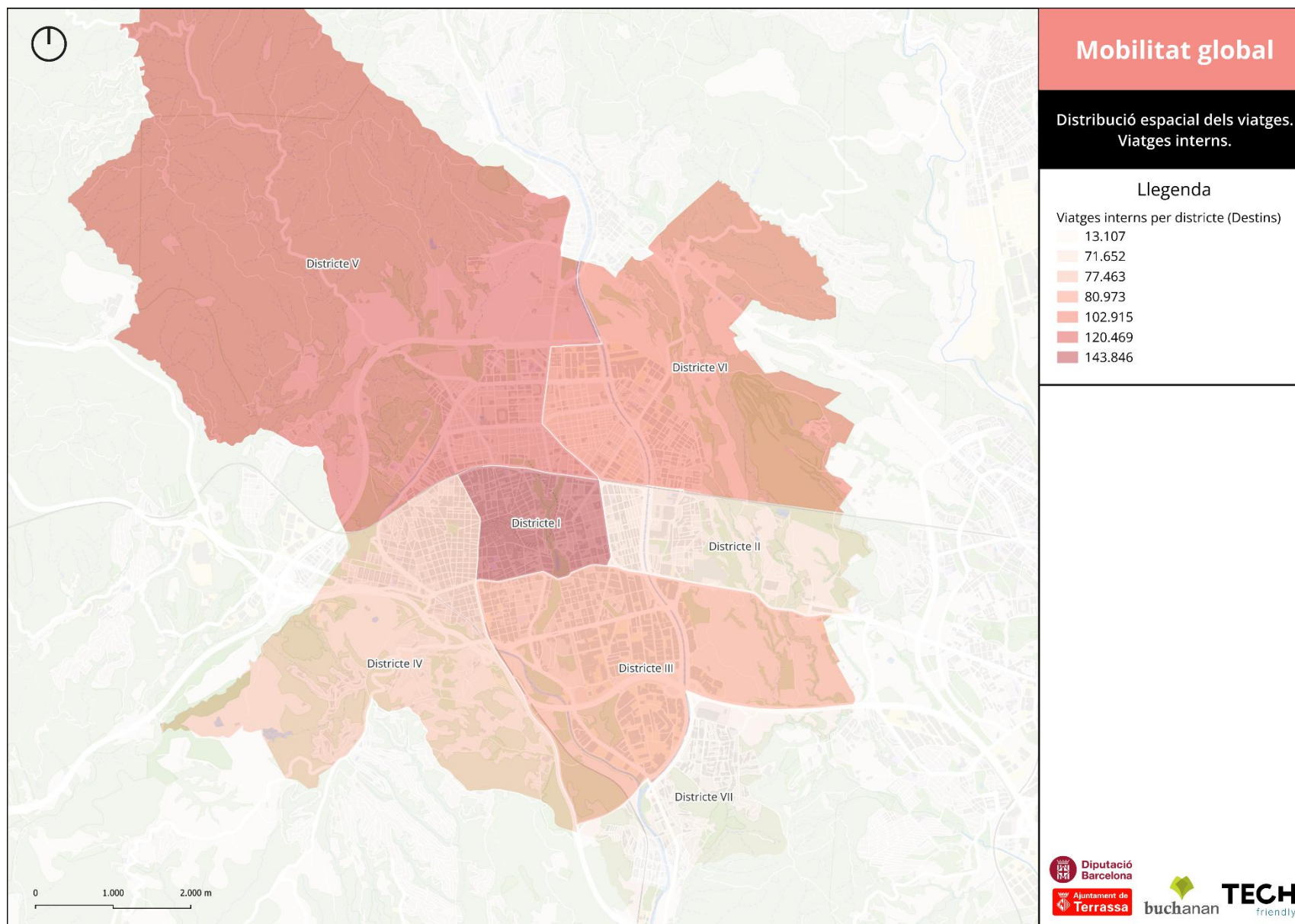
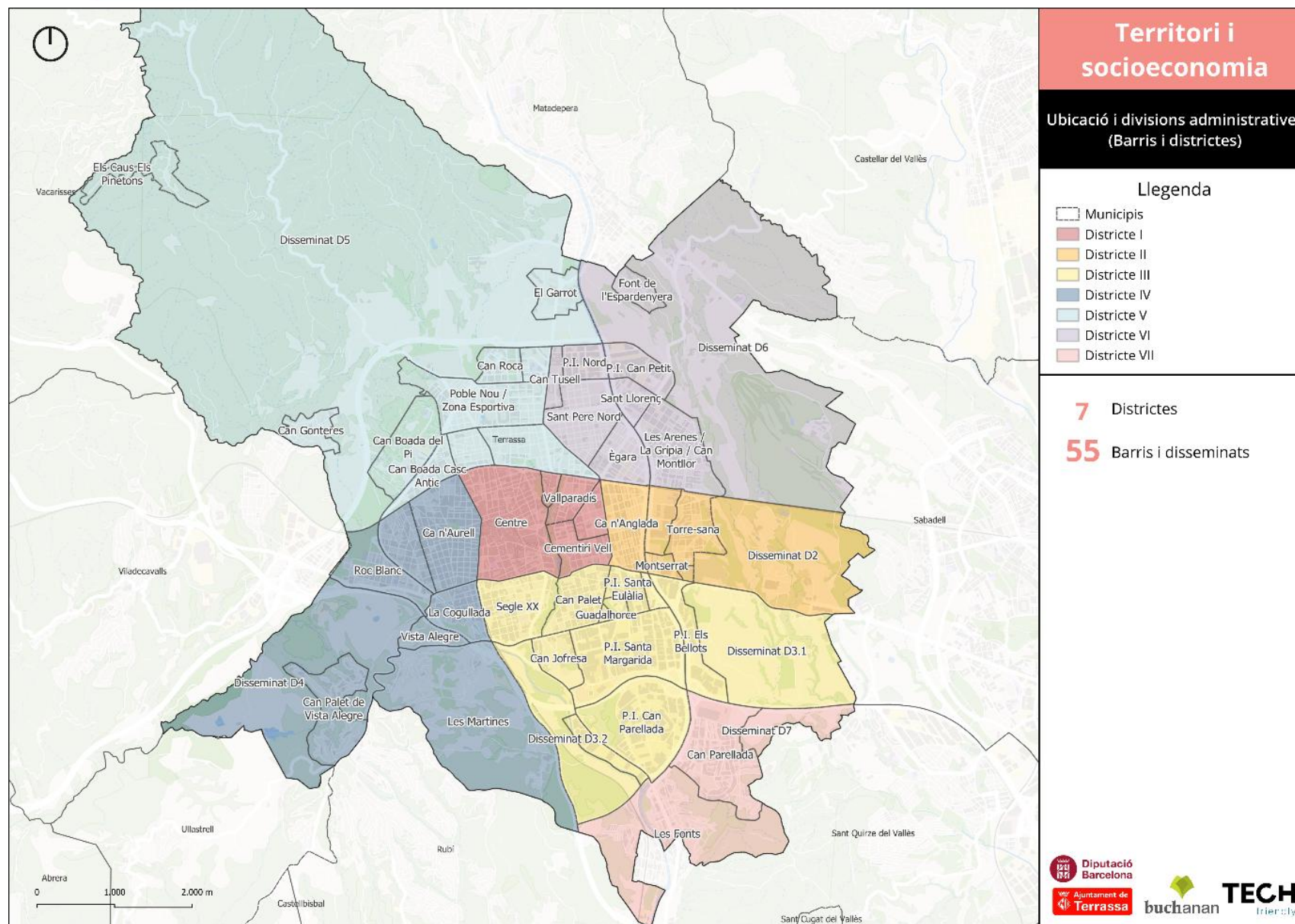
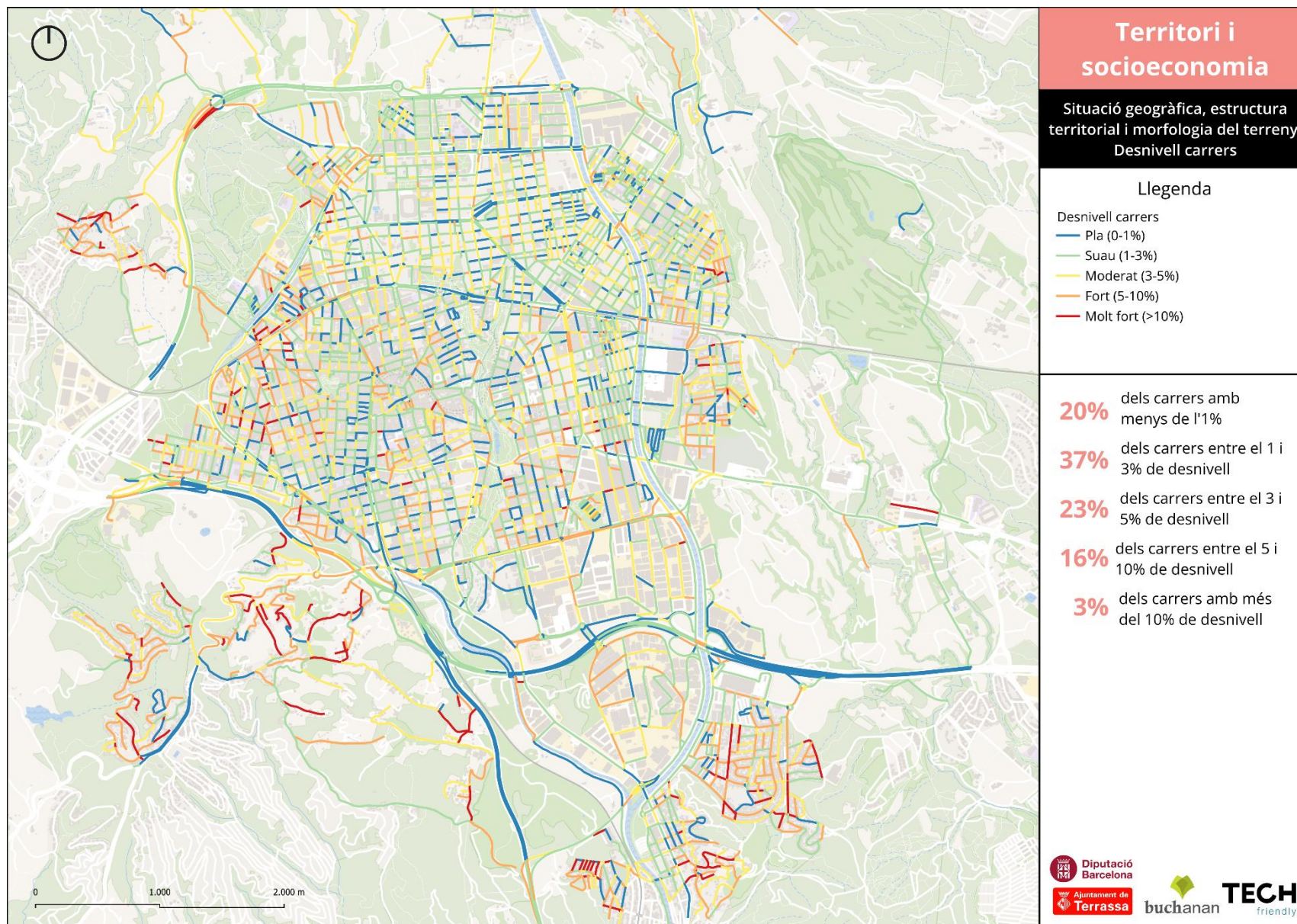
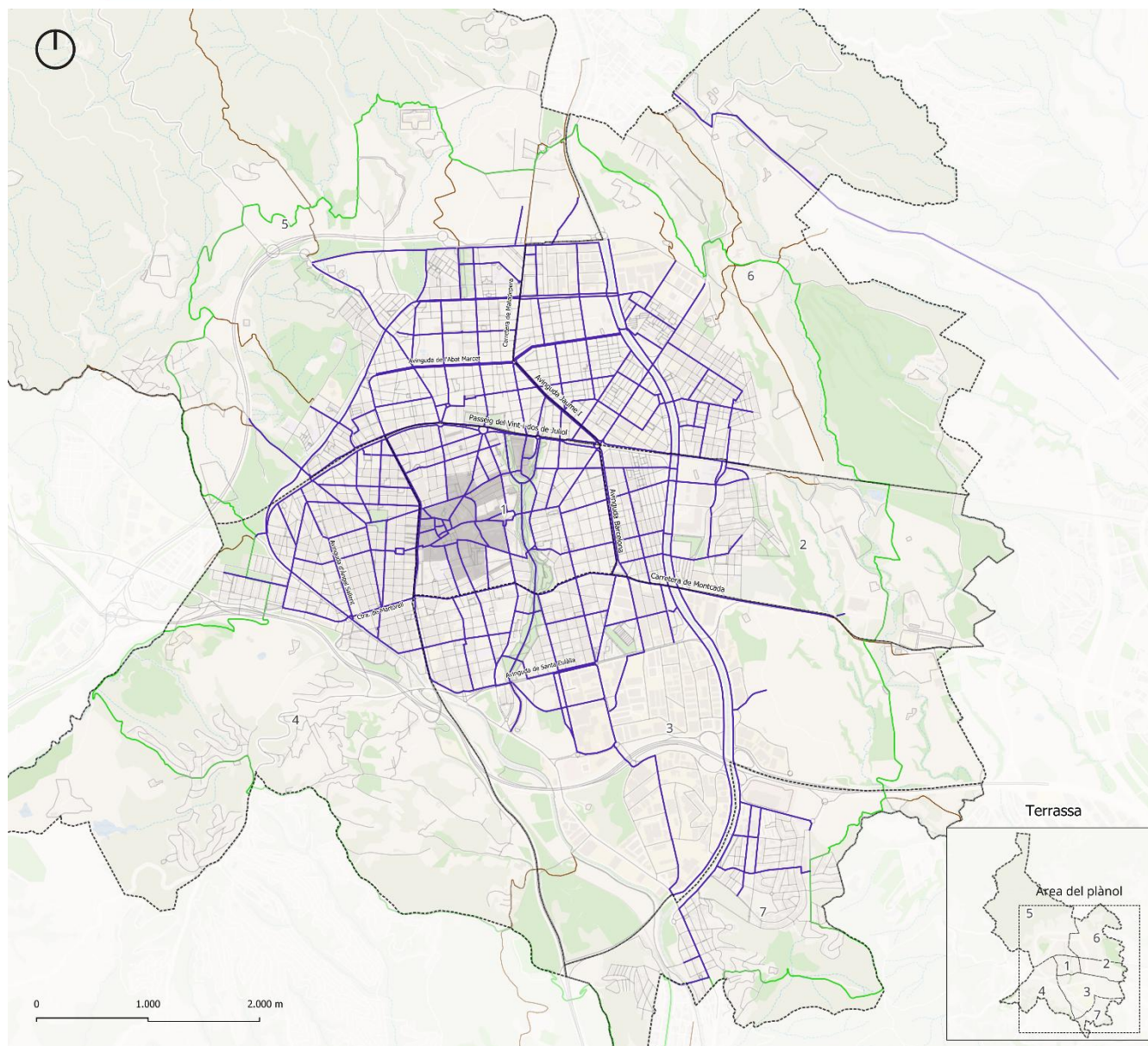










