, acumulant entre ells gairebé dos terços de l'oferta, ja que conformen gran part del nucli urbà. Destaca el fet que les zones industrials en els Districtes II i V presenten una quantitat reduïda de places pel fet que en aquestes àrees se situen els orígens dels viatges de repartiment.

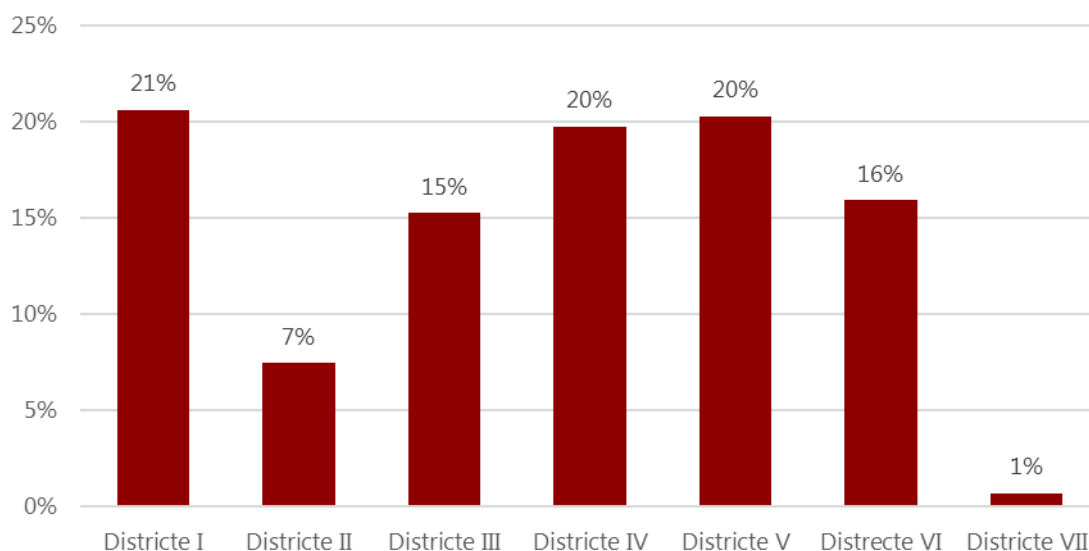


Figura 186: Distribució de les zones de càrrega i descàrrega per districte. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Amb la finalitat d'analitzar l'estat general de les zones de càrrega i descàrrega s'han realitzat inventaris en 10 àrees amb un total de 74 zones i 180 places.

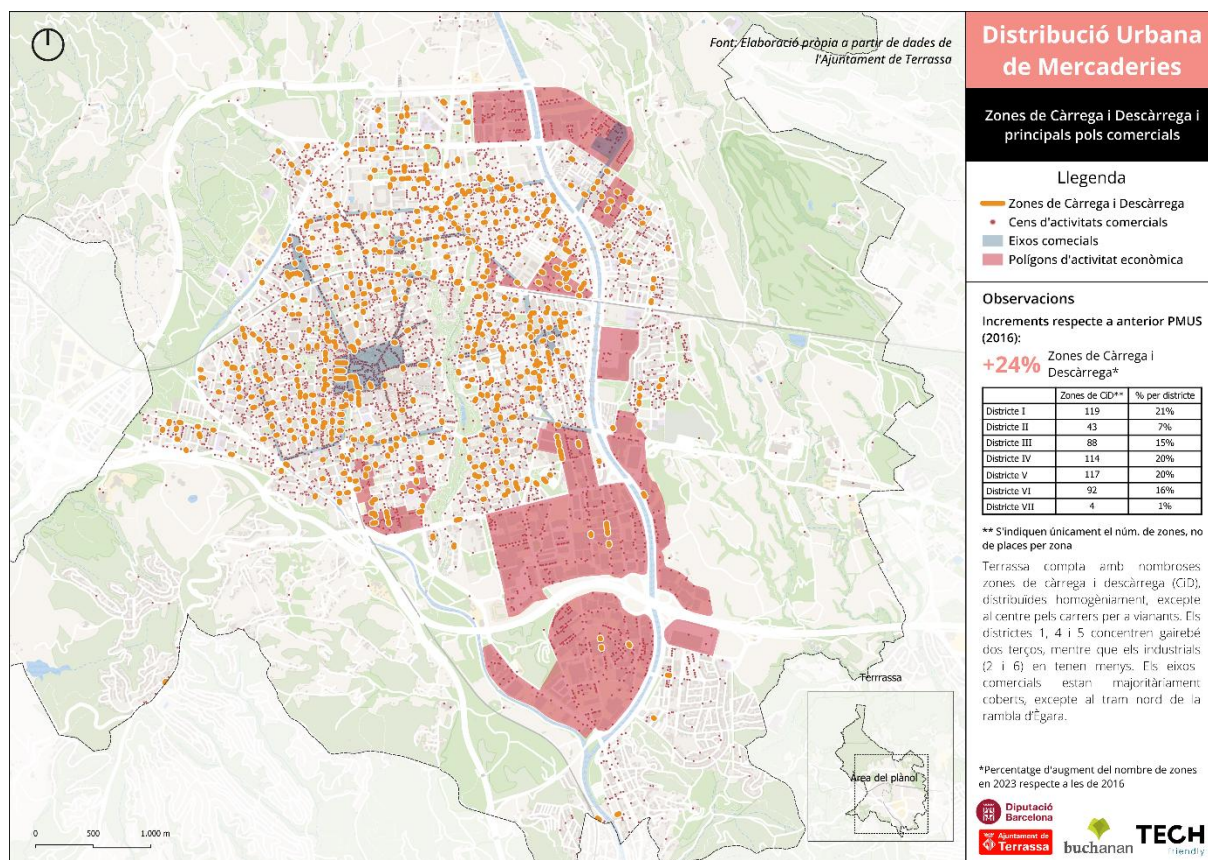


Figura 187: Ubicació de les zones de càrrega i descàrrega. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Les principals conclusions obtingudes són les següents:

- S'observa que la majoria de les zones de càrrega i descàrrega estudiades disposen de **senyalització vertical adequada**, amb informació sobre els horaris i el temps màxim permès de parada, així com dades complementàries específiques de la zona, per exemple, si es troba en una àrea per als vianants o si comparteix espai amb zona reservada de recollida escolar.





Figura 188. Senyalització vertical informativa en zona de càrrega i descàrrega. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

- La **senyalització horitzontal**, en canvi, en alguns casos presenta pintura en mal estat o excessiva brutícia que impedeix la seva visibilitat, a més de casos en els quals se superposen altres usos com la ubicació de contenidors de residus.
- **L'horari reservat per a la càrrega i descàrrega** més comuna és de 8.00 a 20.00 de dilluns a dissabte, a excepció de zones concretes com al costat del Mercat de Sant Pere, on l'horari és més ampli. Cal destacar el tipus de zones de càrrega i descàrrega compartides amb reserva escolar que, durant breus períodes de temps al llarg del dia (coincidents amb l'entrada i sortida dels centres escolars), compten amb aquest espai reservat per a deixar i recollir als alumnes.
- La gran majoria de les zones reservades per a càrrega i descàrrega es troben al costat de **passos de vianants que manquen de sortints**, per la qual cosa la visibilitat del vianant es veu compromesa i la labor de càrrega i descàrrega de mercaderies pot fins i tot envair l'espai per als vianants.

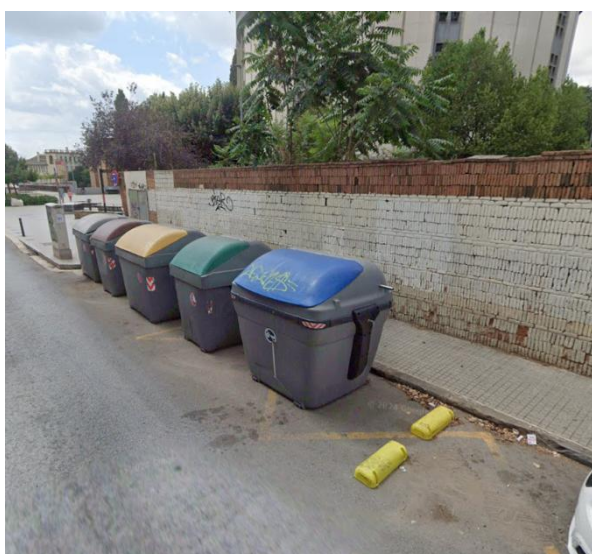


Figura 189: Zones de càrrega i descàrrega amb deficiències. Elaboració pròpia a partir de dades de Google Street View.

A continuació, per a cadascuna de les àrees analitzades es recullen dades específiques com el nombre de zones i places de càrrega i descàrrega, els seus horaris, el temps màxim permès i altres dades addicionals.

ZONA	Nº zones	Nº places	Horari	Temps màxim	Observacions
Z1	13	31	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00 6:00-20:00 Recollida escolar 8:00-9:15 11:45-12:45 14:45-15:15 16:15-17:15	30 min	○ Generalment en bon estat. Horari ampliat en zona al costat del Mercat Sant Pere. ○ Existeix zona de recollida escolar i Cid la resta del temps. ○ Utilització de disc horari o anotació manual. ○ Punts situats en xamfrà. ○ Ús principal comercial i hostaler. ○ Presència de senyalització horitzontal informativa.
Z2	9	19	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00	30 min	○ Ús principal comercial i hostaler. ○ Presència de senyalització horitzontal informativa.
Z3	3	8	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00	30 min	○ Generalment en bon estat. ○ Ús principal comercial i hostaler. ○ Presència de senyalització horitzontal informativa.
Z4	2	6	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00	30 min	○ Generalment en bon estat. ○ Ús principal comercial i hostaler. ○ Presència de senyalització horitzontal informativa.
Z5	7	18	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00	30 min	○ Zones amb pintura en mal estat i bon estat. ○ Ús principal industrial i comercial de gran superfície. ○ Presència de senyalització horitzontal informativa.
Z6	4	9	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00	30 min	○ Generalment en bon estat. ○ Ús principal comercial i hostaler. ○ Presència de senyalització horitzontal informativa.
Z7	5	14	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00 Recollida escolar 8:45-9:15 12:15-12:45 14:45-15:15 16:15-16:45	30 min	○ Existeix zona de recollida escolar i Cid la resta del temps. ○ Utilització de disc horari o anotació manual. ○ Ús principal industrial. ○ Presència de senyalització vertical informativa.
Z8	17	37	Dilluns-Dissabte 8:00-20:00	30 min	

			8:00-23:00		○ Existeixen punts al costat de carril bici, altres situats en corba. ○ Ús principal comercial. ○ Presència de senyalització vertical informativa. ○ Al carrer Salmerón, contenidors sobre senyalització horitzontal.
			Dimarts-Domingo 9:00-14:00		
Z9	7	17	8:00-20:00	30 min	○ Totes les de la Ctra. De Montcada són noves i estan en bon estat. ○ Ús principal comercial. ○ Presència de senyalització vertical informativa.
Z10	7	21	Dilluns-Dijous 7:00-11:30 13:30-16:30 20:30-22:00 Divendres-Dissabte 7:00-11:30 13:30-16:30	30 min	○ Algunes es troben al costat de carril bici compartit. Dos dels punts tenen horaris específics en estar en carrers amb trànsit restringit. ○ Àrees Per als vianants del centre. ○ Ús principal comercial. ○ Presència de senyalització vertical informativa.

Taula 10: Zones de càrrega i descàrrega, nombre de places, horaris i informació addicional. Elaboració pròpia.

Finalment, cal assenyalar la intenció de l'Ajuntament de Terrassa de llançar una nova aplicació mòbil per a millorar l'ús de les zones de càrrega i descàrrega en la via pública. Aquesta iniciativa, acordada amb el Gremi de Transports i Logística, permetrà als transportistes aparcar en aquestes zones utilitzant únicament un dispositiu mòbil, eliminant la necessitat de parquímetres. A més, l'aplicació portarà un registre de les activitats i facilitarà la gestió del temps màxim permès de 30 minuts en les zones DUM. Aquesta mesura busca millorar l'eficiència en el transport de mercaderies i facilitar la convivència amb altres mitjans de mobilitat a la ciutat.

3.8.2 Demanda de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

Per a analitzar la demanda de les zones de càrrega i descàrrega, s'han realitzat aforaments en 10 àrees, amb un total de 74 zones que sumen 180 places. Aquests aforaments ofereixen informació sobre la saturació de cada punt, així com el dèficit o excés de zones de càrrega i descàrrega a Terrassa, i per tant, a l'eficiència del sistema.

Les zones aforades se situen en les proximitats de comerços de tota mena i pròximes a zones industrials.

Ocupació de les places de càrrega i descàrrega

Per a calcular el percentatge d'ocupació de les zones de càrrega i descàrrega de Terrassa, s'han dut a terme comptatges durant tres períodes punta del dia, abastant matins, tardes i nits en dies laborables. La relació entre les places totals existents i les que es troben ocupades indicarà el percentatge d'ocupació de cadascun d'aquests punts.

Durant els matins, s'han realitzat comptatges entre les 10.30 i les 11.30, horari en el qual generalment es distribueixen mercaderies a comerços o establiments hostalers. Segons les dades obtingudes, el percentatge mitjà d'ocupació de les àrees estudiades és del 78%.

En un major nivell de detall, s'aprecia que les zones que més ocupació presenten són la 3 i la 8, amb un 100% i un 82% de les places ocupades, respectivament. D'altra banda, zones com la 4, la 6 i la 7, presenten una ocupació d'entre el 50% i el 67%, un valor molt acceptable que indica poca saturació en l'àrea.