Mobilitat a peu

Xarxa peatonal

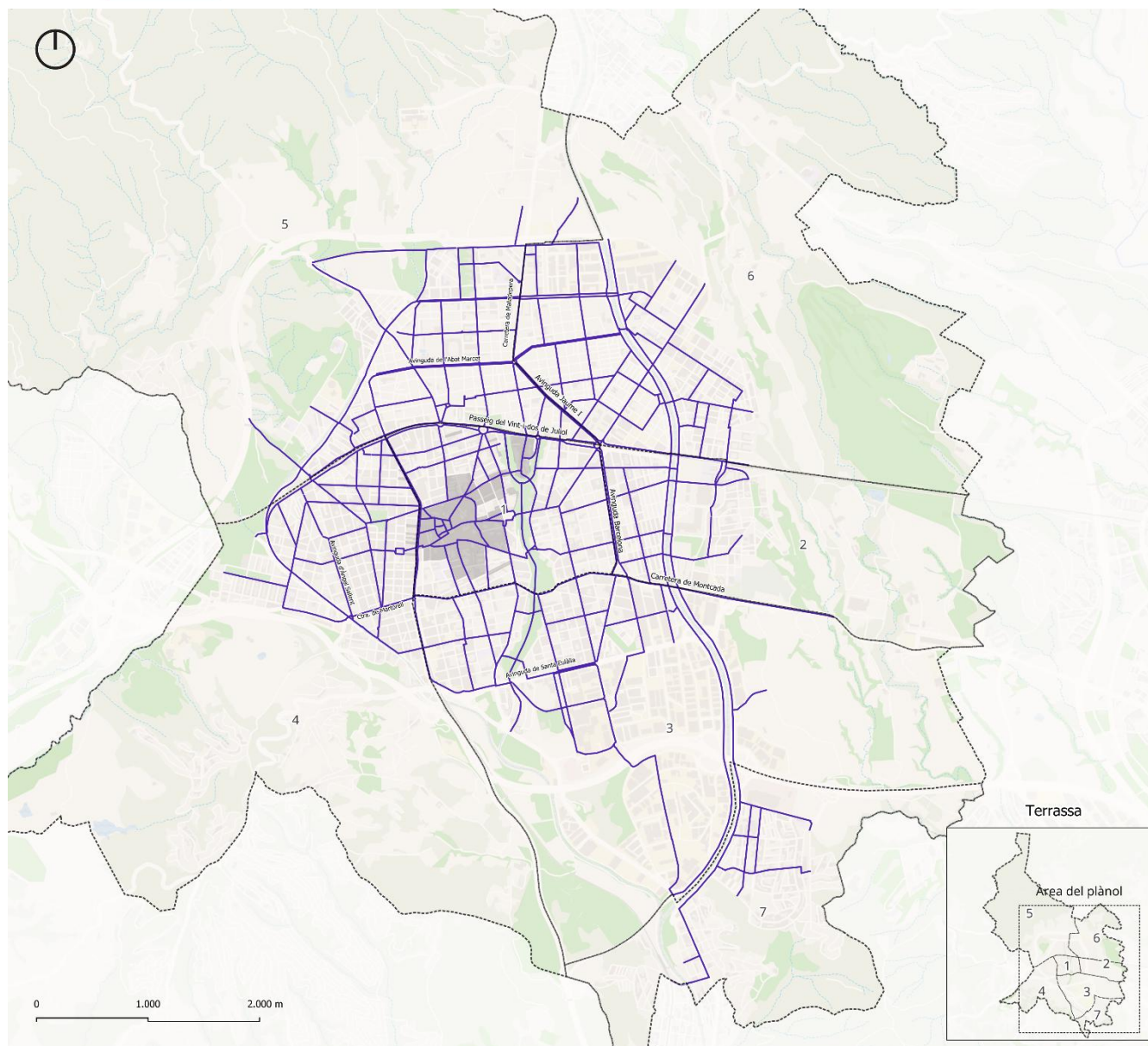
Llegenda

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

Observacions

La xarxa principal per als vianants representa el 19% del total d'itineraris per als vianants, la qual cosa subratlla la seva rellevància estratègica dins del sistema de mobilitat urbana. Més del 98% de les persones residents en el municipi està a menys de 300 m caminant, la qual cosa garanteix un accés ràpid i directe a aquesta infraestructura clau per al canvi modal.

El 96% dels centres de treball i comerços es troben a menys de 300 m de la xarxa principal, consolidant el seu paper com a connector fonamental en àrees urbanes denses. D'altra banda, els serveis essencials, com a equipaments d'ensenyament, equipaments de salut i serveis socials, compten amb una cobertura del 90%. No obstant això, els polígons industrials presenten una cobertura més limitada a la xarxa amb un sol eix nord sud entre el districte 3 i 7 reflectit en el mapa, entre l'àrea urbana i els polígons de Santa Margarida, Ca Parellada o Colom.



Mobilitat a peu

Xarxa peatonal

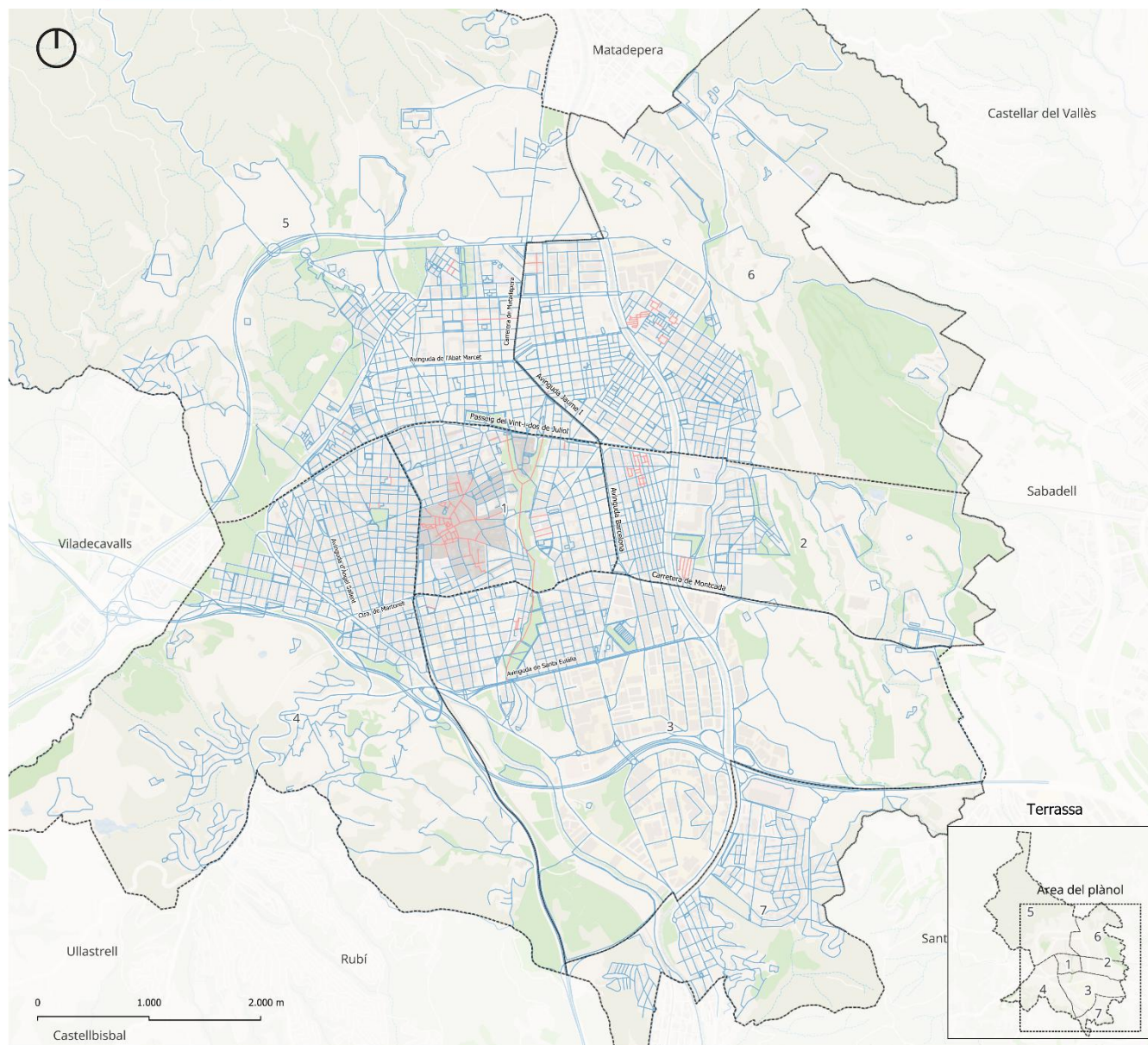
Llegenda

- Xarxa principal urbana de vianants
- Àrees de vianants

Observacions

La xarxa principal per als vianants representa el 19% del total d'itineraris per als vianants, la qual cosa subratlla la seva rellevància estratègica dins del sistema de mobilitat urbana. Més del 98% de les persones residents en el municipi està a menys de 300 m caminant, la qual cosa garanteix un accés ràpid i directe a aquesta infraestructura clau per al canvi modal.

El 96% dels centres de treball i comerços es troben a menys de 300 m de la xarxa principal, consolidant el seu paper com a connector fonamental en àrees urbanes denses. D'altra banda, els serveis essencials, com a equipaments d'ensenyament, equipaments de salut i serveis socials, compten amb una cobertura del 90%. No obstant això, els polígons industrials presenten una cobertura més limitada a la xarxa amb un sol eix nord sud entre el districte 3 i 7 reflectit en el mapa, entre l'àrea urbana i els polígons de Santa Margarida, Ca Parellada o Colom.



Mobilitat a peu

Xarxa Peatonal: Classificació per tipologia constructiva

Llegenda

- Plataforma única
- A diferent nivell
- Àrees de vianants

Observacions

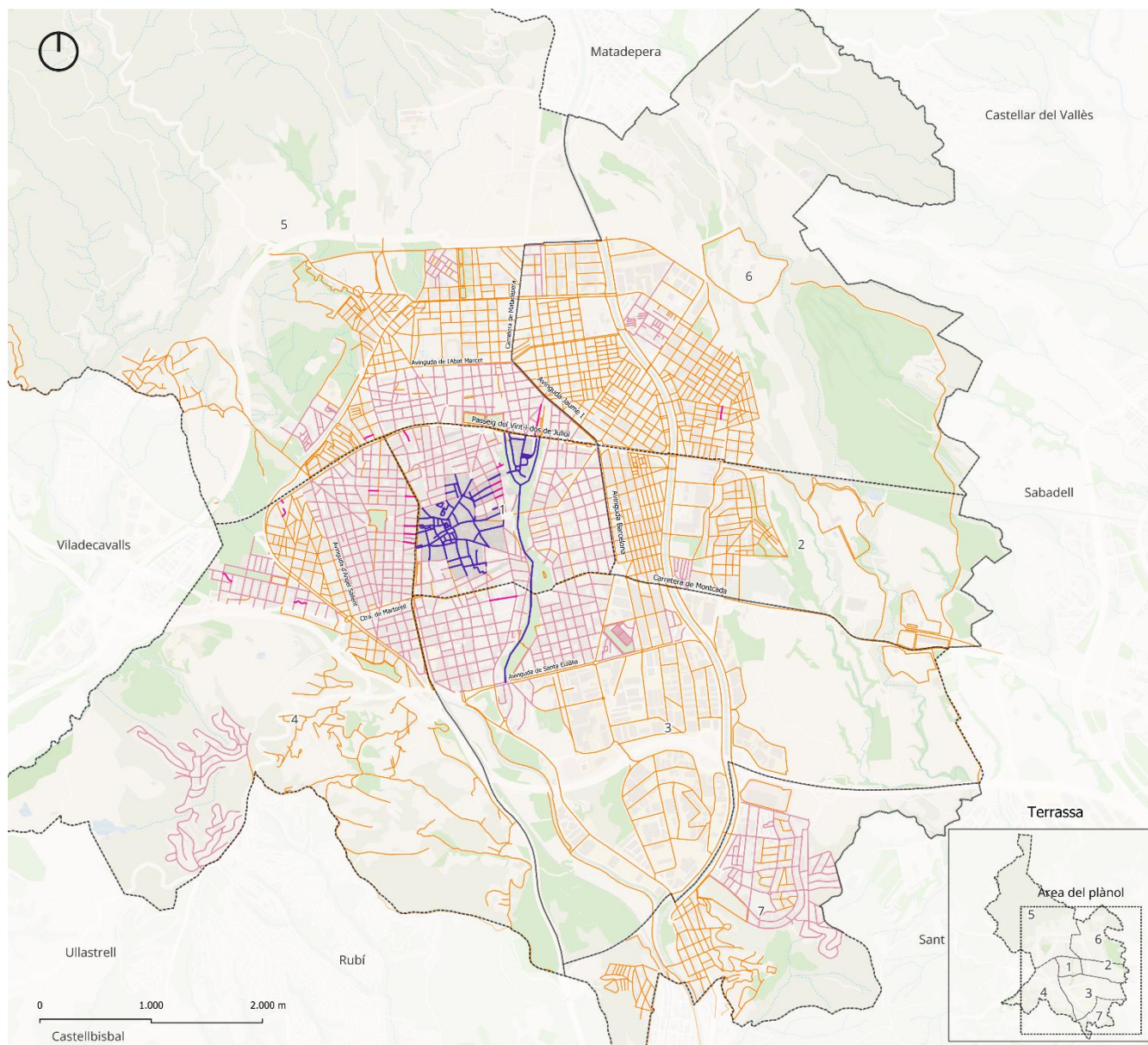
La tipologia de la xarxa per als vianants predominant a Terrassa es defineix per la separació entre vorera i calçada, característica que organitza l'espai urbà en la major part de la ciutat.

Entre 2016 i 2023, la xarxa per als vianants de Terrassa ha experimentat avanços destacats:

+70% creació de plataformes úniques permanents.

+30% en espais amb segregació entre vorera i calçada que, no obstant això, ofereixen un alt grau de pacificació per a les persones usuàries.

Aquestes transformacions han estat possibles gràcies a les actuacions finançades pels fons Next Generation, que han facilitat la implementació de mesures orientades a promoure la mobilitat sostenible i millorar l'accessibilitat per als vianants a la ciutat.



Mobilitat a peu

Xarxa peatonal: classificació per tipologia de regulació

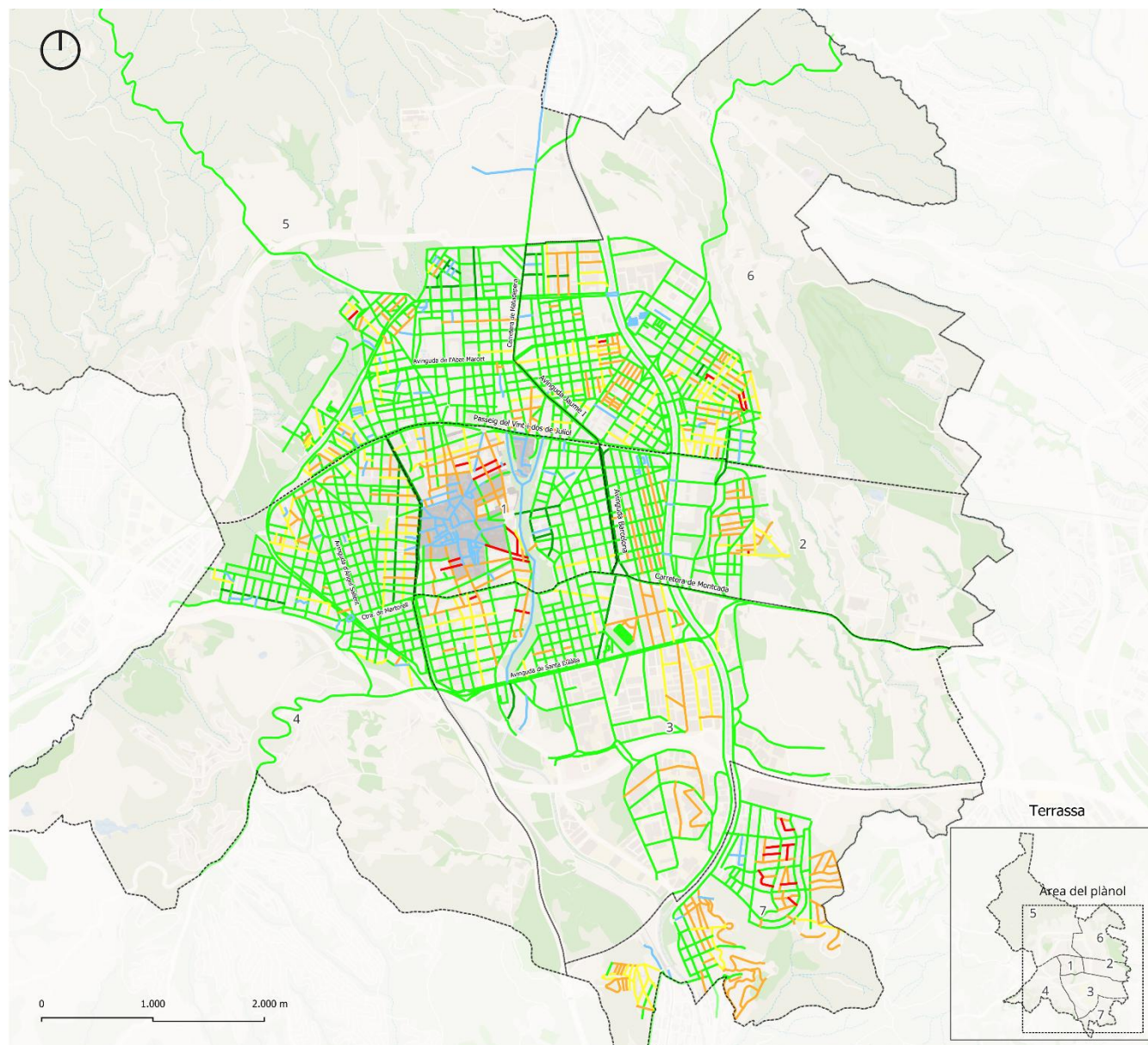
Llegenda

- Carrers d'ús restringit
- Carrers de convivència
- Zona 30
- Carrer convencional
- Àrees de vianants

Observacions

La tipologia funcional de la xarxa per als vianants reflecteix una significativa recuperació de l'espai públic per a les persones vianants entre 2016 i 2023. Aquest avanç es deu, en gran manera, a la implementació de l'ordenança de mobilitat aprovada en 2021, la qual ha impulsat una reducció de la velocitat dels vehicles de motor en les vies.

L'ordenança ha permès l'expansió de les zones 30 existents, estenent la seva aplicació a les vies amb un sol carril per sentit en tot el municipi. A més, les vies urbanes amb plataforma única compten ara amb una limitació màxima de velocitat de 20 km/h. D'altra banda, en les àrees per als vianants on es permet la circulació d'uns certs vehicles, la velocitat màxima està restringida a 10 km/h.



Mobilitat a peu

Xarxa peatonal: amplada de les voreres

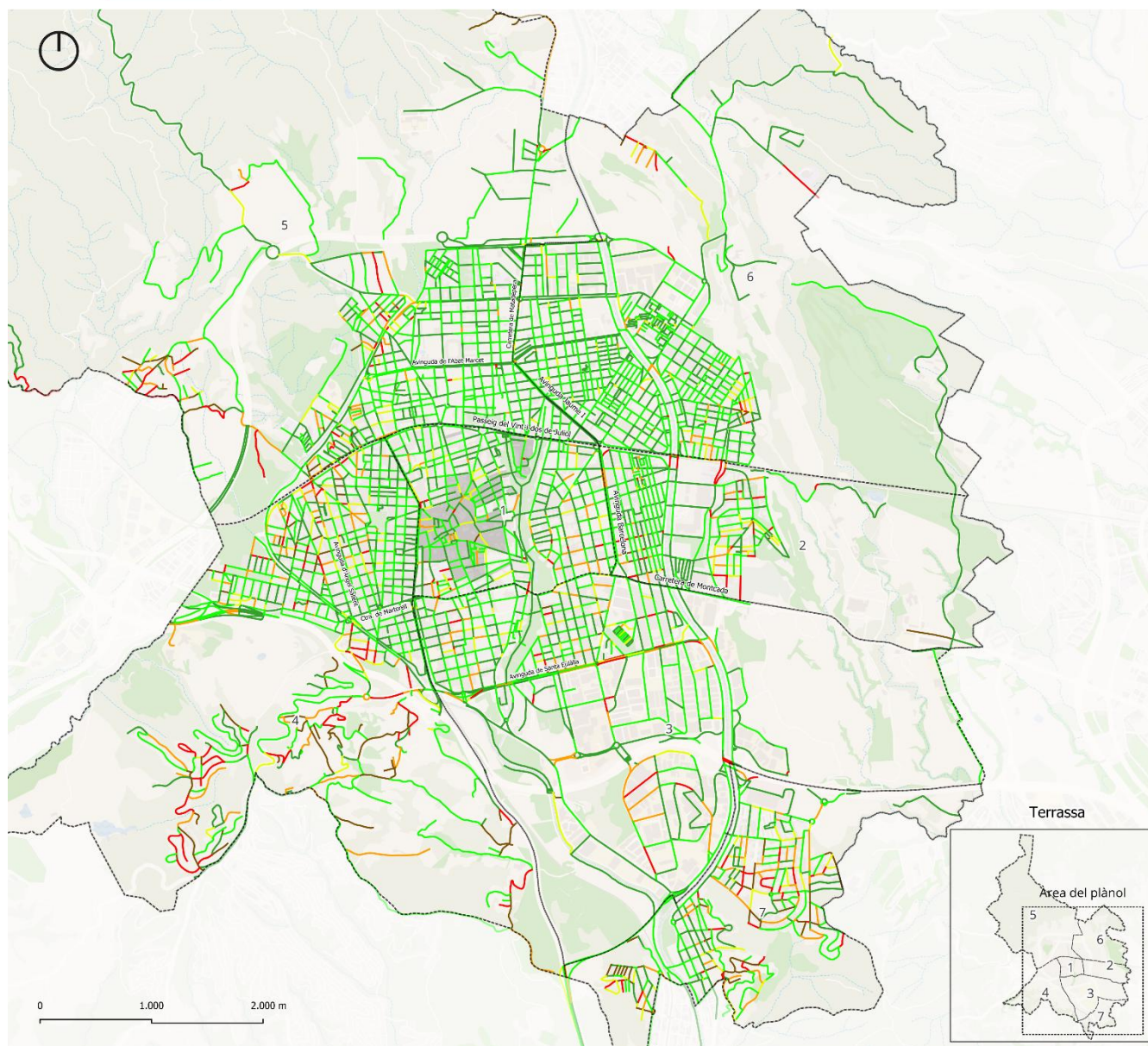
Llegenda

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

Observacions

D'acord amb els criteris d'anàlisi de caminabilitat establerts en l'Ordre TMA/851/2021 s'estima que el 74% de les voreres de Terrassa són accessibles, en disposar d'un ample mínim de 1,80 metres. Aquest percentatge reflecteix una millora del **21%** en comparació amb 2016, la qual cosa evidencia un progrés important en la infraestructura per als vianants del municipi.