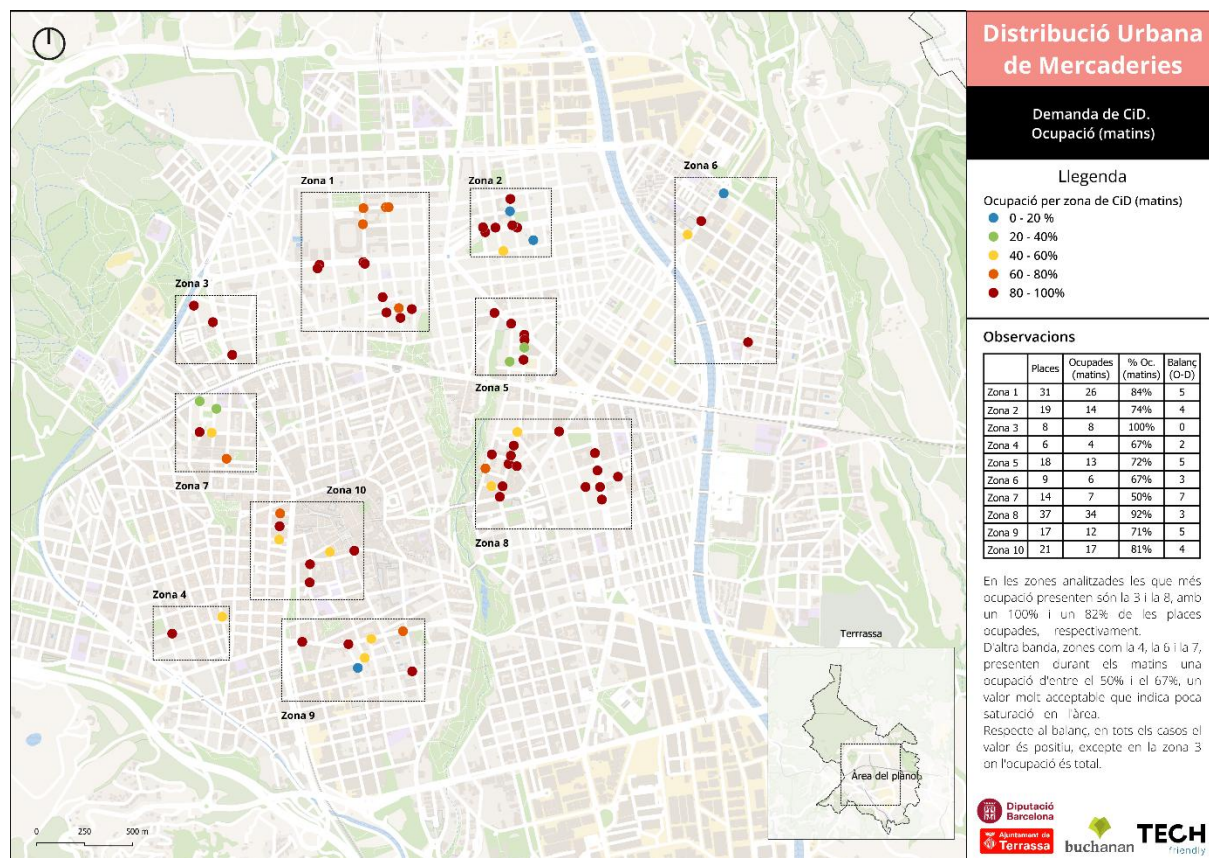


Figura 190: Ocupació de les zones de càrrega i descàrrega en el període de matins. Elaboració pròpia.

En horari de tarda (entre 17.00 i 18.00), la demanda de zones de càrrega i descàrrega es redueix en totes les zones, a excepció de les zones 1 i 4.

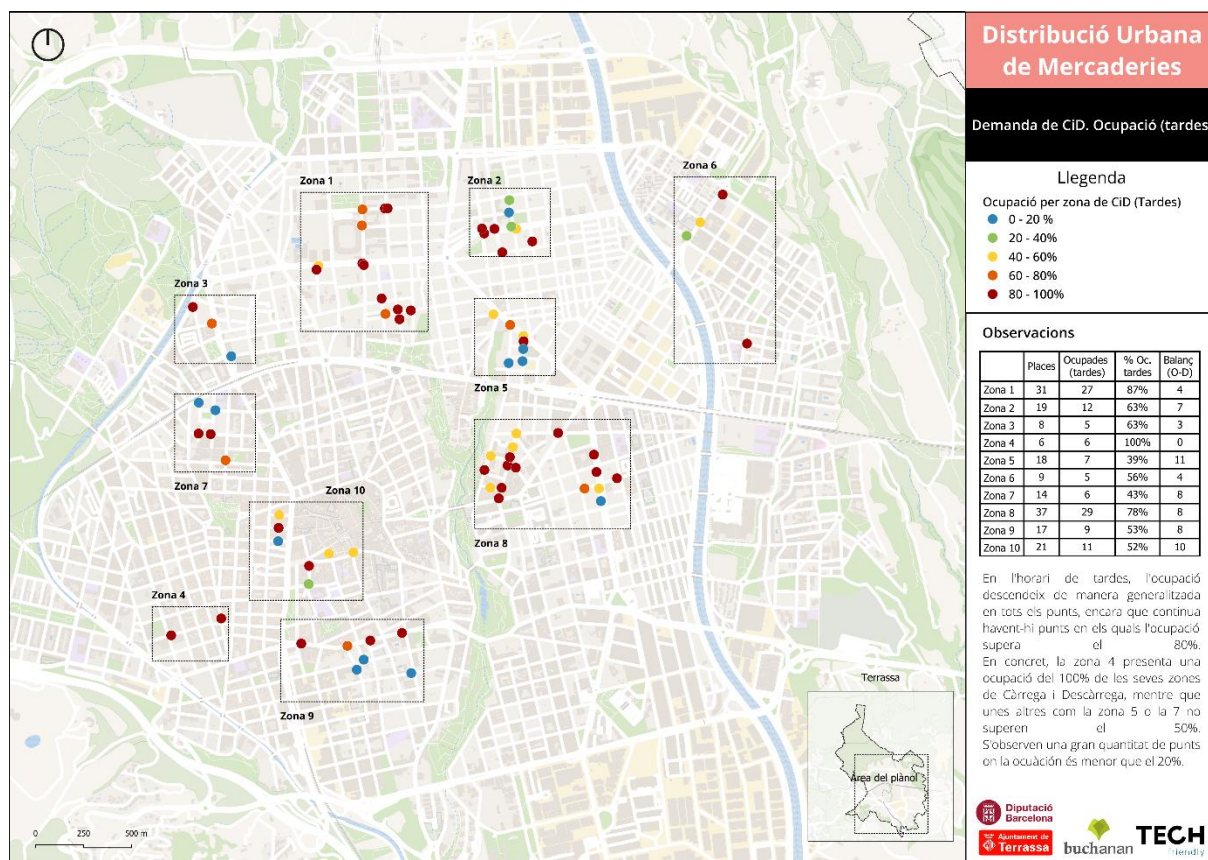


Figura 191: Ocupació de les zones de càrrega i descàrrega en el període de tardes. Elaboració pròpia.

L'ocupació nocturna de les places reflecteix l'ocupació en les mateixes durant el període d'ús lliure. Aquesta ocupació és més elevada que durant la tarda però no es considera representativa de la demanda de les places reservades per a la càrrega i descàrrega perquè no s'estan utilitzant per a aquesta activitat. No obstant això, és indicativa de la necessitat de places d'estacionament durant la nit, normalment per a residents.

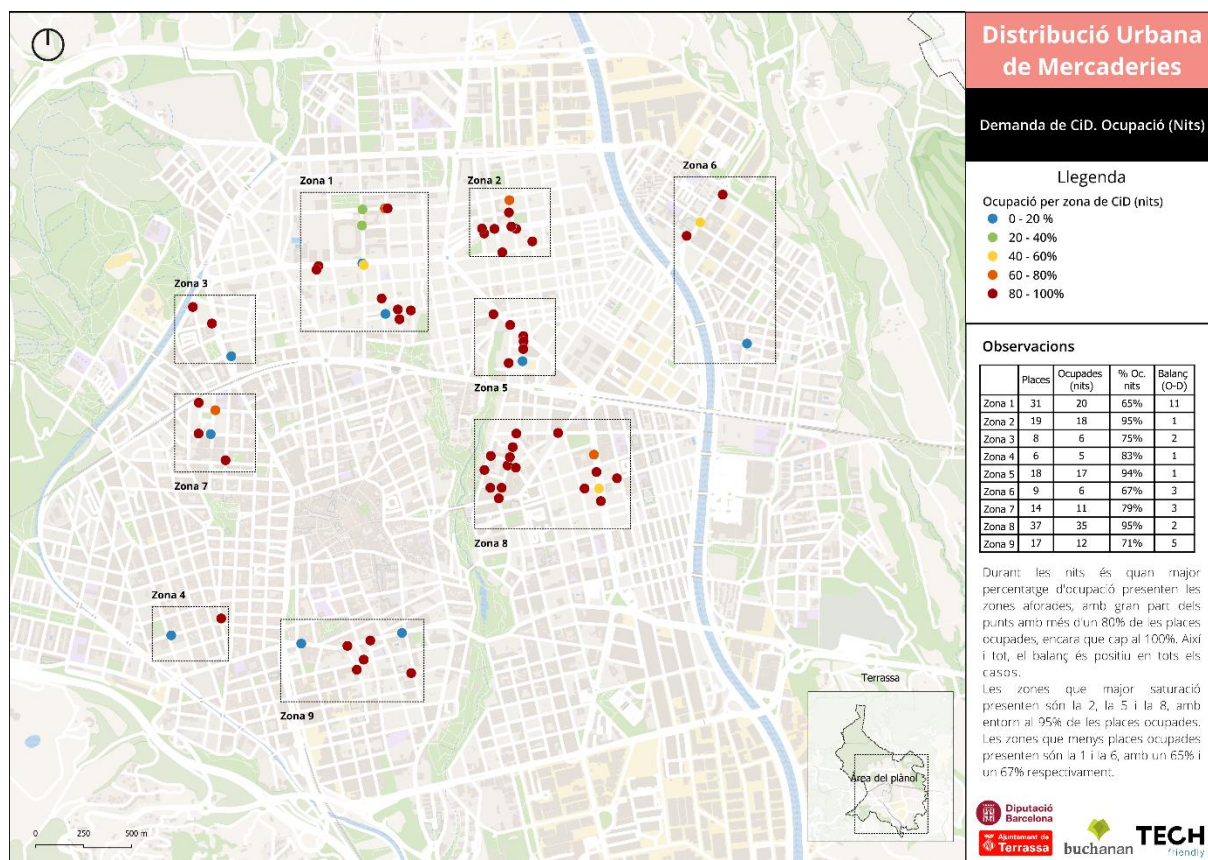


Figura 192: Ocupació de les zones de càrrega i descàrrega en el període nocturn. Elaboració pròpia.

3.8.3 Hàbits i percepció ciutadana de la DUM

Enquesta ciutadana

Com s'ha observat anteriorment en la valoració de l'estacionament, les zones de Càrrega i Descàrrega obtenen una valoració **d'un 2,9 sobre 5**, situant aquest aspecte en una franja de percepció acceptable.

D'altra banda, només un **3% de les persones enquestades** considera que les **zones de càrrega i descàrrega s'utilitzen a vegades de manera inadequada**, i únicament **el 2% considera necessari augmentar el número d'aquestes zones**. Encara que aquests percentatges són reduïts i no sembla haver-hi una preocupació generalitzada, és important tenir-los en compte com a aspectes puntuals de millora en el que a la xarxa de distribució urbana de mercaderies es refereix.

Tallers de participació

Els tallers de participació han suposat una oportunitat per a conèixer de primera mà les opinions de la ciutadania, que ha contribuït de manera activa a enriquir el PMU. S'han identificat els reptes que ha d'afrontar la xarxa de distribució urbana de mercaderies, així com oportunitats i suggeriments de millora d'aquesta xarxa. Entre els principals reptes identificats en tots els districtes destaca **l'incompliment dels horaris de càrrega i descàrrega**, la qual

cosa pot traduir-se en la interrupció de la circulació i de la mobilitat per als vianants, a més d'entorpir l'estacionament en determinades zones.

Davant aquesta problemàtica, les persones participants han esmentat les següents oportunitats de millora:

- **Control horari i digitalització:** implementar sistemes com a aplicacions mòbils o rellotges de control horari per a poder gestionar el compliment dels horaris autoritzats per a la càrrega i descàrrega, igual que en l'estacionament exprés.
- **Incentius per a lliuraments sostenibles:** fomentar l'ús de solucions sostenibles en l'última milla, com a vehicles elèctrics o bicicletes de càrrega. Això contribuiria notablement a reduir la congestió i millorar la qualitat de l'aire en els entorns urbans.

3.8.4 Reptes de futur de la DUM

Després d'analitzar l'oferta i la demanda de la xarxa de distribució urbana de mercaderies i recopilar la informació procedent de les enquestes ciutadanes i els tallers de participació per districte, s'exposa que l'ocupació mitjana d'aquestes zones no és excessiva, sent el moment al llarg del dia de major ocupació destinada a l'activitat de càrrega i descàrrega és el matí. També s'observa un ús elevat de les places en horari nocturn durant el període d'ús lliure.

No obstant això, s'identifiquen alguns reptes de futur per a millorar el servei, com pot ser **l'incompliment dels horaris de càrrega i descàrrega**. Aquest comportament, esmentat de manera reiterada en els tallers de participació, pot generar conflictes amb la resta dels usuaris de la via pública, especialment per a l'estacionament d'altres vehicles o fins i tot per a la mobilitat per als vianants, podent arribar a impactar la seguretat dels vianants.

Altres reptes de futur per al municipi són el foment d'**implantació de punts de distribució d'última milla i l'ús de modes de transport més sostenibles en la distribució de mercaderies** com a vehicles elèctrics. Aquestes iniciatives redueixen el nombre de vehicles motoritzats en els nuclis urbans així com la contaminació generada pels vehicles de gran grandària utilitzats tradicionalment.