No obstant això, l'accessibilitat mostra variacions significatives segons els districtes. En els districtes centrals (1, 2 i 3), els nivells d'accessibilitat superen el 80%. En contrast, els districtes 4 i 7 presenten valors considerablement més baixos. En particular, el districte 7 aconsegueix únicament un 65% d'accessibilitat, la qual cosa s'explica per una menor densitat de població i una inversió limitada en infraestructures per als vianants. A nivell de barri, els resultats també són dispersos. Ca Parellada (34%), Torre-sana (54%) i Ca Boada del Pi registren valors mitjans o baixos d'accessibilitat per als vianants, la qual cosa posa de manifest la necessitat de prioritzar inversions en aquestes àrees per a garantir una xarxa per als vianants més inclusiva i funcional.



Mobilitat a peu

Xarxa peatonal: desnivell de les voreres

Llegenda

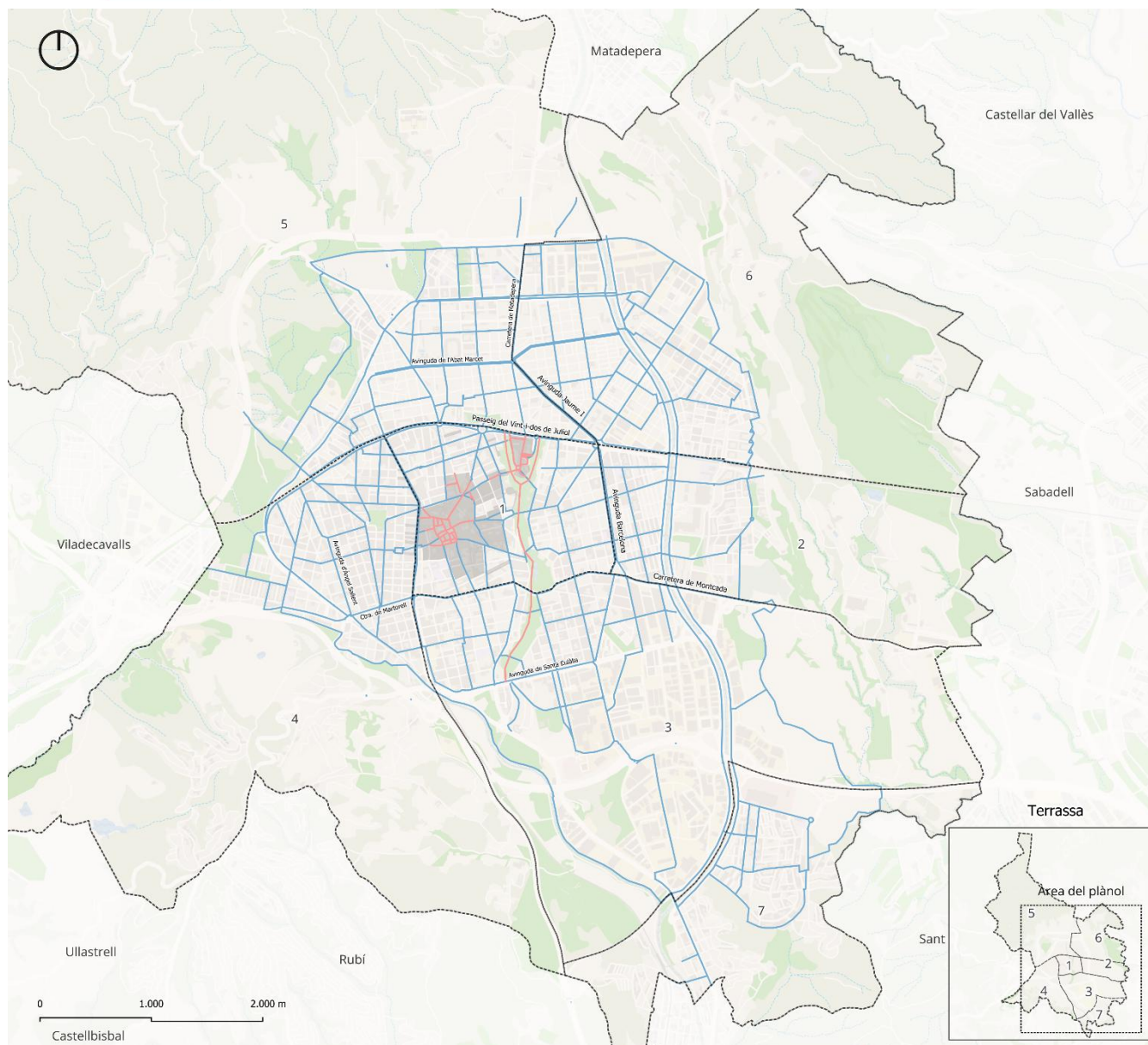
Àrees de vianants	
Desnivell	Accessibles
0-2%	
2,01-5%	
5,01-6%	
6,01-8%	
8,01-10%	
>10%	

Observacions

En el nucli urbà central, corresponent al districte 1, predominen àrees amb desnivells mínims, entre el 0% i l'1%, i pendents suaus que no superen el 3%. Aquestes característiques topogràfiques afavoreixen l'accessibilitat per als vianants, garantint desplaçaments còmodes i assegurances, especialment en zones amb alta concentració de serveis, comerços i equipaments.

No obstant això, en allunyar-se del centre cap a les zones perifèriques, com els districtes 3, 6 i especialment el 7, s'observen pendents més pronunciades. En àmplies àrees, aquests pendents superen el 6%, la qual cosa constitueix un desafiament significatiu per a la mobilitat per als vianants, en particular per a persones amb mobilitat reduïda.

L'anàlisi també revela una desigualtat en la integració de la xarxa per als vianants. Mentre que les zones centrals compten amb connexions consolidades, les àrees perifèriques, caracteritzades per una major pendent, presenten una menor densitat d'itineraris accessibles i connectats.



Mobilitat a peu

Xarxa Principal: Classificació per tipologia constructiva

Llegenda

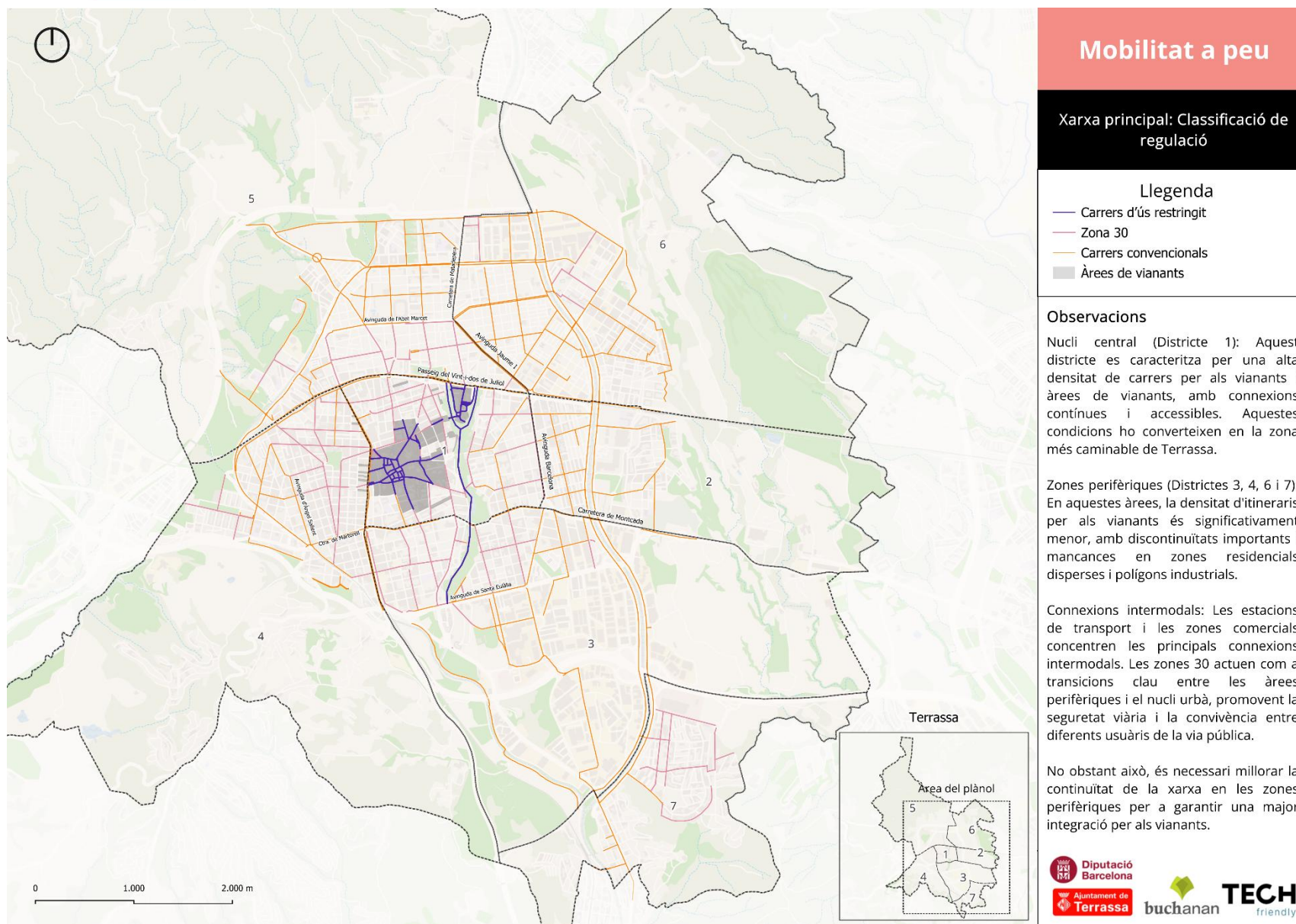
- Plataforma única
- A diferent nivell
- Àrees de vianants

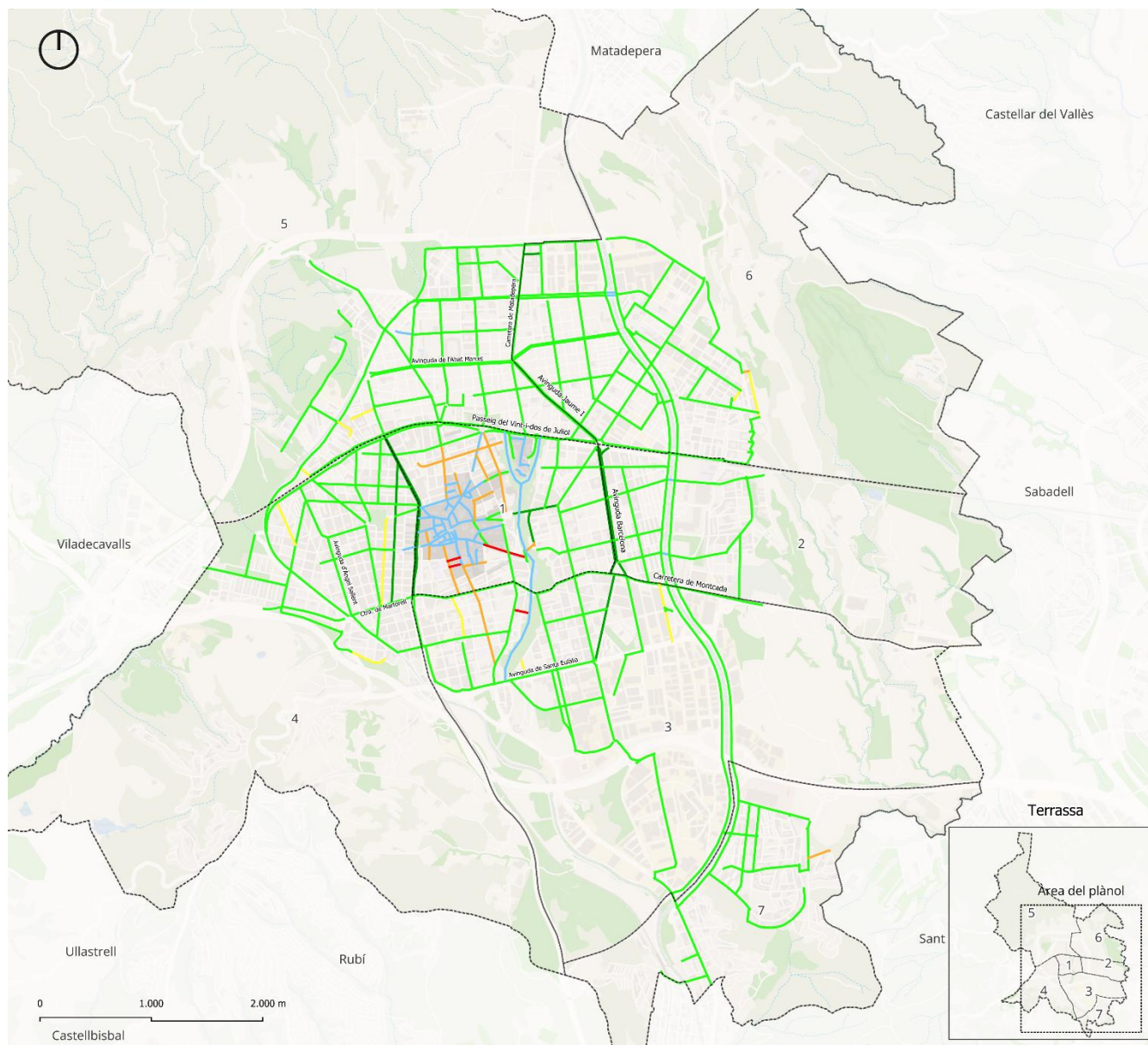
Observacions

Composició de la xarxa: La xarxa principal d'itineraris per als vianants està formada, en la seva majoria, per voreres elevades i diferenciades del nivell de la calçada, un 94% del total.

Distribució geogràfica: La densitat d'itineraris per als vianants és major en el nucli central (Districte 1), on predominen trams continus i accessibles. Aquest districte es distingeix per comptar amb un elevat nombre de plataformes úniques, consolidant-se com l'àrea de major caminabilitat de la ciutat, concentra 1,5 de cada 2 plataformes úniques.

Zones perifèriques: En els districtes 3, 5 i 7 la densitat d'itineraris per als vianants és menor i presenten discontinuïtats significatives, especialment en zones residencials disperses i polígons industrials. Aquestes característiques limiten l'accessibilitat i la connectivitat, assenyalant la necessitat d'intervencions específiques per a millorar la seva integració en la xarxa per als vianants





Mobilitat a peu

Xarxa Principal: amplada de les voreres

Llegenda

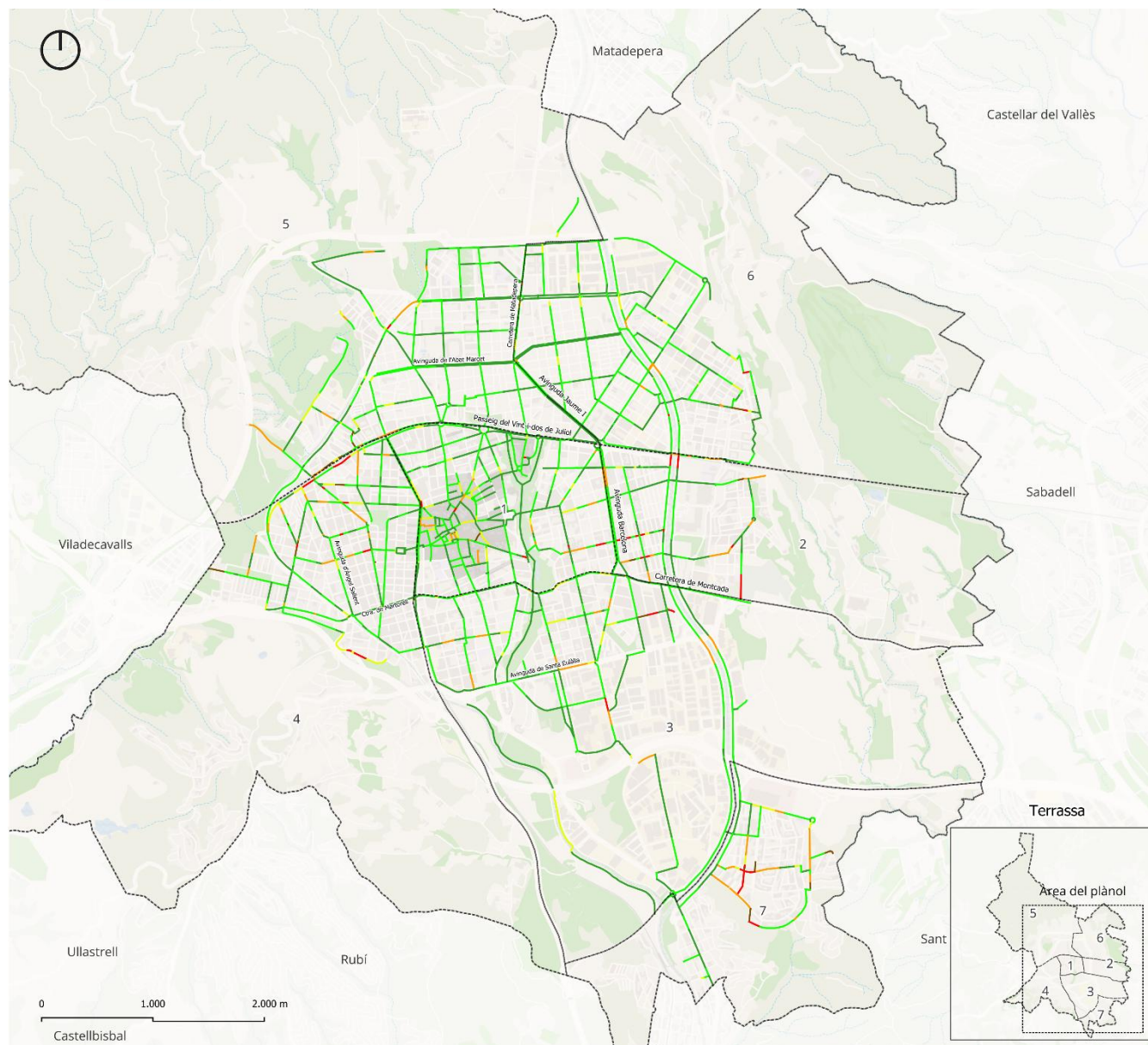
■ Àrees de vianants	
Amplada de voreres (metres)	
<0,90m	
0,90 a 1,5m	
1,5 a 1,8m	
1,8 a 5m	
>5m	
Plataforma única	Accessibles

Observacions

La xarxa principal de voreres destaca pel seu bon compliment dels criteris d'accessibilitat. El nucli central (Districte 1) presenta una mobilitat per als vianants fluida i accessible per la presència de plataformes úniques que reforça la prioritat dels vianants i, si bé la seva connexió amb la resta del municipi ocorre per itineraris amb voreres menys amples, la limitació de 30 km/h i restriccions d'accés promouen una convivència harmònica amb altres modes de transport.

En els districtes perifèrics (4, 6 i 7) el repte radica en la permeabilitat i continuïtat dels criteris de confort, seguretat i autonomia entre la xarxa principal i secundària que conflueixen a la resta de barris. Aquest desequilibri pot ser abordat mitjançant accions de reequilibri de l'espai públic que afavoreixen el trànsit per als vianants sense comprometre altres funcionalitats urbanes.

D'altra banda, les avingudes principals i les zones comercials clau compten amb voreres de més de 5 m, que no sols compleixen amb els estàndards d'accessibilitat, sinó que també permeten usos complementaris, com a terrasses i espais de descans.



Mobilitat a peu

Xarxa principal: desnivell de les voreres

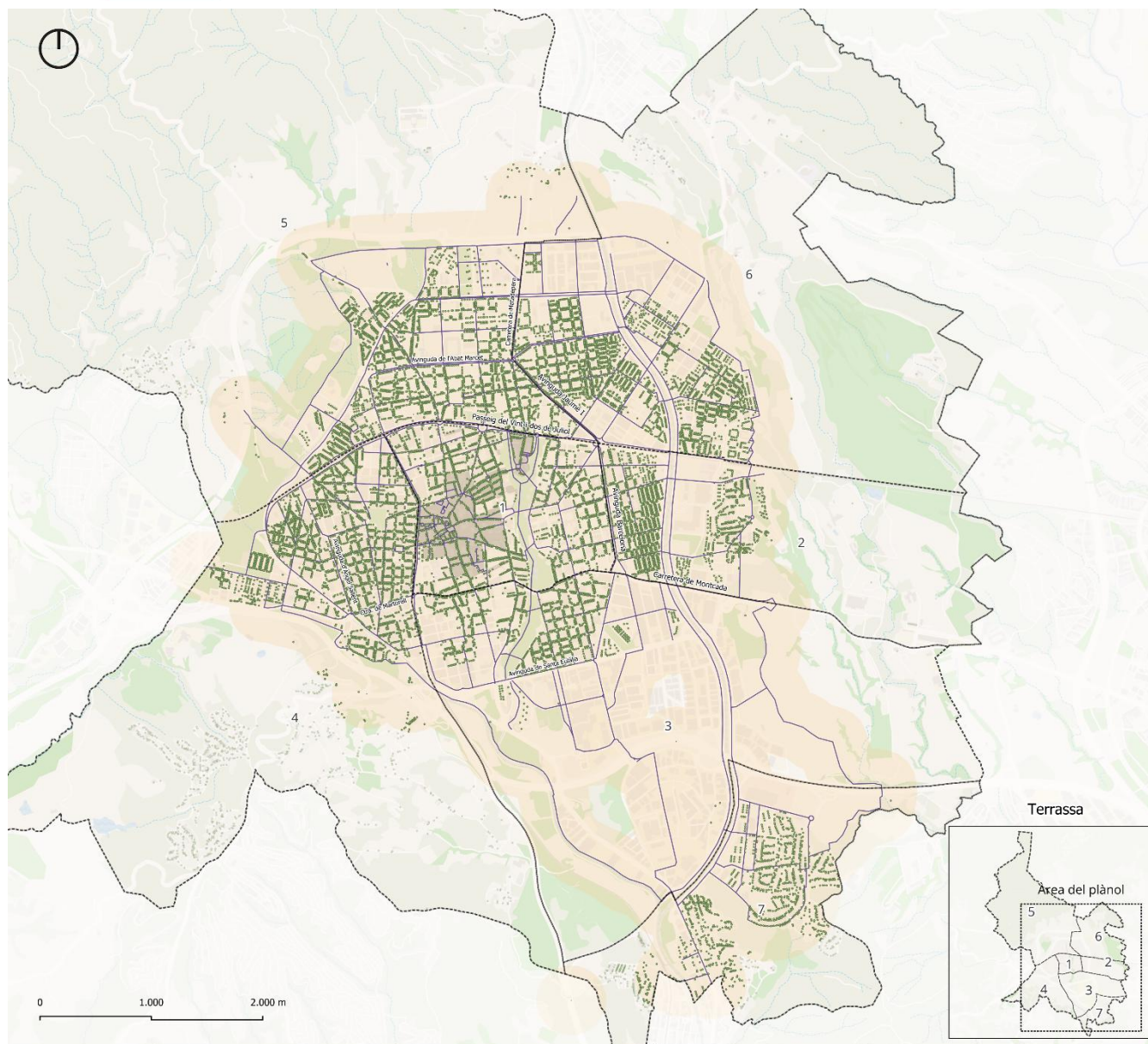
Llegenda

Àrees de vianants	
Desnivell	Accessibles
0-2%	
2,01-5%	
5,01-6%	
6,01-8%	
8,01-10%	
>10%	

Observacions

La xarxa principal de Terrassa ha estat dissenyada per a aprofitar al màxim les àrees amb pendents plans i suaus, la qual cosa facilita una alta accessibilitat en el nucli urbà i en les principals zones comercials. Aquestes condicions contribueixen a garantir desplaçaments còmodes i assegurances per a la ciutadania.

No obstant això, existeixen espais de transició dins de la xarxa que presenten barreres a causa de pendents pronunciades. Aquestes àrees, situades estratègicament en punts específics, dificulten la mobilitat per als vianants i afecten especialment zones amb baixa continuïtat de la xarxa. Aquesta situació és particularment evident en les connexions entre barris i àrees d'activitat, on els pendents poden limitar la integració i funcionalitat del sistema per als vianants.