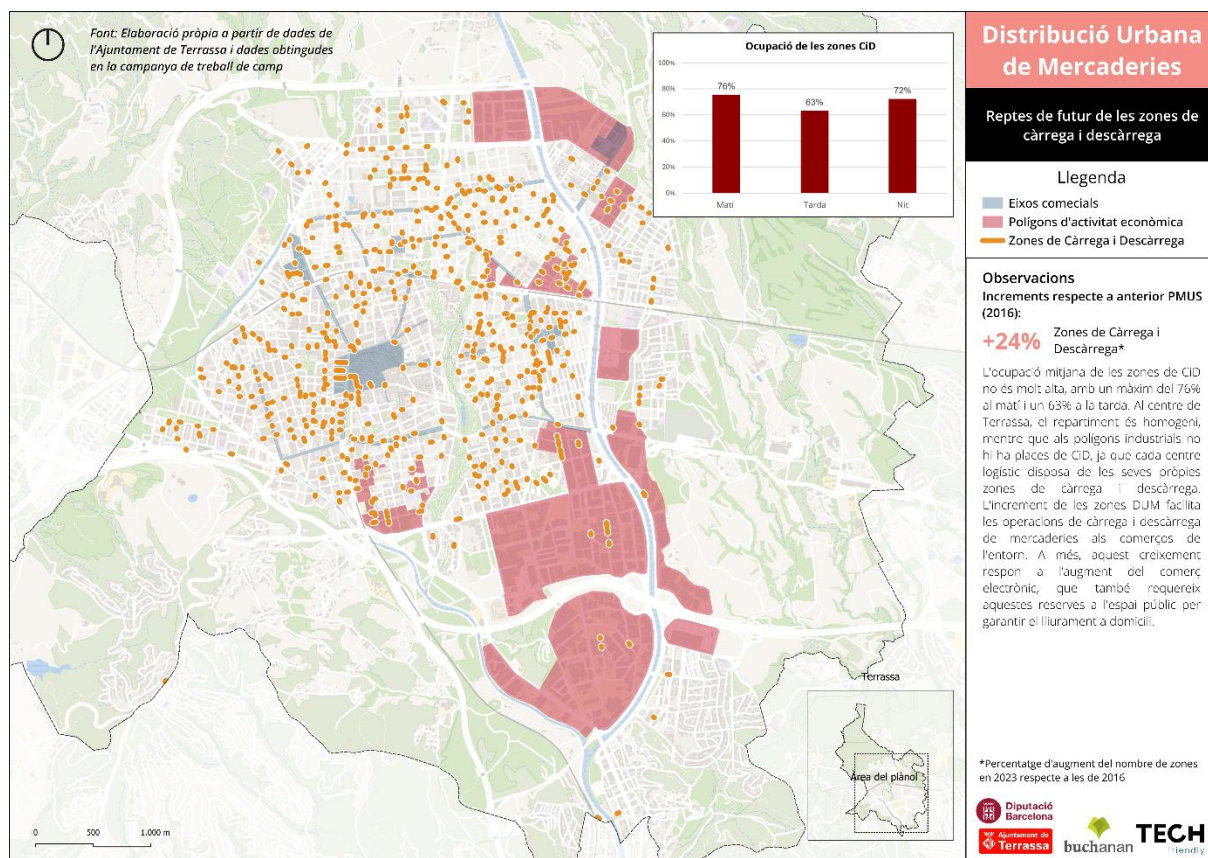


Figura 193: Reptes de futur de la distribució urbana de mercaderies. Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

3.9. Externalitats del sistema de mobilitat

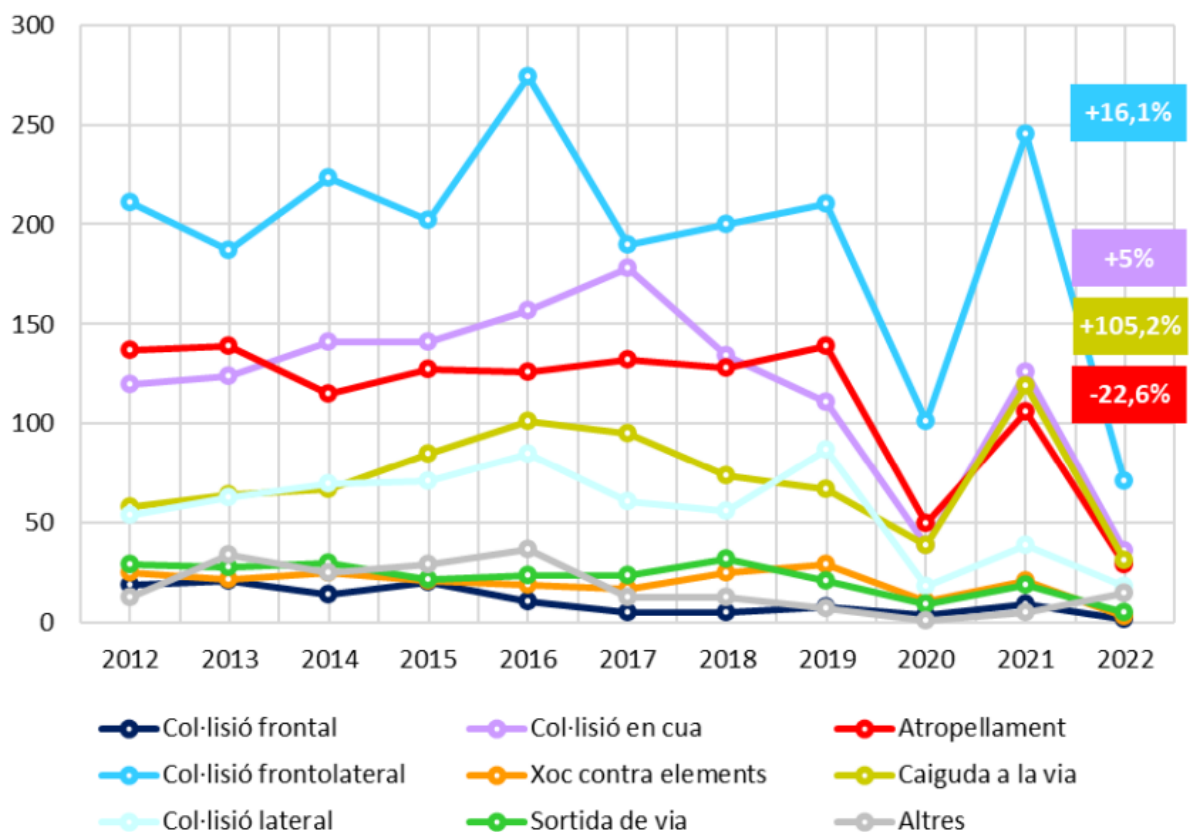
3.9.1. Seguretat viària

La seguretat viària és un eix fonamental de la mobilitat per a assegurar la seguretat de totes les persones que es desplacen en el municipi, aconseguint la prevenció d'accidents i la protecció de conductors, passatgers, vianants i altres usuaris de la via pública. A través de normes, educació i mesures de control es busca reduir riscos en les vies i fomentar un trànsit més segur i eficient.

Per aquesta raó, l'Ajuntament de Terrassa porta anys posant en marxa el *Pla local de seguretat viària de Terrassa*, aprovat en 2023 i amb un horitzó objectiu en 2026. Els objectius d'aquest pla són els següents:

- Reduir la sinistralitat en zona urbana i reduir les lesions en les víctimes.
- Reduir un 30% el número de persones ferides greus i mortals en zona urbana el 2026 en respecte el 2019.
- Aconseguir l'objectiu Visió Zero en 2050: Zero morts i Zero ferits greus amb seqüeles per tota la vida causats en accidents de trànsit.

Segons les dades reflectides en aquest pla, en els últims 12 anys l'accidentalitat ha seguit la següent evolució segons el tipus d'incident:



(*) Les dades de 2022 corresponen únicament a 6 mesos.

Figura 194: Evolució del nombre d'accidents per tipus a Terrassa (2012-2022). Font: Pla local de seguretat viària de Terrassa (2023-2026).

Els accidents més freqüents són les col·lisions frontolaterals que han experimentat increments en el 2016 i el 2021 i les col·lisions en cua, que mostren una evolució més homogènia amb un lleuger creixement en 2017, però seguit d'un descens degut al COVID-19 en 2020. El nombre d'atropellaments no ha variat significativament en els últims 10 anys, amb una tendència descendent en els últims 3 anys.

La taxa d'accidentalitat a Terrassa per cada 1000 habitants es manté relativament constant en els últims 12 anys. L'any 2021, la taxa era de 3,1 accidents per cada 1000 habitants, mentre que a Catalunya en el mateix any va ser inferior, concretament d'un 2,8.

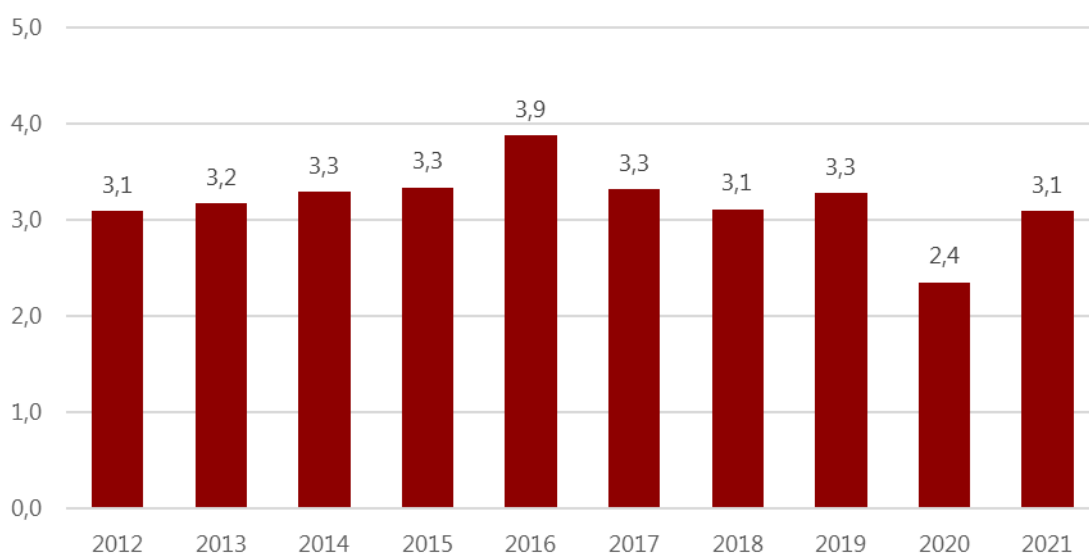


Figura 195: Taxa d'accidentalitat per cada 1000 habitants a Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir del Pla local de seguretat viària de Terrassa (2023-2026).

Tenint en compte les dades aportades per l'Ajuntament de Terrassa, que recullen l'accidentalitat entre 2021 i 2022, en total van tenir lloc 848 accidents, dels quals únicament el 4% van ser greus. Així mateix, de tots aquests accidents registrats, la majoria van tenir lloc en 2021, la qual cosa implica una reducció del 70% l'any 2022.

Quant al tipus d'accidents, els més freqüents, amb un 36% de la quota, són les col·lisions frontolaterals, seguides dels abastos al vehicle per darrere, amb un 17%. El 16% suposen caigudes de vehicles com de motocicletes o bicicletes; el 15% representen els atropellaments tant de vianants com d'usuaris de bicicleta i patinet; i el 7% les col·lisions laterals. Els tipus d'accidents que menys s'han registrat són els xocs contra obstacles, les sortides de la via i les col·lisions frontals.

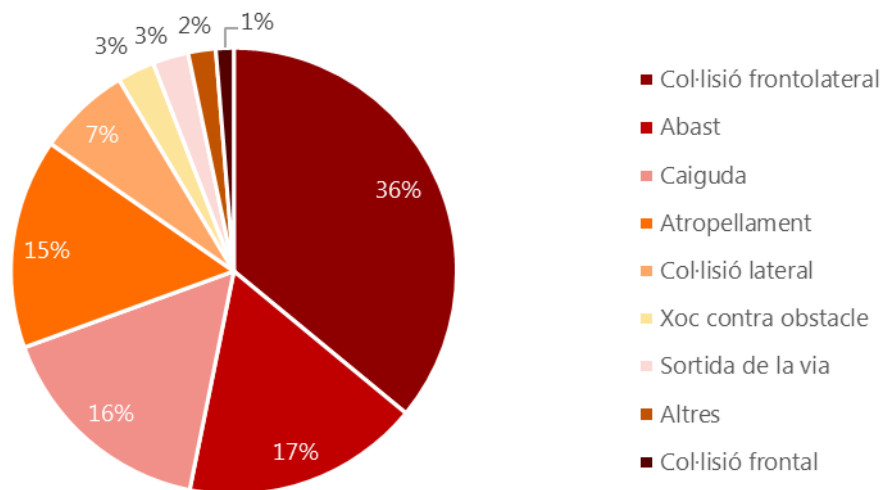


Figura 196: Repartiment d'accidents per tipus. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

Si analitzem el motiu pel qual es produeix cada accident, en la majoria dels casos es deu a la infracció d'una norma de circulació per part dels usuaris de la via (61%). En segon lloc, el 23% es deuen a una infracció del conductor, seguit del 7% que suposen els accidents produïts per distraccions. El mal estat del viari, i la velocitat inadequada representen cadascuna el 2% dels accidents. Únicament l'1% es deuen al consum d'alcohol o altres substàncies i tan sols el 0,5% estan relacionats amb el mal temps.

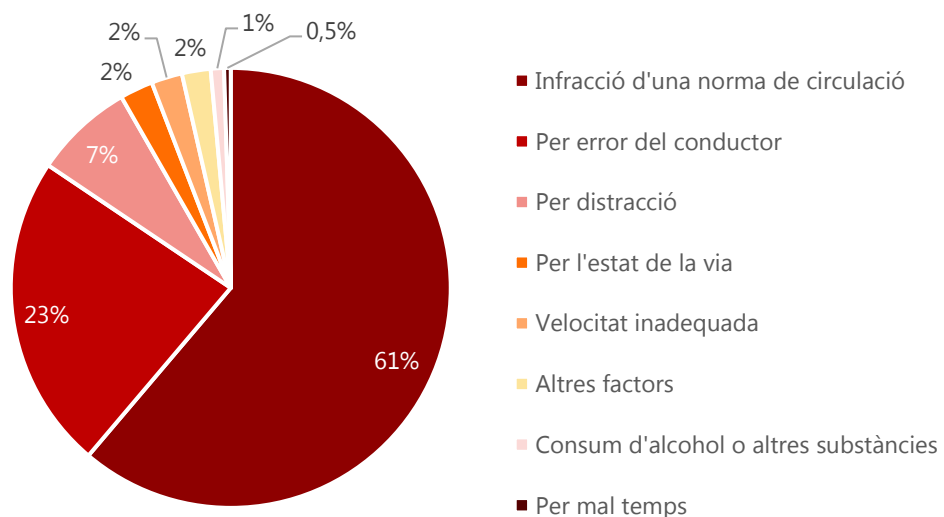


Figura 197: Distribució d'accidents segons motiu. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa.