Mobilitat a peu

Xarxa Principal: Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

Llegenda

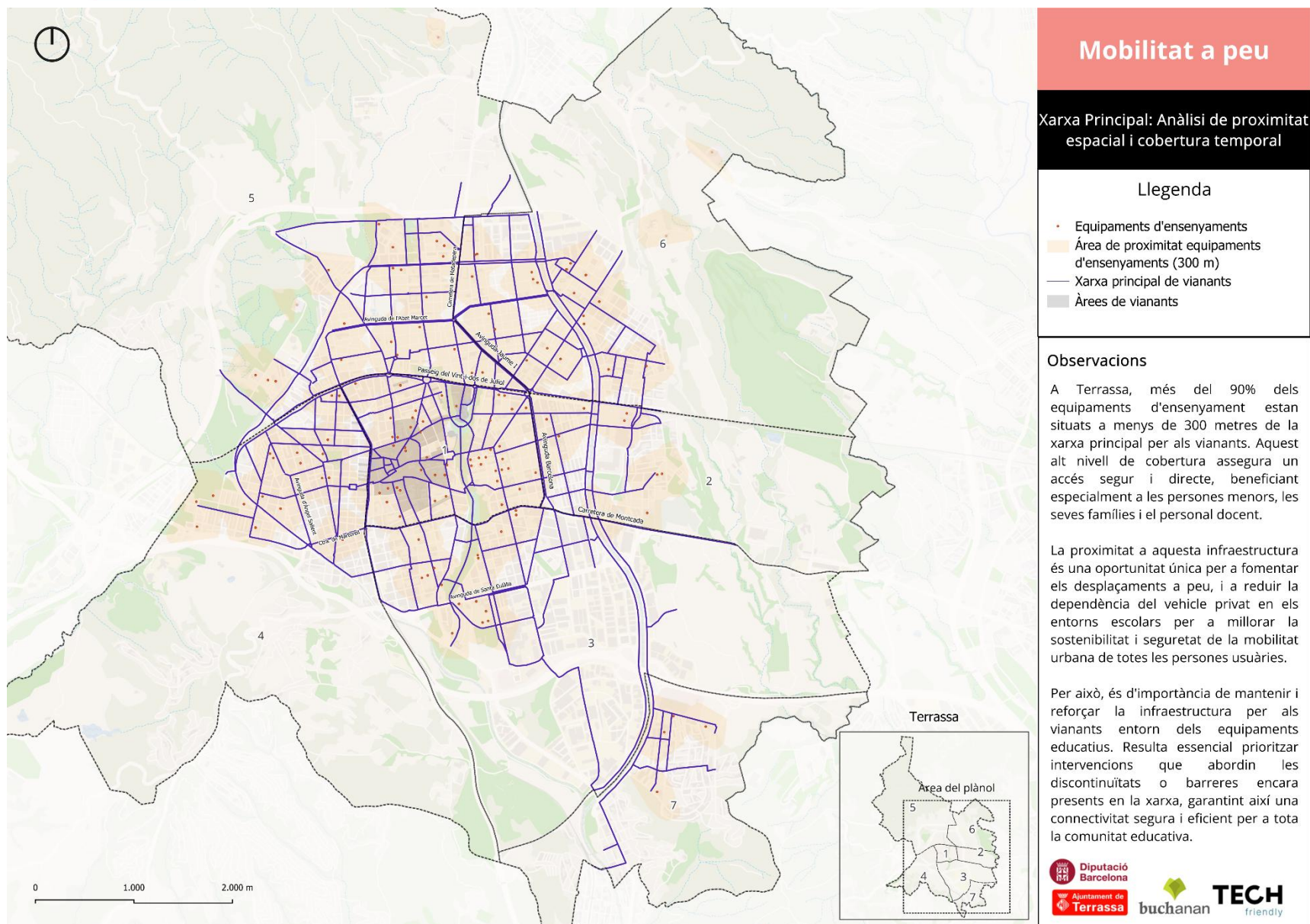
-  Proximitat a xarxa peatonal (300 m)
-  Portals (habitants)
-  Xarxa principal de vianants
-  Àrees de vianants

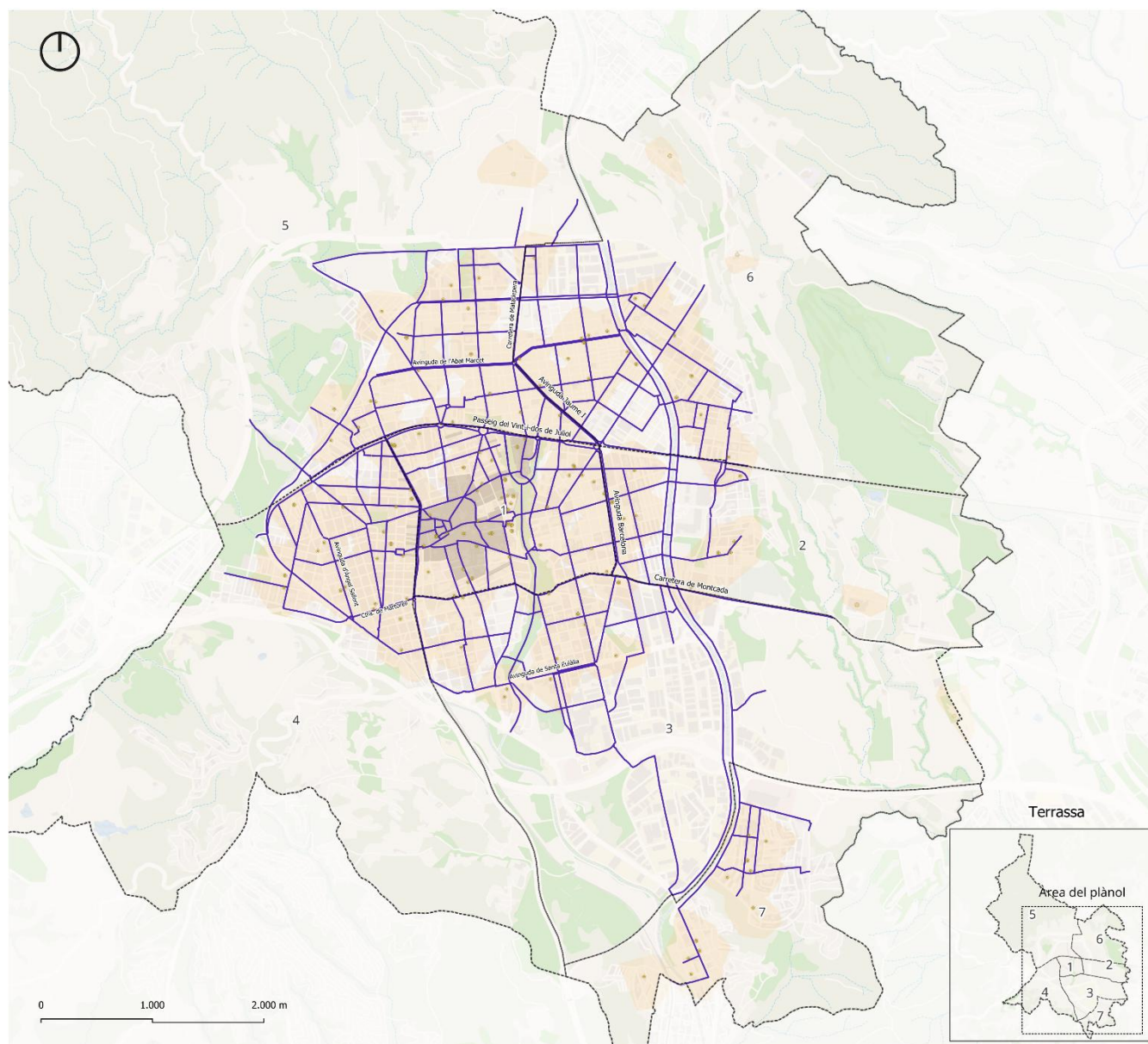
Observacions

La velocitat mitjana del desplaçament a peu per ciutat en un dia laborable és, aproximadament, d'un metre per segon, encara que varia en funció de l'edat i la condició física de cada persona. Això vol dir que es triga al voltant d'uns 12-15 minuts a recórrer un quilòmetre.

Per tant, el 98% de les persones que resideixen a Terrassa triguen en mitjana 5 minuts a recórrer 300 metres des del portal de l'edifici fins a l'itinerari més pròxim de la xarxa principal de la ciutat.

No obstant això, l'oportunitat d'elecció de l'itinerari per als vianants a utilitzar varia en funció a la capacitat urbana del territori, per això, mentre més a prop ens trobem immersos dins de la trama urbana de la ciutat, major serà la nostra opció de desplaçar-nos de manera sostenible, saludable i segura.





Mobilitat a peu

Xarxa Principal: Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

Llegenda

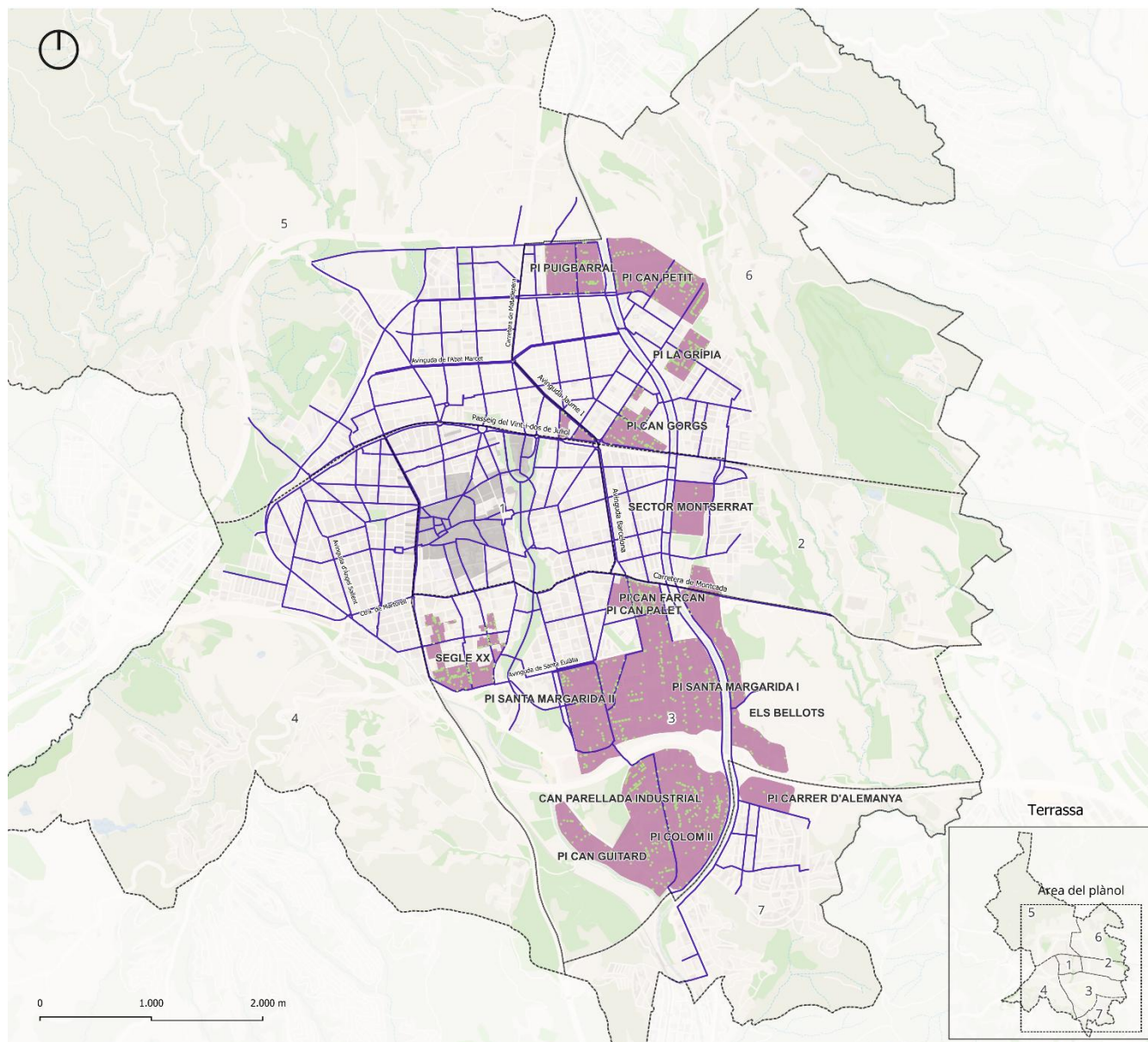
- Equipaments de salut i serveis socials coberts
- Àrea de proximitat equipaments de salut i serveis socials (300 m)
- Àrees de vianants
- Xarxa principal de vianants

Observations

La xarxa principal d'itineraris per als vianants mostra un alt nivell de connectivitat amb els equipaments de salut i serveis socials. El 96% d'aquests equipaments es troben a menys de 300 metres d'una via per als vianants principal, la qual cosa garanteix un accés ràpid i directe. Aquesta proximitat promou la mobilitat per als vianants en desplaçaments quotidians cap a equipaments essencials.

El nucli central presenta la major densitat d'accessibilitat per als vianants, gràcies a la continuïtat de la xarxa i l'alta concentració de serveis. No obstant això, en les zones perifèriques, com els districtes 4 i 7, la cobertura mostra limitacions, especialment en àrees residencials de baixa densitat.

Malgrat les forteses evidenciades, s'identifiquen oportunitats per a reforçar la xarxa en els límits del territori, on l'accessibilitat a equipaments d'escala local podria beneficiar-se d'una major densitat d'itineraris connectats.