En el següent pla es mostren les ubicacions amb major concentració d'accidents. La xarxa primària i les vies amb una major velocitat permesa aglomeren gran part dels punts més crítics, com en l'Av. del Vallés, l'Av. de Santa Eulàlia o la Plaça de l'Aigua, que registren entre 7 i 8 accidents en el període 2021-2022. La resta de punts que registren un o dos accidents estan repartits de forma més homogènia per la ciutat, a excepció dels polígons industrials i

determinades zones del centre de Terrassa a causa de la seva restricció de circulació de vehicles. Destaca que el 24% dels incidents tenen lloc a l'entorn de centres escolars.

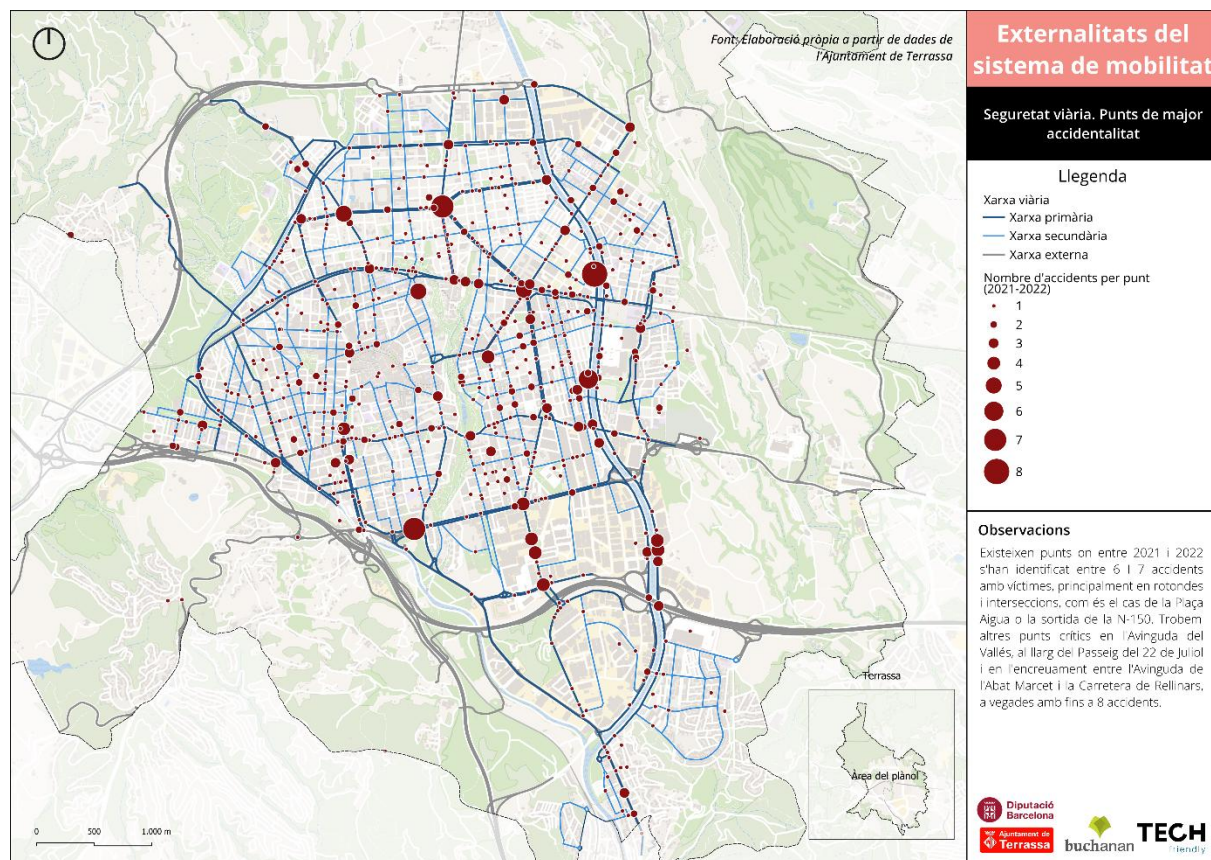


Figura 198: Punts d'accidentalitat segons el nombre d'accidents que registren. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Terrassa (2021-2022)

3.9.2. Medi ambient

Terrassa enfront del Canvi Climàtic

L'emergència del Canvi Climàtic constitueix una dinàmica global, amb especial impacte en els nuclis urbans i, per tant, és transversal a totes les polítiques municipals. Això ha d'anar recolzat d'un diagnòstic actualitzat i prospectiu amb el qual caracteritzar els impactes derivats del Canvi Climàtic que, amb diferents característiques, poden donar-se en un entorn determinat.

El canvi climàtic és ocasionat per l'alteració de la composició de l'atmosfera a causa de l'emissió de Gasos d'Efecte Hivernacle (GEI), on el diòxid de carboni té un paper central. En conseqüència, majors quantitats de radiació solar són retinudes en l'atmosfera terrestre, la qual cosa modifica el règim natural de temperatures i precipitacions i altera els ecosistemes del planeta.

El Panell Intergovernamental per al Canvi Climàtic (IPCC per les seves sigles en anglès) va projectar en el seu Cinquè Informe d'Avaluació de 2014 quatre escenaris per al segle XXI depenent de l'evolució de les emissions de GEI: les "Representative Concentration Pathways" (RCP). Aquestes sendes il·lustren el potencial forçament radiatiu en 2100, és a dir, la diferència

entre l'energia rebuda des del sol i l'energia irradiada pel planeta a l'espai expressada en W/m^2 . Com més gran és el quocient del forçament radiatiu major calor es acumula en l'atmosfera, ocasionant desequilibris en els sistemes climàtics de tot el planeta que desencadenen, al seu torn, altres efectes com l'ascens del nivell de la mar, la desertificació o la pèrdua de biodiversitat. Els escenaris contemplats en grau més alt per l'IPCC són el RCP4.5 i el RCP8.5.

RCP4.5: Implica un augment de les emissions contaminants fins a aconseguir un punt màxim en 2040, reduint-se a partir d'eixe moment. En aquest escenari la temperatura mitjana del planeta augmentaria entre 2,1 i 3,5 °C respecte a la temperatura mitjana global del període de referència (1850-1900). Es tracta d'un escenari intermedi dins dels considerats per l'IPCC amb una probabilitat relativament alta.

RCP8.5: Implica un escalfament considerablement allunyat d'aquest acord, amb un augment mitjà de la temperatura global entre 3,3 i 5,7 °C, la qual cosa comportaria desequilibris climàtics crítics.

A tall d'exemple, per cada 1.000 GtCO₂eq acumulades en l'atmosfera, la temperatura mitjana de la superfície terrestre augmenta entre 0,27 °C i 0,63 °C. D'aquesta manera, és possible estimar els canvis de la temperatura mitjana del planeta en funció de la trajectòria de les emissions.

No obstant això, el Sisè Informe d'Avaluació de 2021 de l'IPCC dins de la modelització d'escenaris, un conjunt de factors socioeconòmics més enllà del forçament radiatiu dels RCPs que permeten definir escenaris més precisos així com els seus impactes derivats. Aquests escenaris denominades "Shared Soci-econòmic Pathways" (SSPs). Se centren en aspectes com l'economia, la tecnologia, la governança i l'equitat social, proporcionant contextos en els quals es poden implementar polítiques climàtiques i avaluar els seus impactes. Cada SSP estableix un context socioeconòmic que estableix les bases per a cada RCP. L'IPCC defineix les següents sendes:

SSP1: Sostenibilitat. Aquest escenari representa un futur en el qual es prioritzen la sostenibilitat i l'equitat. Es caracteritza per un fort enfocament en el desenvolupament net i en la reducció de la pobresa, amb altes inversions en tecnologia i educació.

SSP2: Meitat de camí. Assumeix un desenvolupament que segueix les tendències actuals, amb un creixement moderat i un enfocament mixt en sostenibilitat i desenvolupament econòmic. Les polítiques climàtiques s'implementen, però de manera limitada i sense un enfocament transformador.

SSP3: Rivalitat regional. Aquest escenari se centra en un futur fragmentat, marcat per tensions geopolítiques i un creixement desigual. Les inversions en sostenibilitat són escasses, i hi ha un èmfasi en l'autosuficiència regional, la qual cosa limita la cooperació internacional.

SSP4: Desigualtat alta. En aquesta senda, s'observa un augment significatiu en la desigualtat tant entre països com dins d'ells. Els grups vulnerables enfronten reptes severs per a accedir a

recursos i oportunitats, i les polítiques climàtiques són ineficaces a causa de la falta de governança i cohesió social.

SSP5: Desenvolupament impulsat per combustibles fòssils. Aquest escenari es centra en un model de creixement impulsat pels combustibles fòssils, amb un desenvolupament econòmic ràpid però insostenible. La dependència de l'energia fòssil condueix a un augment en les emissions de gasos d'efecte hivernacle i a un menor enfocament en la sostenibilitat.

Les SSP són considerades juntament amb els RCP per a explorar com diferents contextos socioeconòmics (SSP) poden conduir a diferents nivells de concentració de GEI (RCP) i, en conseqüència, a diferents impactes climàtics.

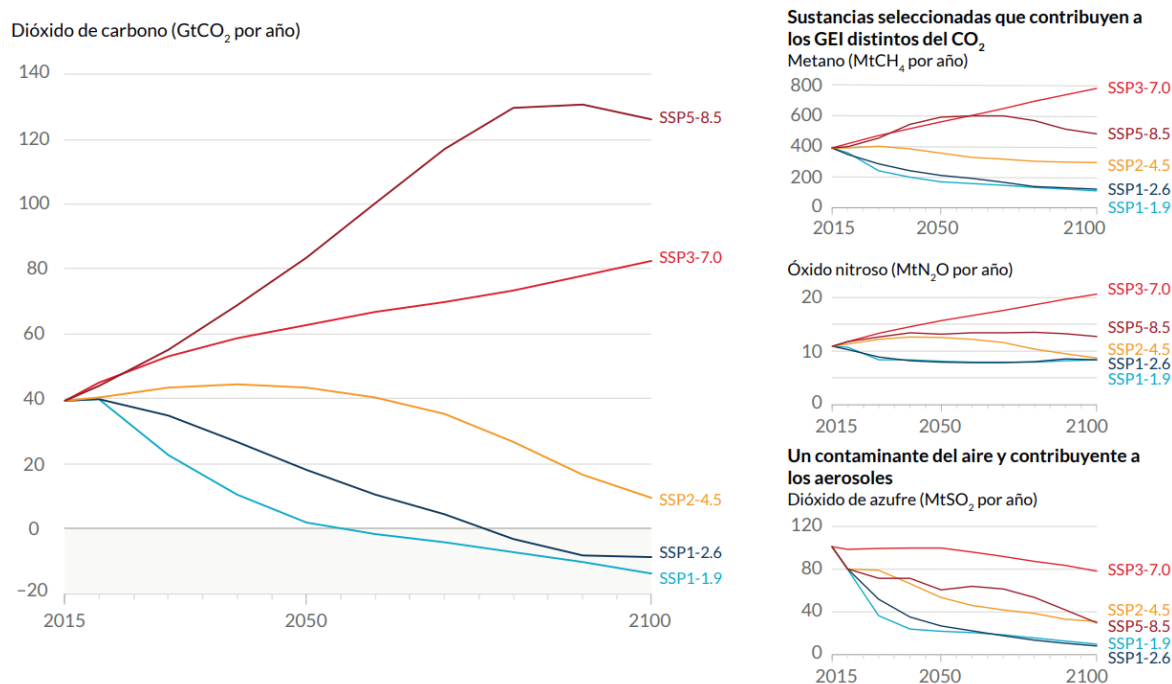


Figura 199. Emissions anuals de gasos que contribueixen al canvi climàtic segons escenaris SSPs. Font: Sisè Informe d'Avaluació de l'IPCC de 2021

L'escenari SSP2-4.5, que combina la trajectòria socioeconòmica de tendència mitjana (SSP2) amb un camí de forçament radiatiu intermedi (RCP4.5), presenta una sèrie d'impactes potencials relacionats amb el canvi climàtic i el desenvolupament sostenible. El Sisè Informe d'Avaluació de l'IPCC considera l'escenari SSP2-4.5 com un dels més probables. Es tracta d'un escenari de desenvolupament intermedi considerant la tendència actual sense implementar polítiques climàtiques significativament més ambicioses. No obstant això també és rellevant considerar escenaris pitjors com SSP5-8.5 doni es dona un fort creixement econòmic, però impulsat per combustibles fòssils, sense esforços significatius per a reduir emissions.

Una vegada caracteritzats els escenaris climàtics probables, és important analitzar com es presenta a escala local sobre la ciutat de Terrassa i els impactes que es derivarien de cadascun. Per a això, és necessari analitzar dos grups de variables relacionats amb el règim de temperatures i amb el règim de precipitacions. A l'hora d'identificar tendències en sèries climàtiques, és necessari comptar amb un registre històric de dades contínues en un període

temporal d'almenys 30 anys. En aquest cas s'ha considerat un registre històric de 60 anys des de 1970 fins a 2024 des d'on s'han projectat els escenaris SSP2-4.5 i SSP5-8.5 fins a l'any 2100. Les dades han estat obtinguts de la plataforma Adaptatecca del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic. Tot això permet identificar el context climàtic en el qual ens trobem actualment així com les potencials trajectòries del segle XXI.

Alteració del règim de temperatures

L'augment de les emissions GEI a Terrassa ha provocat un augment de la temperatura mitjana anual. Actualment la temperatura mitjana de l'última dècada és de 14,75 °C, 1,07 graus superior a la mitjana de la dècada de 1970. Aquesta situació evidencia com alguns impactes derivats del canvi climàtic són ja irreversibles i enfront d'ells només queda la implementació de mesures d'adaptació.

Considerant l'escenari SSP2-4.5, la temperatura mitjana a la ciutat podria augmentar 1,9 °C en 2050 i en 2100 hauria augmentat 2,46 °C respecte al període de referència. En el cas de la senda SSP5-8.5 a mitjan segle se superarien els 16 °C de temperatura mitjana (+2,5 °C) arribant a 18,94 °C en 2100. Això suposaria un escalfament de 4,82 °C provocant un desequilibri molt notori en el clima.

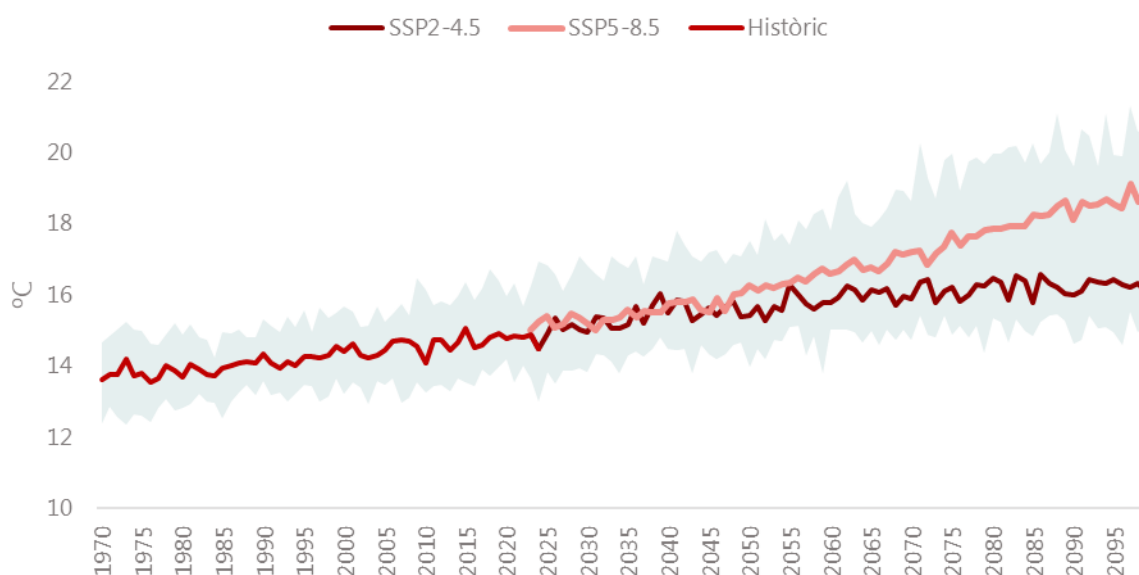


Figura 200. Evolució de la temperatura mitjana anual a Terrassa considerant els escenaris SSP2-4.5 i SSP5-8.5. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la plataforma Adaptatecca.

L'augment de les temperatures corre paral·lel amb l'increment de la durada màxima de les onades de calor. L'Agència Estatal de Meteorologia (AEMET) defineix les onades de calor de la manera següent:

Es considera 'Onada de calor' un episodi d'almenys tres dies consecutius, en què com a mínim el 10% de les estacions considerades registren màximes per sobre del percentil del 95% de la seva sèrie de temperatures màximes diàries dels mesos de juliol i agost del període 1971-2000.

En el cas de Terrassa, la temperatura llindar per a la determinació de les onades de calor és de 29,5 °C. Actualment, la durada màxima de les onades de calor és de 13 dies, 5 més que en la dècada de 1970. No obstant això, en els escenari SSP2-4.5 i SSP5-8.5 la durada màxima de les onades de calor podria prolongar-se fins a 17 i 26 dies respectivament en 2050 aconseguint un màxim de 25 i 57 dies en 2100.

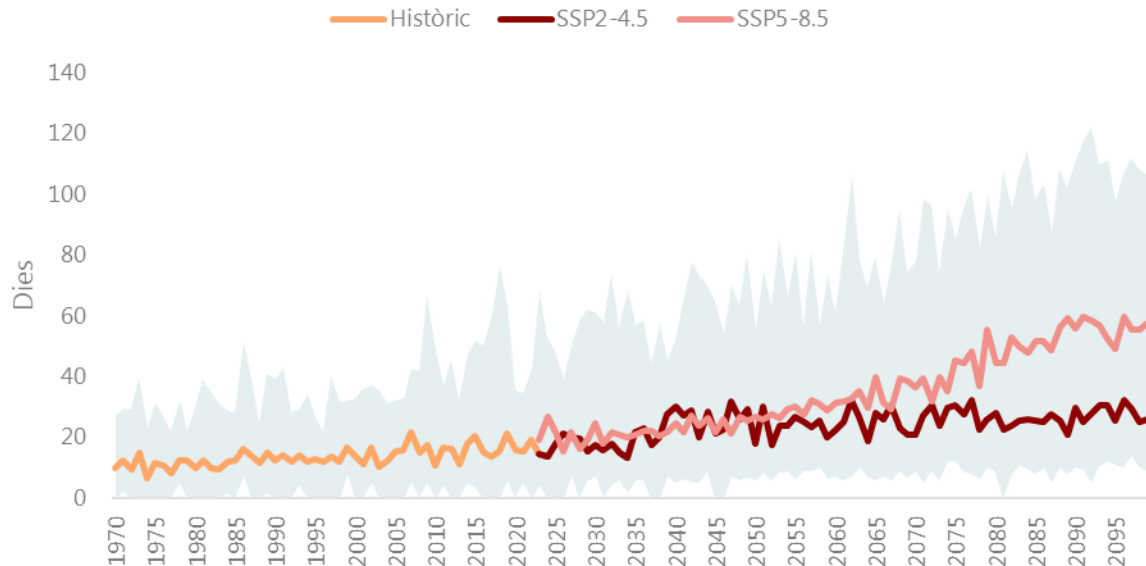


Figura 201. Durada màxima de les onades de calor a Terrassa considerant els escenaris SSP2-4.5 i SSP5-8.5. Font:
Elaboració pròpia a partir de dades de la plataforma Adaptatecca.

Alteració del règim de precipitacions

Les previsions per a Terrassa en l'escenari SSP2-4.5, pel que fa a les precipitacions, assenyalen una caiguda sostinguda de la precipitació mitjana reduint-se en 0,05 mm/dia en 2050 i es mantindria relativament constant en 1,79 mm/dia al llarg de tot el segle. En l'escenari SSP5-8.5 la precipitació mitjana diària es reduiria 0,05 mm/dia en 2050 i 0,24 mm/dia per a finals de segle arribant a una mitjana de 1,22 mm/dia. Aquestes xifres es reflecteixen en una reducció del nombre de dies de pluja. Si actualment Terrassa registra una mitjana d'entre 75 dies de pluja a l'any, en 2100 l'escenari SSP2-4.5 projecta un 67 dies de pluja i en el SSP5-8.5 els dies de pluja es redueixen a 61 a l'any.

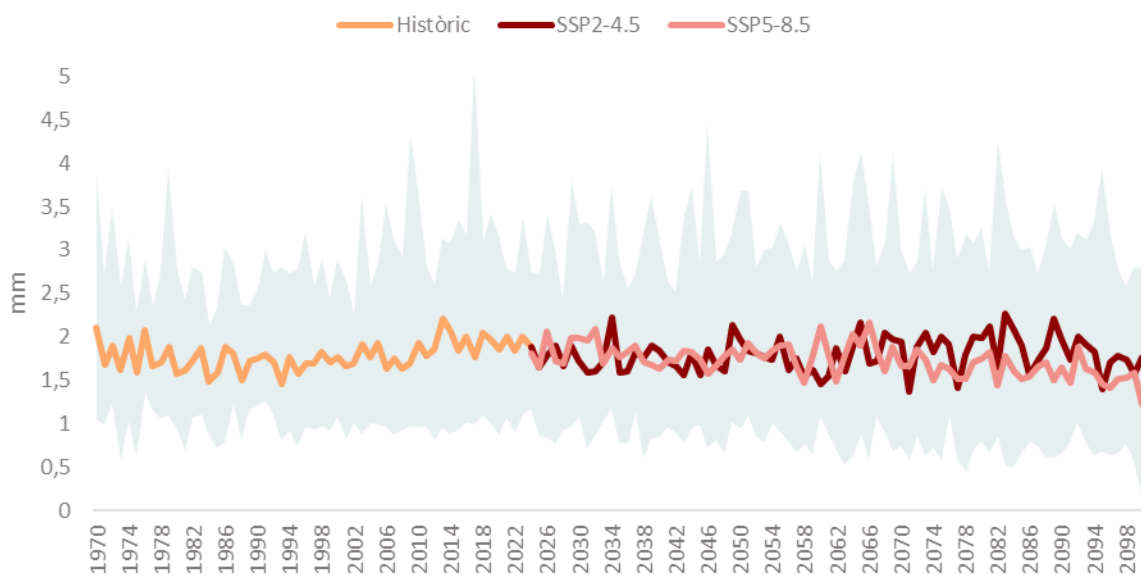


Figura 202. Evolució de la precipitació mitjana diària en Terrassa considerant els escenaris SSP2-4.5 y SSP5-8.5. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la plataforma Adaptatecca.

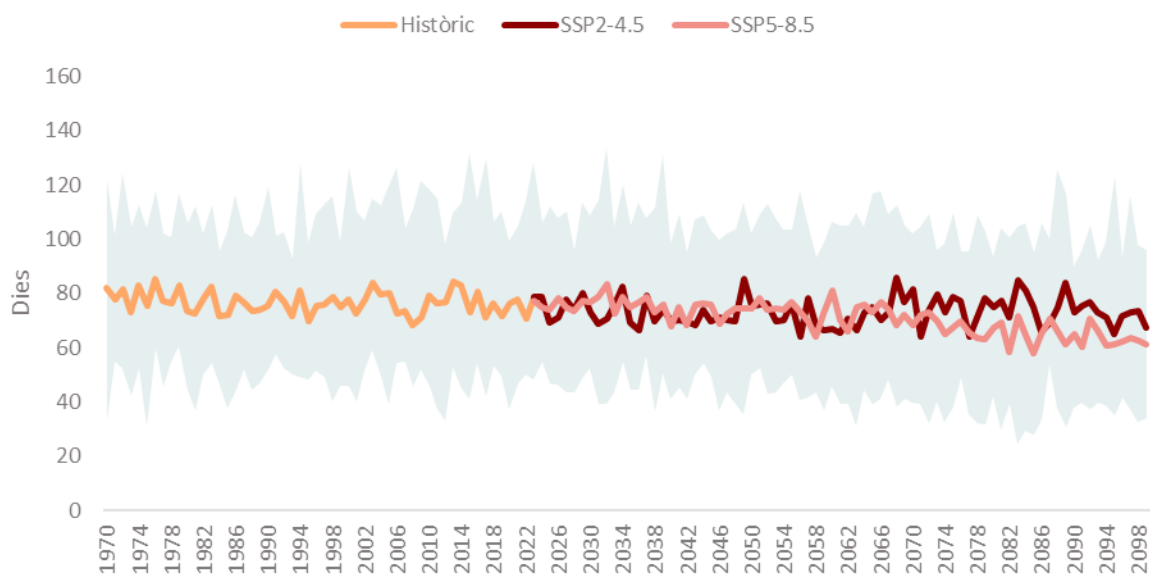


Figura 203. Evolució del nombre de dies de pluja a l'any a Terrassa considerant els escenaris SSP2-4.5 i SSP5-8.5. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la plataforma Adaptatecca.

	Mitjana 1970- 1979	SSP2-4.5			SSP5-8.5		
		2024	2050	2100	2024	2050	2100
Temperatura mitjana (°C)	13,78	14,47	15,39	16,07	14,47	16,26	18,94
Durada màxima d'onades de calor (dies)	8	13	17	26	13	26	57

Precipitació mitjana diària (mm/dia)	1,82	1,81	1,77	1,77	1,81	1,77	1,22
Nombre de dies de pluja a l'any	79	75	75	67	75	74	61

Taula 72. . Evolució de les variables climàtiques en els escenaris SSP2-4.5 i SSP5-8.5. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la plataforma Adaptatecca.

Impactes derivats del Canvi Climàtic

L'avaluació dels impactes derivats del canvi climàtic té un caràcter qualitatiu donada la dificultat per a quantificar el grau d'afecció de cada escenari al llarg d'un segle. No obstant això, els impactes que a continuació es descriuen són comuns tant a l'escenari SSP2-4.5 com al SSP5-8.5. La principal diferència entre tots dos serà la severitat dels impactes així com el grau d'exposició i la vulnerabilitat del territori afectat.

L'alteració del règim de precipitacions i temperatures, a conseqüència de l'emissió de Gasos d'Efecte Hivernacle pot provocar impactes considerables en la qualitat de vida de la ciutat. L'augment de les temperatures mitjanes, unit a una escassetat creixent de precipitacions, suposaran una deterioració de les espècies vegetals i cultius autòctons. En la mesura en què alguns cultius no puguin sobreviure en les noves condicions climàtiques de Terrassa, serà necessari l'ús d'una major quantitat de recursos hídrics escassos a causa de les sequeres cada vegada més prolongades. Això no sols tindrà repercussions en les activitats econòmiques sinó també en la qualitat de vida del mitjà urbà. Les creixents dificultats per al manteniment de la flora actual de Terrassa (especialment en el cas d'arbres amb poca capacitat adaptativa o zones amb gespa que requereixen reg periòdic) minvaran els pulmons de la ciutat, provocant una reducció la capacitat d'absorció de contaminants en un escenari d'emissions creixents. Això tindrà conseqüències negatives sobre la salut humana atès que la concentració de contaminants a la ciutat podria augmentar significativament. D'altra banda, el règim tèrmic podria propiciar l'arribada d'espècies invasores amb major capacitat d'adaptació, reduint la biodiversitat urbana i propagant noves malalties.

Al mateix temps, la prolongació de les onades de calor constitueix una amenaça per a la salut humana, especialment per a aquells grups de població més vulnerables. Per exemple, els grups de major edat solen ser més sensibles a canvis de temperatura. El nivell de confort tèrmic en aquest grup tendeix a ser entre 0,2 i 4 °C menys que el dels grups més joves. Això és especialment rellevant en una ciutat on en 2022 el 17,3% dels residents es trobava en la franja d'edat de 65 o més anys.