Mobilitat a peu

Xarxa Principal: Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

Llegenda

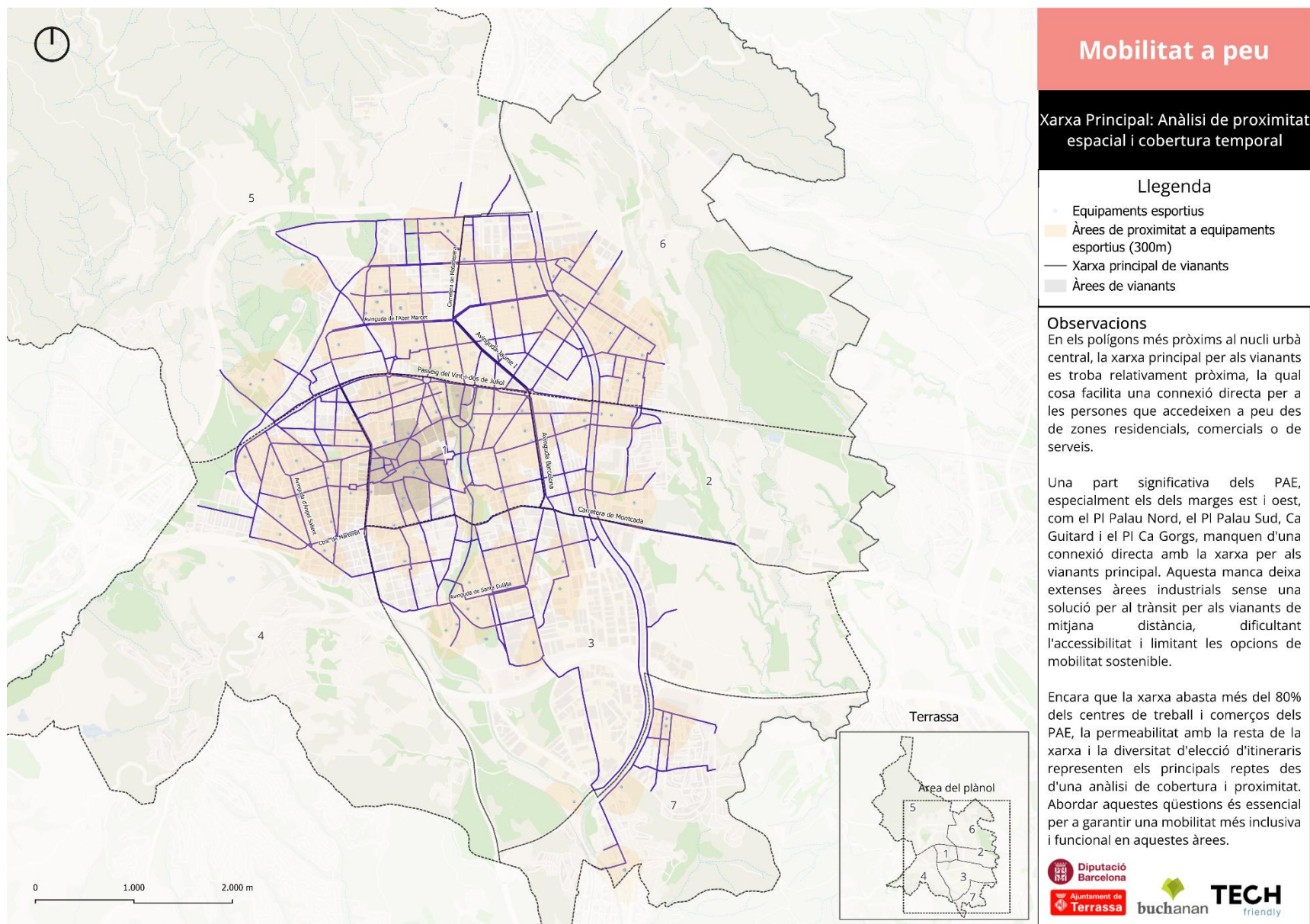
-  Centres de treball i comerços en PAE
-  PAE
-  Xarxa principal de vianants
-  Àrees de vianants

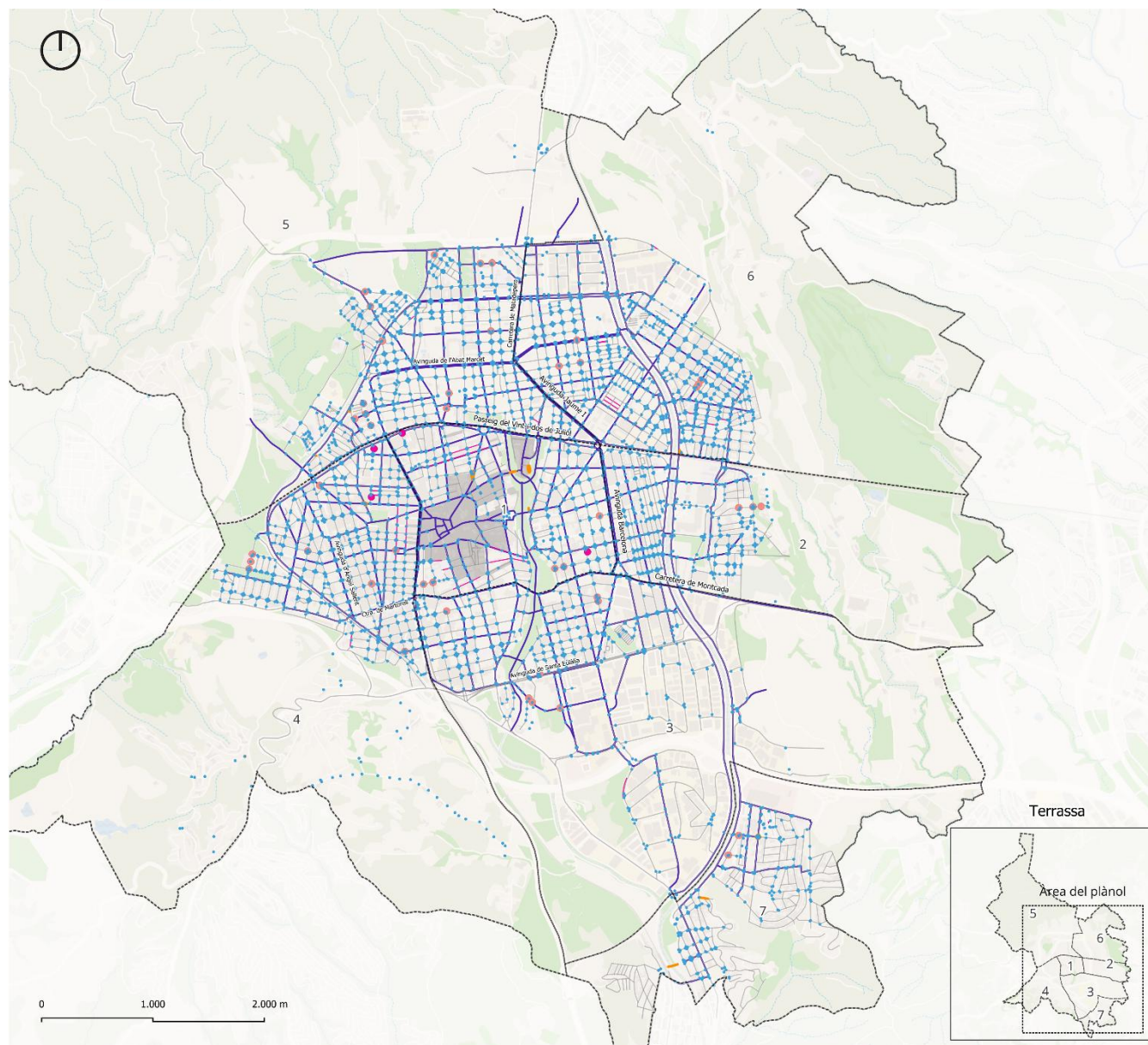
Observacions

En els polígons més pròxims al nucli urbà central, la xarxa principal per als vianants es troba relativament pròxima, la qual cosa facilita una connexió directa per a les persones que accedeixen a peu des de zones residencials, comercials o de serveis.

Una part significativa dels PAE, especialment els dels marges est i oest, com el PI Palau Nord, el PI Palau Sud, Ca Guitard i el PI Ca Gorgs, manquen d'una connexió directa amb la xarxa per als vianants principal. Aquesta manca deixa extenses àrees industrials sense una solució per al trànsit per als vianants de mitjana distància, dificultant l'accessibilitat i limitant les opcions de mobilitat sostenible.

Encara que la xarxa abasta més del 80% dels centres de treball i comerços dels PAE, la permeabilitat amb la resta de la xarxa i la diversitat d'elecció d'itineraris representen els principals reptes des d'una anàlisi de cobertura i proximitat. Abordar aquestes qüestions és essencial per a garantir una mobilitat més inclusiva i funcional en aquestes àrees.





Mobilitat a peu

Xarxa Peatonal: Millores tàctiques de la xarxa

Llegenda

-  Passos de vianants
-  Millora de passos de vianants
-  Millora de cruïlles
-  Xarxa de vianants
-  Àrees de vianants

Urbanisme tàctic

-  Passadissos de vianants
-  Tàctic escolars

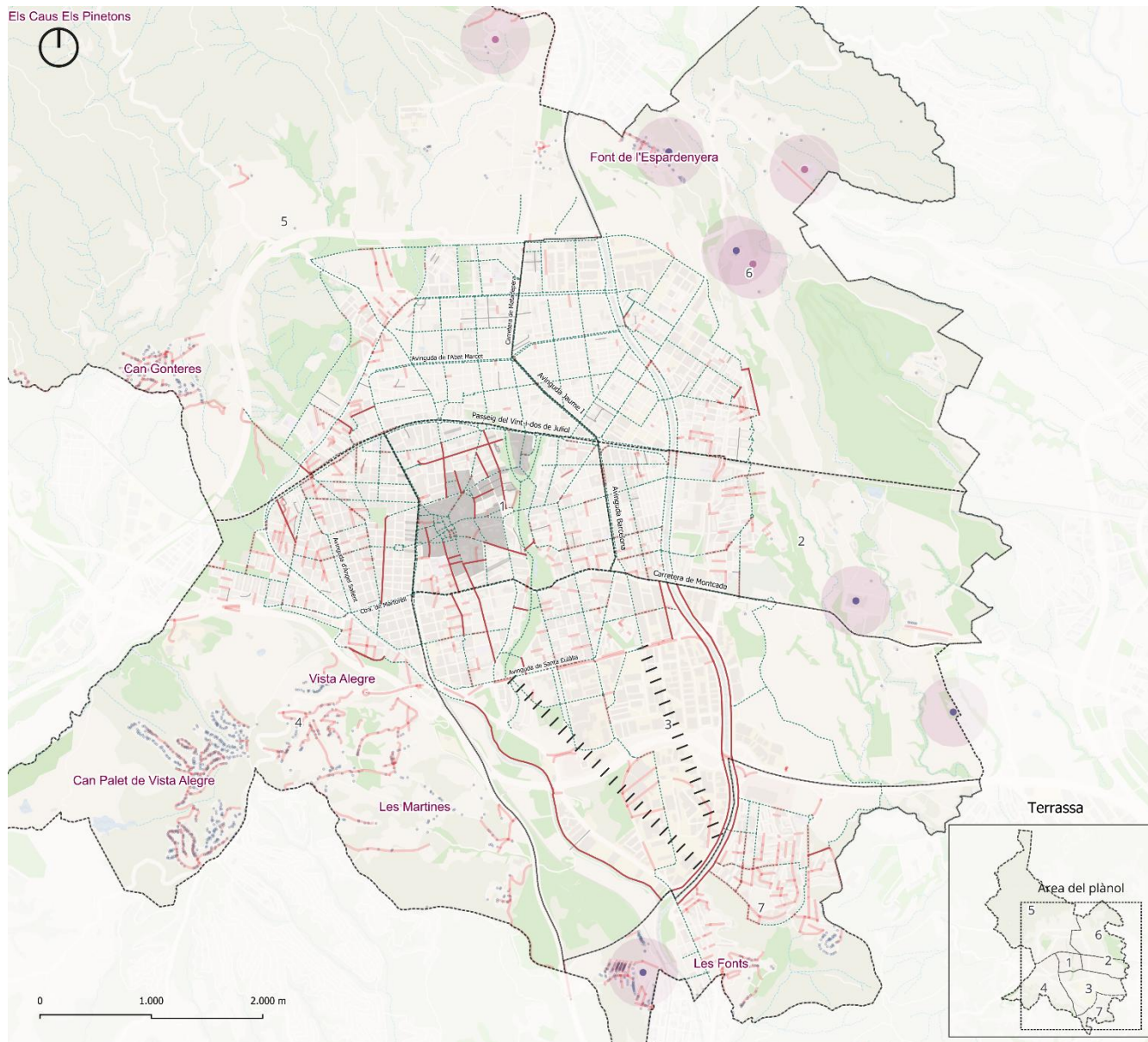
Observacions

Terrassa compta amb més de 4.100 passos per als vianants, reflectint un ferm compromís amb la mobilitat per als vianants i la seguretat viària. Aquests passos estan situats estratègicament al llarg de la xarxa principal, connectant de manera efectiva zones residencials, comercials i de serveis. La seva localització garanteix un accés segur i directe als punts clau de la ciutat.

En els últims anys, s'han dut a terme millores significatives en molts d'aquests passos per als vianants, assenyalats en vermell en el mapa. Les intervencions realitzades inclouen la instal·lació de senyalització més visible, millores en la il·luminació i l'adequació d'arracades per a facilitar l'accessibilitat. Els barris amb major concentració de passos millorats són Ca Roca, Ca n'Aurell i el Centre. A més, s'han implementat millores en importants artèries viàries, com la Avinguda de Barcelona i la Ronda de Ponent.