Al mateix temps, l'alternança de períodes de sequera amb moments puntuals d'intensa precipitació provocarà una sèrie d'impactes molt significatius a la ciutat. En primer lloc, en període de sequia i alta evapotranspiració els sòls no segellats de Terrassa (aquells sense asfaltat dedicats generalment a zones verdes) reduiran la seva humitat, compactant-se i dificultant l'arrelament de les espècies vegetals essencials per a la fixació del sòl. Seguidament, en períodes de precipitació, en absència d'aquestes espècies vegetals, es donaran importants

processos erosius sobre uns sòls compactats sense capacitat d'absorció. Això redundarà en una deterioració de les zones verdes de la ciutat així com la potencial i gradual rebliment de la xarxa de clavegueram.

En suma, l'emissió de GEI que acceleren el Canvi Climàtic acaben materialitzant-se en impactes que afecten la salut de les persones, la qualitat del mitjà urbà i la biodiversitat de Terrassa.

Avaluació de la qualitat de l'aire

Els impactes ambientals ocasionats per la mobilitat tenen el seu origen en els vehicles de combustió interna. El seu consum de dièsel, gasolina, gas líquid de petroli o gas natural dona origen a una sèrie de contaminants gasosos alliberats a l'atmosfera. Aquests compostos contribueixen a la deterioració de la qualitat de l'aire en els entorns urbans.

Uns certs gasos residuals, com el diòxid de carboni (CO₂), el metà (CH₄) i el diòxid de nitrogen (NO₂), són classificats com a Gasos d'Efecte hivernacle (GEI), i la seva acumulació en l'atmosfera és la principal causa del canvi climàtic.

Al mateix temps, el consum de carburant genera compostos orgànics volàtils (COV) els quals tenen una gran capacitat de penetració en les vies respiratòries. Una vegada alliberats en l'atmosfera, aquests compostos reaccionen amb els òxids de nitrogen de l'aire en presència de llum generant contaminants secundaris com l'ozó troposfèric (O₃). Algunes impureses dels combustibles fòssils, com el sofre, reaccionen amb l'oxigen atmosfèric donant lloc a diòxid de sofre (SO₂). Posteriorment, en combinar-se amb el vapor d'aigua provoca la pluja àcida que contamina el sòl, les aigües superficials i els cultius.

Al costat de l'enfocament macroscòpic que aporta l'estudi dels impactes derivats del Canvi Climàtic a través dels diferents models i escenaris projectats per al segle XXI, és important analitzar la concentració de contaminants a nivell local a Terrassa. Això permet diagnosticar l'estat actual de la ciutat en matèria de medi ambient.

Per a això, s'han pres dades de la xarxa de mediació de la qualitat de l'aire de Catalunya, concretament de l'estació amb codi 08279011 de Terrassa situada en Rambleta de la Passada Alegre amb coordenades UTM 41.556114, 2.0073977. Aquesta estació registra dades de contaminació de diòxid de nitrogen (NO₂), diòxid de sofre (SO₂), partícules de diàmetre igual o inferior a 10 µm (PM₁₀) i ozó troposfèric (O₃). L'anàlisi de contaminants s'ha realitzat considerant els límits establerts en el Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire així com els límits de concentració de contaminants recomanats per l'Organització Mundial de la Salut (OMS). La presa de dades ha abastat des del 01/01/2023 fins al 31/12/2023. A més de l'anàlisi anual s'ha considerat un dia tipus per a l'anàlisi diària dels contaminants. Aquest dia és el dijous 16/11/2023. Es tracta d'un dia entre setmana laborable per la qual cosa és probable que els fluxos de mobilitat s'assemblin amb la mitjana habitual de la ciutat.

Diòxid de nitrogen

Els òxids de nitrogen alliberats pels vehicles de combustió (NO i NO₂) solen reaccionar amb l'oxigen de l'aire per a formar NO₂. El volum de trànsit, la velocitat mitjana i la freqüència de parades i arrencades són els principals factors que intervenen el grau de concentració d'aquest contaminant.

La mitjana de la contaminació horària per NO₂ és de 29,44 µg/m³. En cap moment arriba a superar el llindar d'activació (180 µg/m³), informació (200 µg/m³) i alerta (400 µg/m³). No obstant això, tots els mesuraments estan per sobre del límit de 10 µg/m³ recomanat per l'OMS

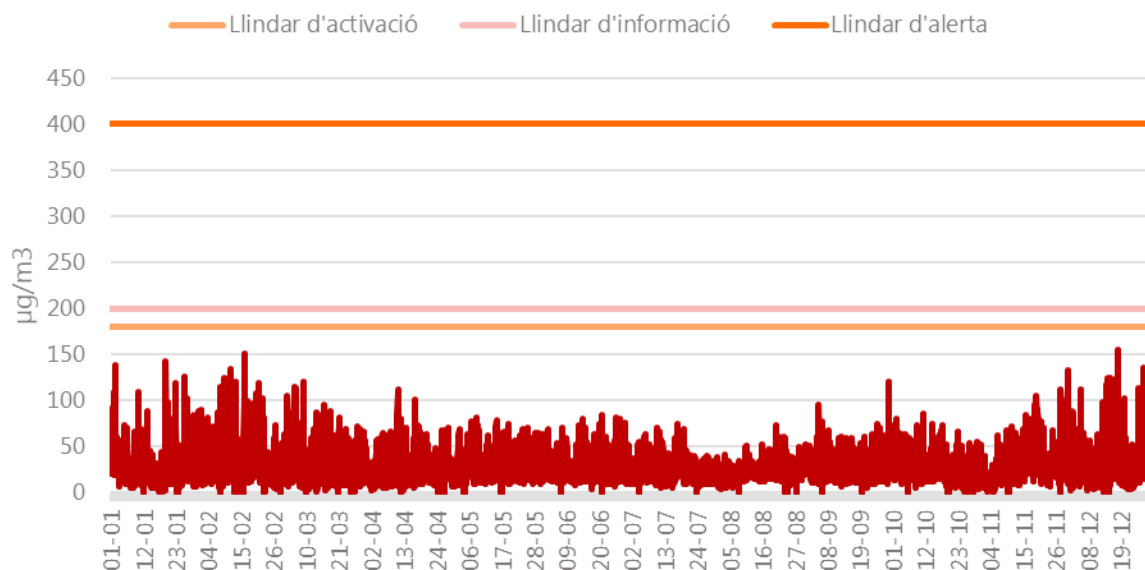


Figura 204. Concentració de diòxid de nitrogen (NO₂) a Terrassa durant 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

En un dia tipus s'observa un augment de la contaminació descrivint un primer pic en l'hora punta de demà entre les 07.00 i les 09.00. No obstant això el principal pic de contaminació es produeix a la tarda coincidint amb els desplaçaments des dels centres de treball i estudi.

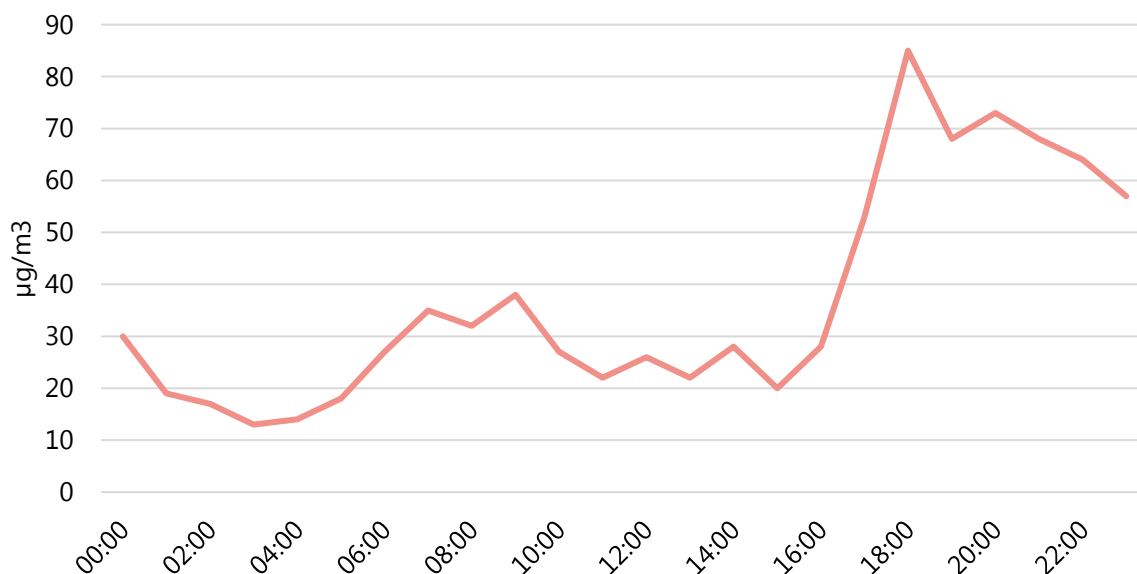


Figura 205. Concentració horària de NO2 en un dia tipus (16/11/2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

Cal destacar que l'estació de mesurament de qualitat de l'aire s'emplaça en les avinguda que comunica el centre de Terrassa directament amb l'autovia C-16. Per tant, és molt probable que aquest via aculli una part considerable dels desplaçaments de tornada del treball, així com els desplaçaments amb destinació a Terrassa per altres motius (oci, compres, gestions...). En aquest sentit, els comerços i serveis de restauració situats en els voltants de l'estació juguen un paper important com a elements atractores. D'altra banda, l'augment de la mobilitat a la tarda en tota la ciutat provoca a vegades la congestió del vial d'entrada a la ciutat i incorporació a la glorieta pròxima a l'estació de mesurament, la qual cosa pot llançar nivells de contaminació més elevats en període vespertí. Per aquestes raons el pic de contaminació de la tarda, tant en el NO2 com en la majoria dels contaminants analitzats, sol ser superior al pic del matí.

Diòxid de sofre

El sofre és una de les impureses més comunes en els combustibles fòssils, especialment en el petroli, d'on s'obté gasolina i dièsel, però també en altres combustibles com el carbó. Per tant,

el diòxid de sofre (SO_2) és un contaminant primari sintetitzat en el procés de combustió dins dels motors alimentats amb petroli.

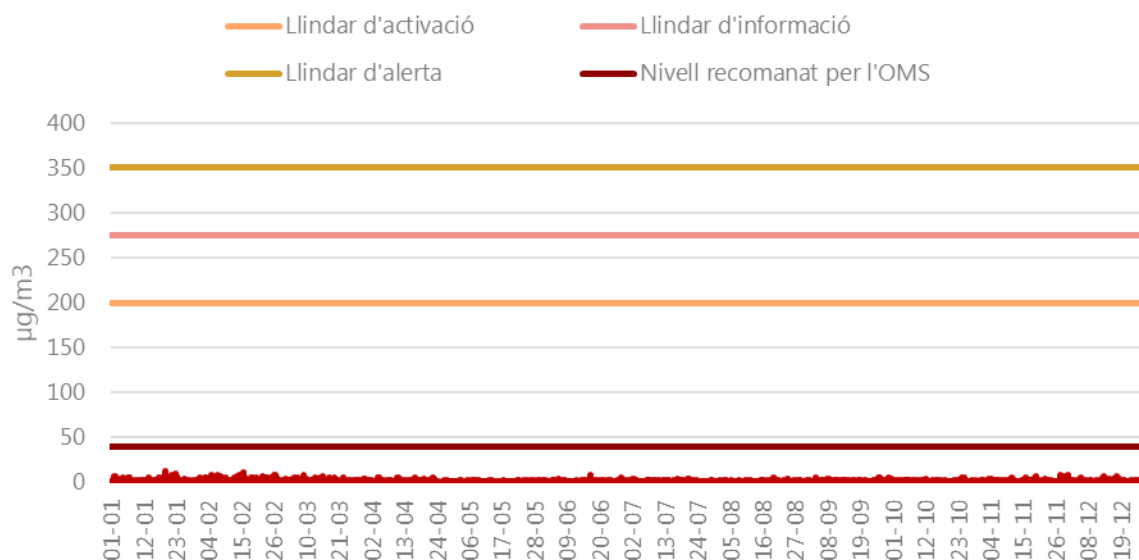


Figura 206. Concentració de diòxid de sofre (SO_2) a Terrassa durant 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

A Terrassa la contaminació per diòxid de sofre és significativament baixa. A pesar que en ocasions puntuals es registren pics de $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ la mitjana es manté en $1,54 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Amb les dades recaptades en cap moment s'arriben a superar els líndars d'activació ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) informació ($300 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i alerta ($500 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Tampoc s'aconsegueix en cap moment el nivell recomanat per l'OMS establert en $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

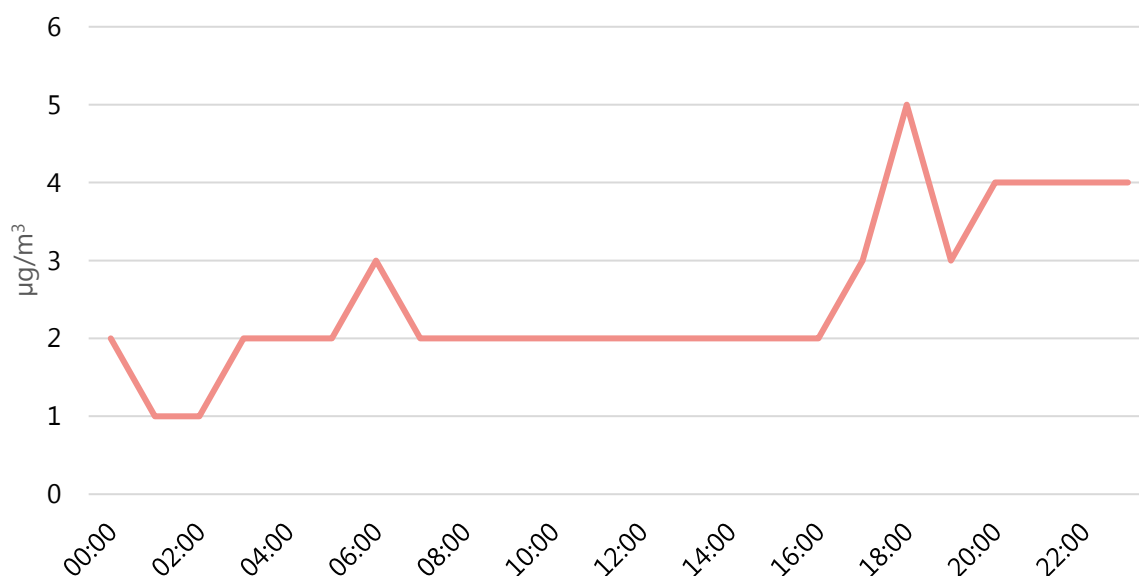


Figura 207. Concentració horària de SO_2 en un dia típic (16/11/2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

A l'hora d'analitzar els valors de contaminació per hores s'observa que la sensibilitat de l'estació enfront del SO₂ no és tan elevada com en el mesurament del NO₂. A un així, el patró és similar amb un primer pic de contaminació al matí i un pic major a la tarda coincidint amb els períodes de major flux de desplaçaments de mobilitat quotidiana.

Monòxid de carboni

La reacció de combustió que s'origina en els motors dels vehicles és imperfecta, la qual cosa genera altres gasos a més dels quals teòricament haurien de generar-se (CO₂ i el vapor d'aigua). Quan existeix un dèficit d'oxigen en la combustió, s'origina monòxid de carboni (CO).

A pesar que el CO és incolor, inodor i insípid, en grans quantitats pot ser mortal per als éssers vius. En inhalar-ho, la molècula de CO s'adhereix a l'hemoglobina dins de l'organisme, reduint la capacitat de transport d'oxigen en la sang i provocant una hipòxia.

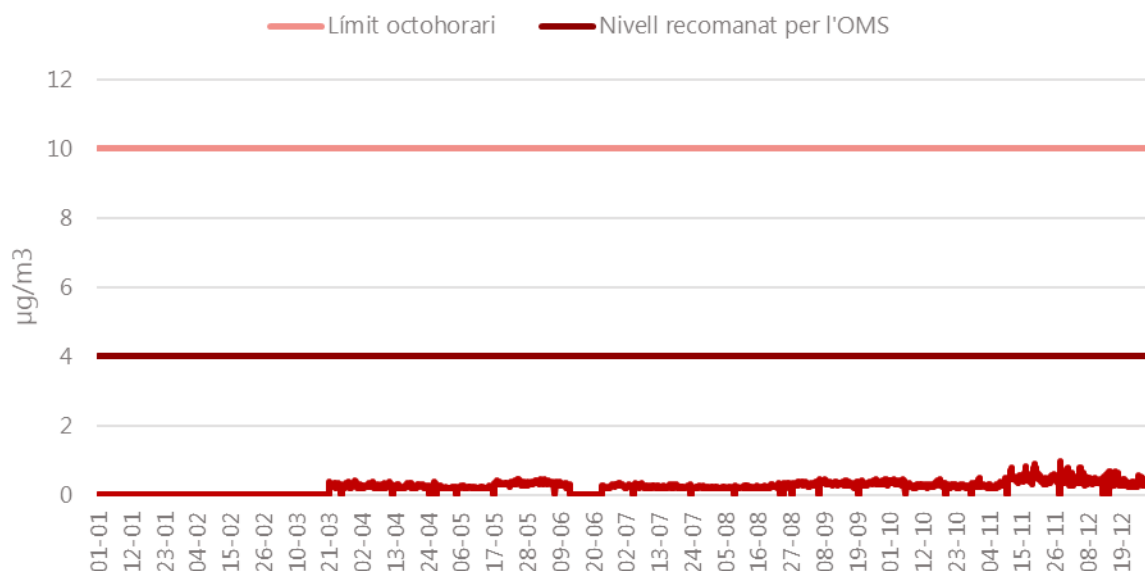


Figura 208. Concentració de monòxid de carboni (CO) a Terrassa durant 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

Les dades relatives a les concentracions de monòxid de carboni abasten solament des de març de 2024 fins a desembre del mateix any. Així i tot, no evidencia en cap moment la superació del límit octo-horari de 10 mg/m³ ni el límit de 4 µg/m³ recomanat per l'OMS.

Al llarg del dia, la concentració de monòxid de carboni tendeix a elevar-se de forma relativament constant fins a aconseguir el seu pic màxim de 0,9 mg/m³ entre les 18.00 i les 21.00. La tendència revela una acumulació de contaminació conforme augmenta el flux de vehicles.



Figura 209. Concentració horària de CO en un dia típic (16/11/2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

L'emissió de monòxid de carboni pot associar-se a fonts distintes del trànsit. Per exemple, el manteniment del pic de contaminació des de les 18.00 fins a les 23.00 pot ser degut a aquest efecte conjunt del trànsit i d'altres fonts estacionàries com la calefacció de les llars o del centre comercial situat en les proximitats de l'estació.

Ozó troposfèric

En unes certes ocasions, el diòxid de nitrogen (NO_2) emès pels motors de combustió tenen la capacitat de reaccionar, en presència de radiació solar, donant lloc a $\text{NO} + \text{O}$. La molècula d'oxigen després del diòxid de nitrogen pot reaccionar posteriorment amb l'oxigen atmosfèric (O_2), sintetitzant ozó troposfèric (O_3). Per aquesta raó, l'ozó troposfèric es classifica com un contaminant fotoquímic secundari, cosa que significa que no s'emet directament des de la font de contaminació, sinó que es produeix com a resultat de reaccions químiques entre els gasos emesos i els compostos presents en l'atmosfera.

L'ozó troposfèric en concentracions elevades pot tenir efectes com la degradació de materials que contenen cadenes llargues de polímers, com el cautxú, plàstics o pintures. Per tant, és important considerar aquests processos químics secundaris en abordar la problemàtica de la contaminació atmosfèrica, ja que l'ozó troposfèric, malgrat no ser emès directament, pot tenir un impacte significatiu en la degradació de materials i la qualitat de l'aire.

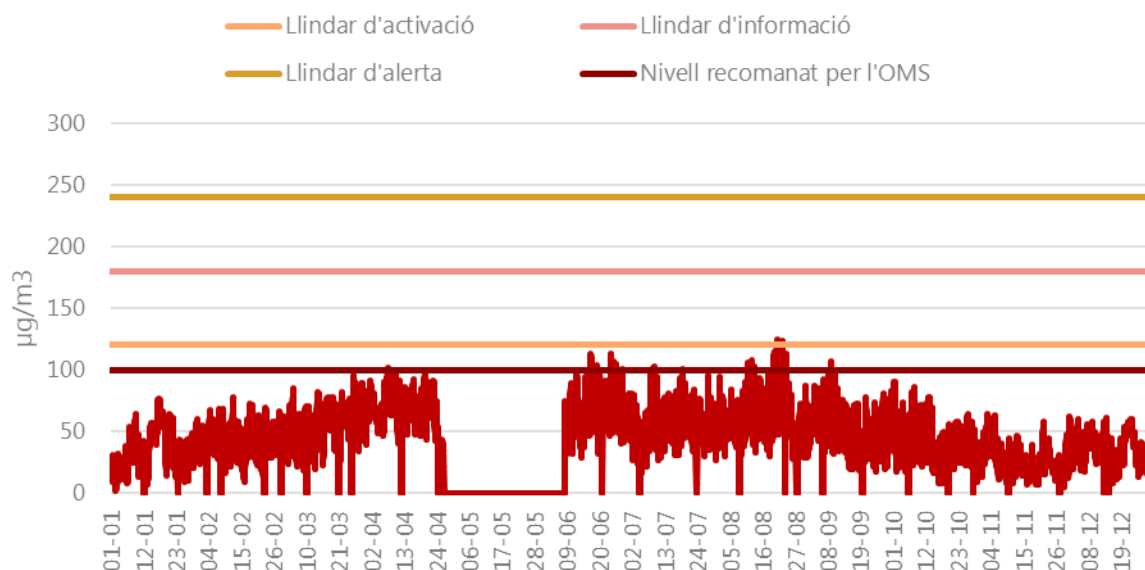


Figura 210. Concentració d'ozó troposfèric (O3) a Terrassa durant 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

Quant a la concentració d'ozó troposfèric a Terrassa, en sis ocasions al llarg de l'any s'ha superat el límit d'activació. Aquests episodis s'han donat durant els mesos amb major insolació quan la concentració per O3 tendeix a ser major. Entre els mesos de juliol i agost s'aconsegueixen màxims de 145 µg/m³. Al seu torn, és habitual superar a Terrassa el límit de contaminació de 60 µg/m³ recomanat per l'OMS.

No obstant això, la concentració mitjana és de 48,56 µg/m³, relativament baixi enfront dels límits d'activació (120 µg/m³), informació (180 µg/m³) i alerta (240 µg/m³). Cal assenyalar també l'absència de dades durant el mes de maig probablement a causa d'una avaria ocasionada en l'estació que va impedir el registre d'aquest contaminant.

En analitzar el comportament de l'ozó troposfèric al llarg del dia, el patró de concentració no es correspon amb els analitzats anteriorment. Atès que es tracta d'un contaminant secundari, l'O3 ha de ser analitzat en relació amb el contaminant primari que ho origina, és a dir, amb el NO2.

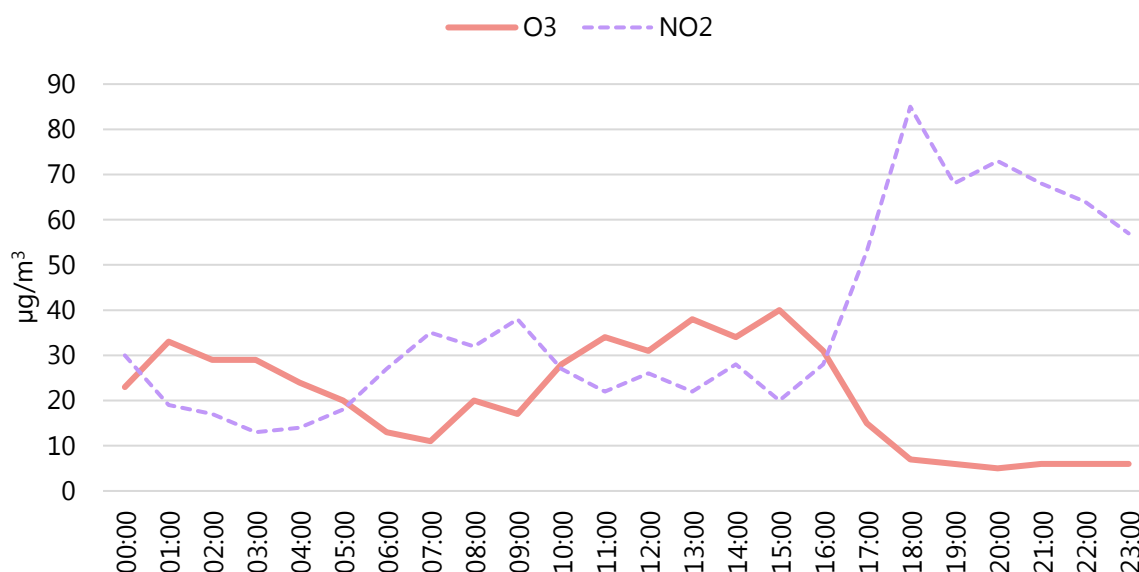


Figura 211. Concentració horària d'O3 en un dia típic (16/11/2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

Tal com s'ha descrit anteriorment, l'O3 és un contaminant secundari producte de la reacció del NO2 en presència de llum solar. No obstant això, aquesta reacció és reversible, és a dir, pot donar-se en els dos sentits. Per això, la gràfica de concentració de l'O3 és inversa a la del NO2. Al matí els desplaçaments als centres de treball i estudi provoquen un augment de la concentració de NO2 emès pels vehicles de combustió. No obstant això, conforme el dia avança cap a les hores de major incidència solar, la concentració de NO2 comença a disminuir perquè aquest contaminant és consumit per a la producció d'O3 el pic de la qual de major concentració és entre les 10.00 i les 16.00. No obstant això, conforme cau el sol i augmenta el trànsit (i amb això l'emissió de NO2), la reacció $\text{NO}_2 + \text{O}_2 \rightarrow \text{NO} + \text{O}_3$ es reverteix. En aquest cas, donada la absència de llum, no és possible la recombinació del NO2 per a formar O3. Però a més, el NO emès pels vehicles tendeix a recombinar-se amb l'O3 per a formar molècules més estables com el NO2 i O2.

Partícules PM10

A més dels gasos esmentats anteriorment, vehicles de combustió emeten també partícules sòlides o líquides en suspensió. Aquestes tenen una composició variable (cendres, sutge, metalls pesants...) i s'identifiquen agrupant-les en funció el seu diàmetre aerodinàmic entre aquelles amb diàmetre menor o igual a 10 µm (PM10) i les que compten amb un diàmetre menor o igual a 2,5 µm (PM2.5). L'exposició continuada a aquests contaminants provoca irritació en les vies respiratòries i a llarg termini malalties cardíques i pulmonars. No obstant això, les PM10 queden retingudes en la mucosa de les vies respiratòries a causa de la seva grandària. No és el cas de les PM2.5, capaços de travessar els teixits pulmonars i infringir un major perjudici en la salut de les persones. Les partícules PM2.5 són també les responsables de les boires per contaminació que es generen en grans ciutats, provocant una pèrdua de visibilitat i la formació de "boines" de contaminació. Finalment, a l'inici de períodes plujosos,

aquestes substàncies precipiten en la superfície, deixant una capa de pols que contamina la terra i afecta als ecosistemes terrestres i aquàtics.

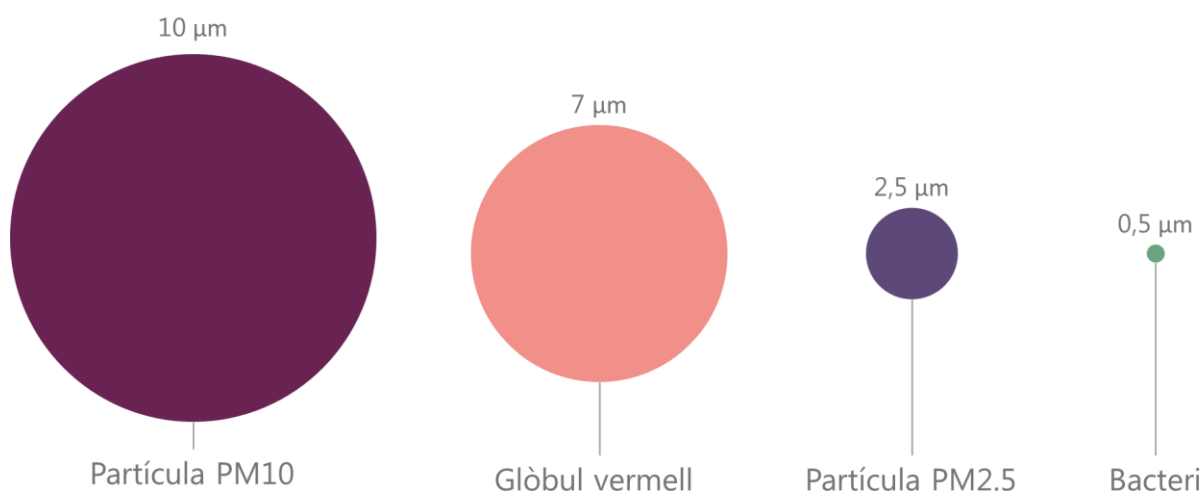


Figura 212. Comparativa de la grandària de les partícules PM10 i PM2.5. Font: Elaboració pròpia.

En el cas de Terrassa, l'estació de mesurament no contempla el registre de concentració de partícules PM2.5 de manera que les anàlisis de contaminants només s'ha realitzat sobre partícules PM10. La contaminació per partícules PM10 és dels contaminants amb major concentració a Terrassa. Al llarg d'un any s'ha superat el líndar d'activació ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en 4 ocasions, el límit recomanat per l'OMS ($45 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en 2 ocasions i el líndar d'informació ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en 2 ocasions aconseguint una mitjana diària màxima de $62,95 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Es tracta d'un contaminant que a Terrassa presenta una fluctuació significativa entre $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ amb una mitjana anual de $18,67 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

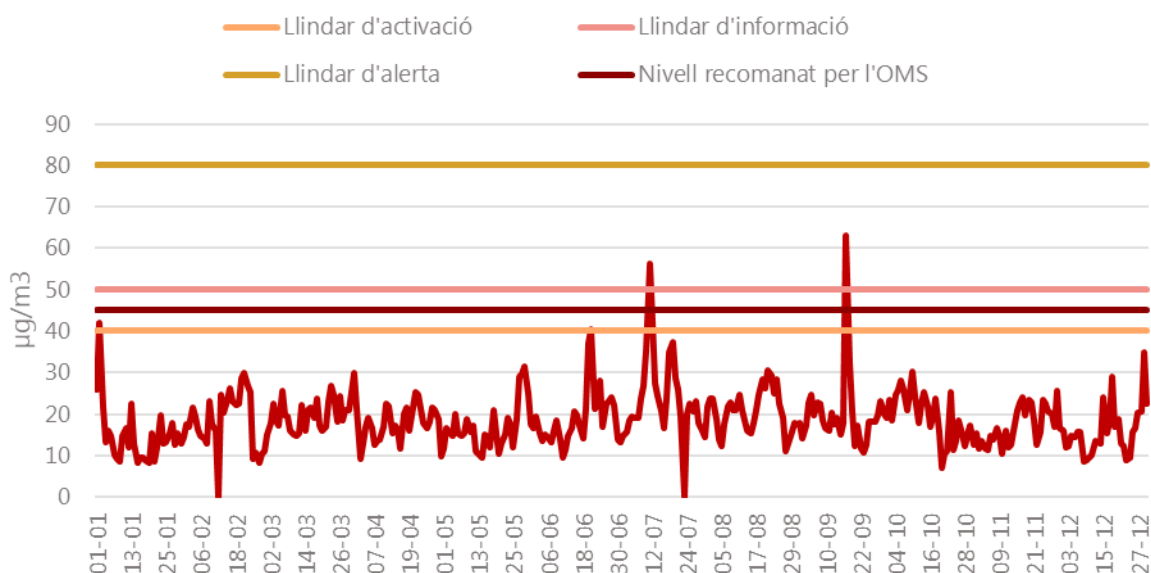


Figura 213. Concentració de partícules (PM10) a Terrassa durant 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

Al llarg del dia la contaminació per partícules PM10 reflecteix dos pics de concentració igual que la resta dels contaminants primaris analitzats. El primer pic s'origina entre les 08.00 i les 10.00 coincidint amb el pic de desplaçaments en hora punta de demà. El segon pic, major que l'anterior, si situa entre les 18.00 i les 22.00 coincidint amb els viatges de retorn així com per l'activitat dels comerços pròxims a l'estació de mesurament.



Figura 214. Concentració horària de PM10 en un dia típic (16/11/2023). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

Índex de Qualitat de l'Aire (ICA)

Una manera d'avaluar l'estadi de la qualitat de l'aire a escala local és a través de l'Índex de Qualitat de l'Aire (ICA) elaborat pel Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic. El ICA es compon de 6 categories per a avaluar la qualitat de l'aire. Aquestes categories són definides prenent la pitjor mesura en termes de qualitat de l'aire obtinguda per a qualsevol dels següents contaminants:

- Partícules en suspensió (PM10)
- Partícules en suspensió (PM2.5)
- Ozó troposfèric (O3)
- Diòxid de nitrogen (NO2)
- Diòxid de sofre (SO2)

Atès que a Terrassa no hi ha registres de concentració de partícules PM2.5, no s'ha considerat aquest contaminant per al càlcul del ICA. En funció del valor d'aquests contaminants s'estableix una de les següents categories per al període analitzat.

Categoria ICA	Missatges per a la salut	SO ₂ (µg/m ³)	PM2.5 (µg/m ³)	PM10 (µg/m ³)	O ₃ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)
Bona	Qualitat de l'aire satisfactòria	0-100	0-10	0-20	0-50	0-40

Raonablement bona	Qualitat de l'aire acceptable, la contaminació no suposa un risc per a la salut	101-200	11-20	21-40	51-100	41-90
Regular	La qualitat de l'aire probablement no afecta la població general però pot presentar un risc moderat per als <i>grups de risc</i>	201-350	21-25	41-50	101-130	91-120
Desfavorable	Tota la població pot experimentar efectes negatius sobre la salut i pot tenir efectes molt més seriosos en els <i>grups de risc</i>	351-500	26-50	51-100	131-240	121-230
Molt desfavorable	Condicions d'emergència per a la salut pública, la població sencera pot veure's seriosament afectada	501-750	51-75	101-150	241-380	231-340
Extremadament desfavorable	Condicions d'emergència per a la salut pública, la població sencera pot veure's greument afectada	751-1250	76-800	151-1200	381-800	341-1000

Taula 73. Categoria de ICA en funció dels valors límits de la directiva de Qualitat de l'Aire de la UE (concentracions en $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

Finalment s'ha obtingut l'índex ICA per a cada dia al llarg de l'any 2023 considerant els valors màxims diaris de cada contaminant. D'aquesta manera s'ha observat que al llarg de l'any 295 dies (80,8%) compten amb una qualitat de l'aire raonablement bona, tan sols 24 amb qualitat bona (6,6%), 31 dies amb qualitat regular (8,5%) i 15 amb qualitat desfavorable (4,1%). No s'han registrat dies amb ICA en categoria molt desfavorable o extremadament desfavorable. En general els dies amb pitjor qualitat de l'aire es corresponen amb mesos de gener i desembre.

Índex de Qualitat de l'Aire (ICA)	Bona	Raonablement bona	Regular	Desfavorable	Molt desfavorable	Extremadament desfavorable
Nº de dies	24	295	31	15	0	0

%	6,6%	80,8%	8,5%	4,1%	0,0%	0,0%
---	------	-------	------	------	------	------

Figura 215. Índex ICA per a Terrassa considerant la concentració de contaminants per a l'any 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya.

A l'hora d'analitzar els dies amb ICA desfavorable, la majoria es distribueix en els mesos de gener i desembre. No obstant això no s'observen factors meteorològics o fenòmens atmosfèrics que afectin significativament el grau de contaminació (intrusions de pols sahrauí per exemple).

Dia		T màx (°C)	Nuvolositat	Visibilitat (km)	Concentració (µg/m³)			
					NO2	SO2	PM10	O3
02-01-2023	Dilluns	15	Majorment buidat	10	138	7	42,0	13,4
26-01-2023	Dijous	10	Buidat	10	126	4	15,2	29
09-02-2023	Dijous	15	Cel i visibilitat correcta	10	124	3	23,1	38,1
11-02-2023	Dissabte	12	Buidat	10	134	3	16,1	38,8
16-02-2023	Dijous	14	Buidat	10	151	11	26,3	21,9
09-03-2023	Dijous	21	Parcialment ennuvolat	10	121	8	16,0	44,3
11-07-2023	Dimarts	29	Majorment buidat	10	67	2	56,4	45,3
17-09-2023	Diumenge	28	Majorment buidat	10	49	2	63,0	41,6
01-12-2023	Divendres	19	Parcialment ennuvolat	9	133	8	15,9	38,1
15-12-2023	Divendres	16	Buidat	10	125	4	24,0	32,1
17-12-2023	Diumenge	13	Majorment buidat	10	123	5	18,4	23
18-12-2023	Dilluns	14	Buidat	10	155	7	28,9	20,8
27-12-2023	Dimecres	15	Cel i visibilitat correcta	10	135	6	20,3	31
29-12-2023	Divendres	13	Cel i visibilitat correcta	10	141	6	34,8	18,1

Taula 74. Variables meteorològiques en els dies amb ICA desfavorable. Font: Elaboració pròpia

No obstant això, 12 de 14 dies amb ICA desfavorable, el contaminant amb major concentració va ser el diòxid de nitrogen (NO₂) amb concentracions superiors a 120 µg/m³. A més, la majoria dels dies assenyalats es corresponen amb dies laborables quan la intensitat de trànsit és major. Tot això permet inferir que el trànsit motoritzat és un factor determinant en la qualitat de l'aire almenys en el punt analitzat.

Emissions associades a la mobilitat

Més enllà de l'anàlisi dels impactes derivats del canvi climàtic i qualitat de l'aire actual a Terrassa, és important conèixer amb precisió les emissions que s'originen per la mobilitat

motoritzada en el municipi atès que és la fracció de les emissions sobre la qual incideixen les actuacions contemplades en el PMU.

Per a això, és necessari calcular la Petjada de Carboni (PdC) associada a la mobilitat a partir de metadades de telefonia mòbil així com dades del repartiment modal i de la composició del parc de vehicles per combustible. Al mateix temps, per a determinar amb exactitud les emissions dels vehicles motoritzats a Catalunya, es consideren els factors d'emissió de la "Guia de càlcul d'emissions de gasos amb efecte hivernacle" de l'Oficina Catalana de Canvi Climàtic.

En conjunt, a Terrassa, el vehicle privat i el transport públic componen un total de 858.485.359 de veh*km recorreguts al cap d'un any. La major part d'aquests veh*km es corresponen amb el vehicle privat (96%).

Les emissions associades a la mobilitat motoritzada dels residents ascendeixen a 339.097 tCO₂eq, es tracta d'un 12% menys de les emissions associades a la mobilitat de 2018 segons l'inventari d'emissions del PAESC. A pesar que, tal com assenyalen les estimacions del PAESC, les emissions associades a la mobilitat han ascendit des de 2013, la crisi del COVID-19, així com la tendència a la renovació del parc de vehicles i la gradual electrificació del transport públic, explica aquest descens de les emissions. Del conjunt de les emissions, el 7% es correspon amb el transport públic mentre que el 93% restant es correspon amb els desplaçaments realitzats en vehicle privat per part dels residents. D'altra banda la petjada per càpita associada a la mobilitat a Terrassa és de 1,51 tCO₂eq/*hab els que suposa una reducció respecte al valor estimat en 2018 de 1,71 tCO₂eq/*hab.

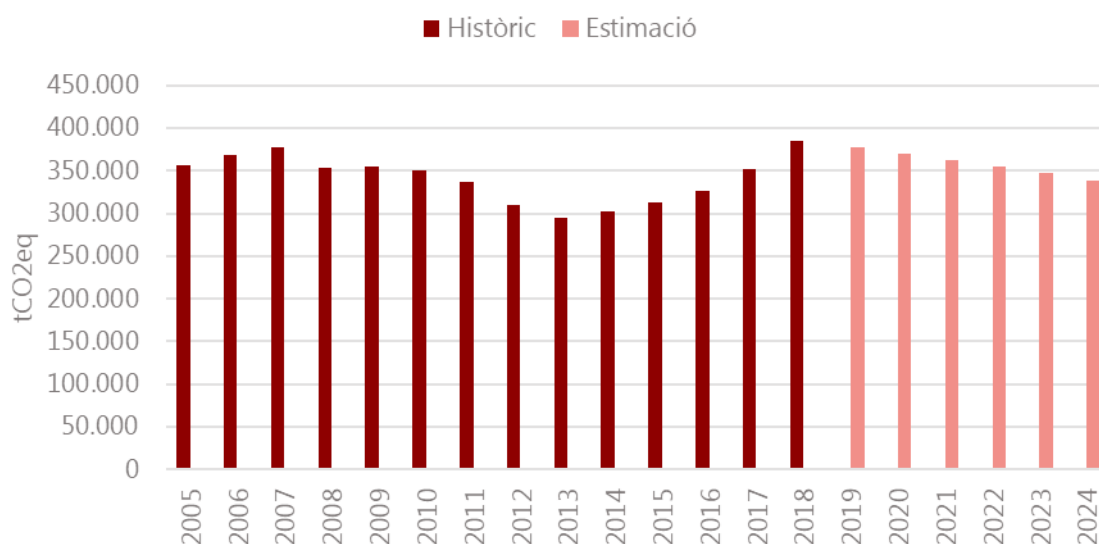


Figura 216. Evolució de les emissions associades a la mobilitat a Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades del PAESC de Terrassa.

4. Annexos