Els Caus Els Pinetons



Mobilitat a peu

Xarxa Peatonal: Reptes de futur

Llegenda

- Xarxa principal per a vianants
- Àrees de vianants

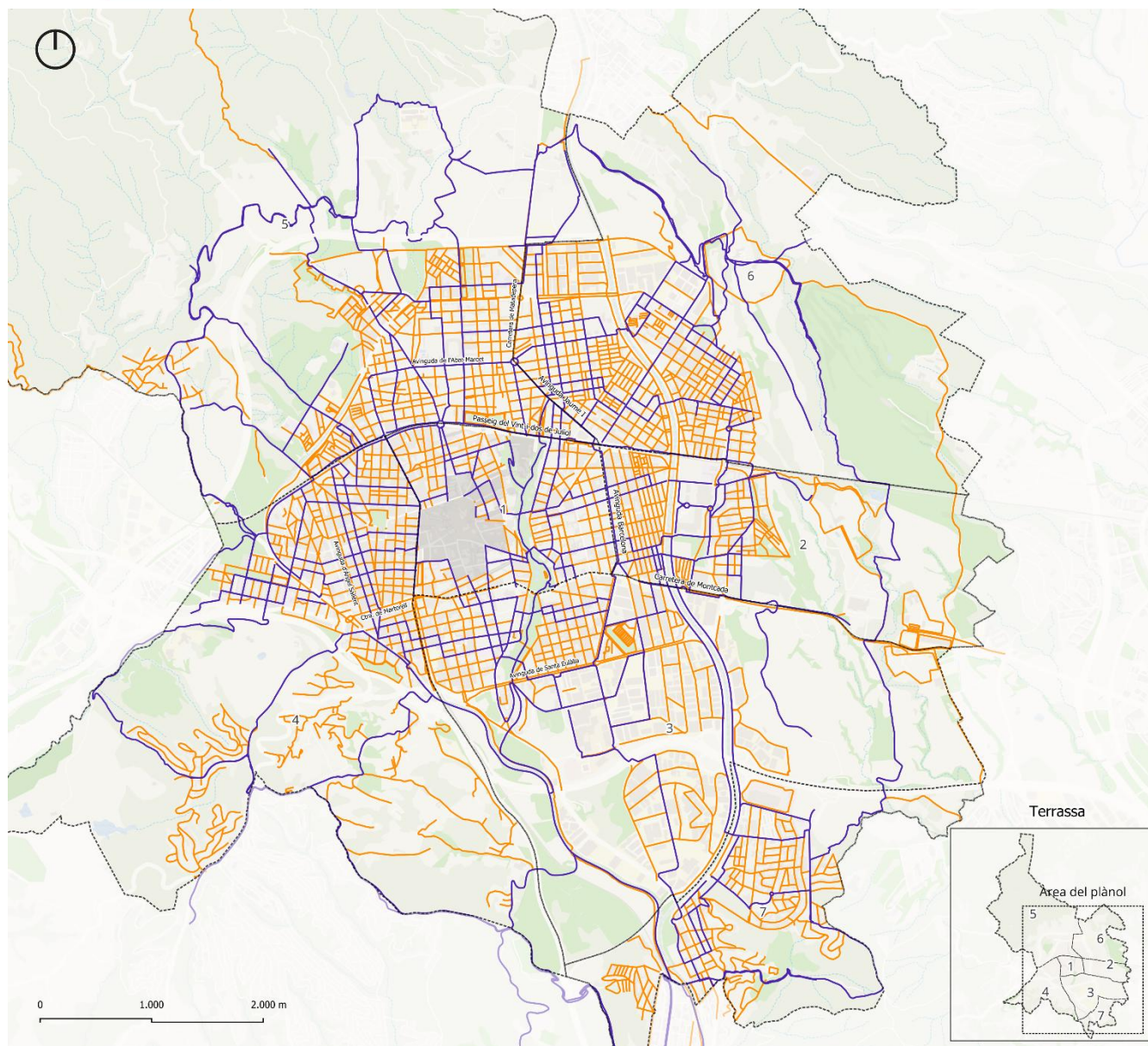
Reptes

- Equipaments d'ensenyament no coberts
- Equipaments de salut i serveis socials no coberts
- Població de nuclis perifèrics
- Millora d'amplada i estat de voreres per l'ús dels vianants.
- Carrers amb desnivell no accessible (>6%)
- || Discontinuitat de la trama entre Can Parellada i entorn urbà

Observacions

La xarxa principal de vianants a Terrassa mostra una major densitat en les àrees centrals, mentre que disminueix cap a les zones perifèriques i disseminats. Alguns equipaments clau situats al nord-oest i al sud-est del municipi no estan coberts per la xarxa per als vianants, la qual cosa afecta les persones usuàries d'aquestes instal·lacions.

La zona industrial situada al sud manca d'una xarxa per als vianants principal permeable i integrada amb la resta de la xarxa, la qual cosa dificulta la connexió per als vianants entre Ca Parellada i la resta del municipi. Es proposa la millora de la connexió per als vianants cap al parc Vallparadís i la millora de l'espai de vianants de l'Av. del Vallès. A més, existeixen pendents superiors al 6% en molts carrers de Terrassa, especialment en el districte 4, 1 i 7, generant barreres addicionals per a la mobilitat per als vianants.



Mobilitat Bicicleta i VMP

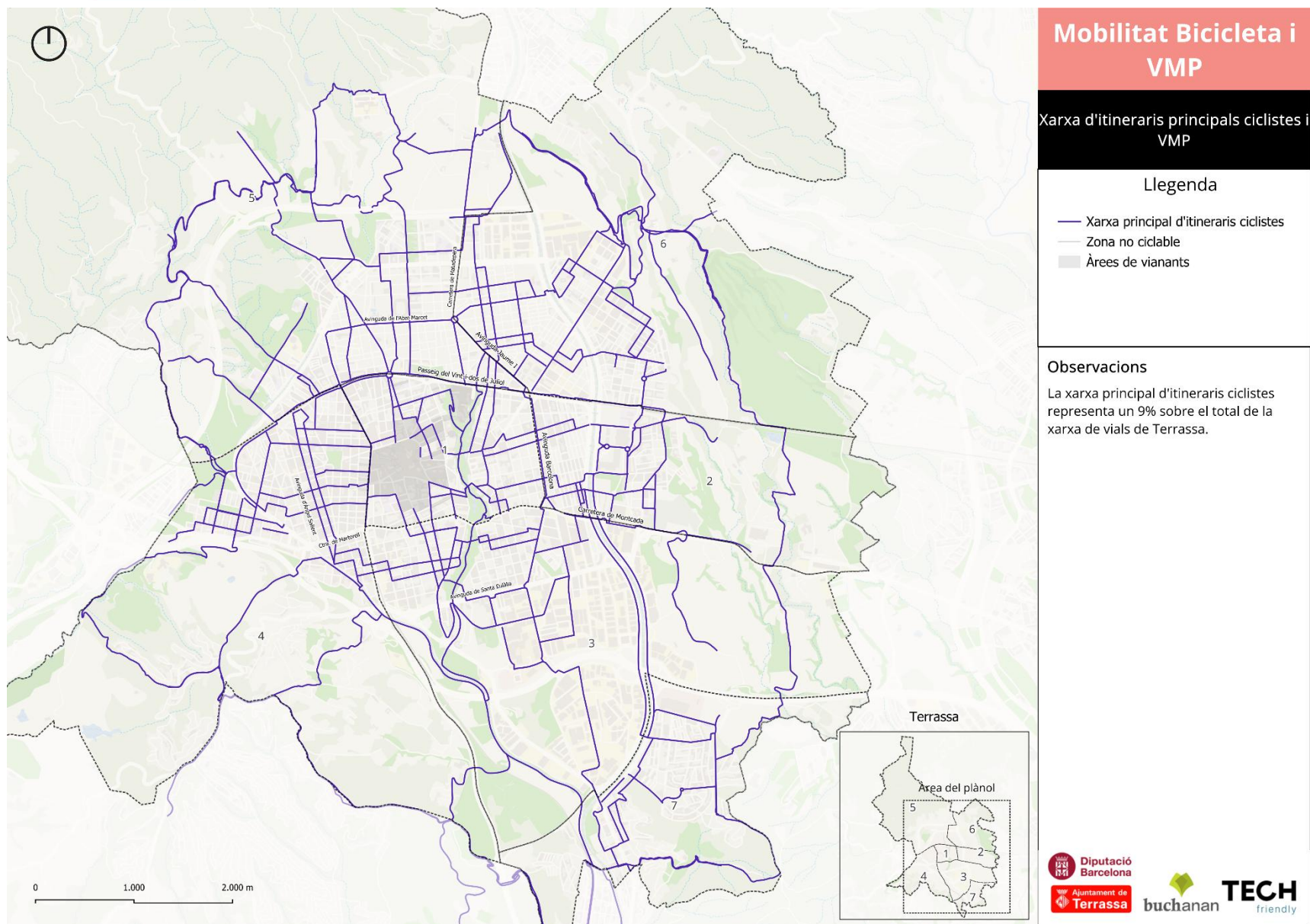
Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP

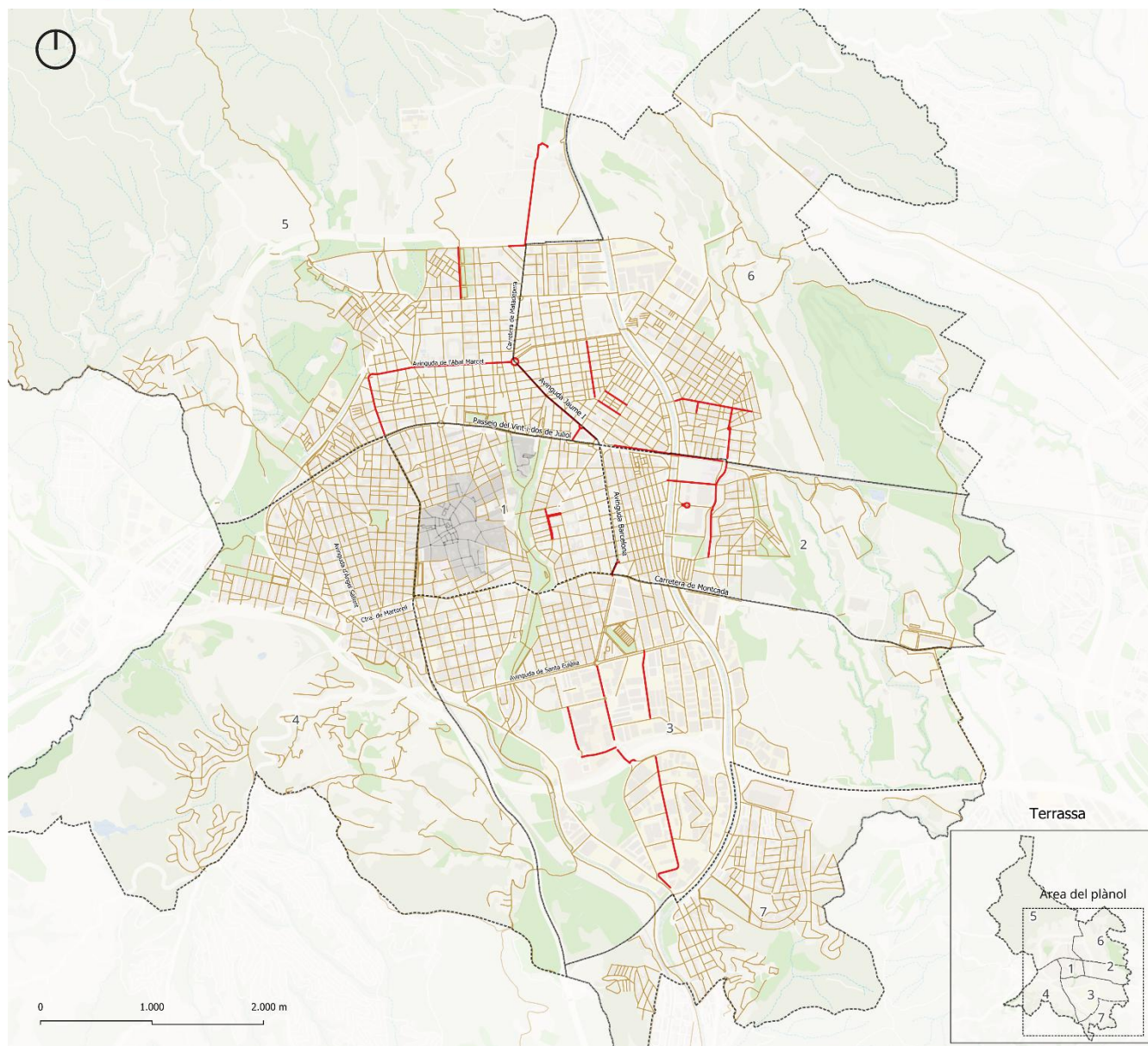
Llegenda

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

Observacions

La xarxa principal d'itineraris ciclistes representa un 9% sobre el total de la xarxa de vials de Terrassa.





Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP:
tipologia constructiva

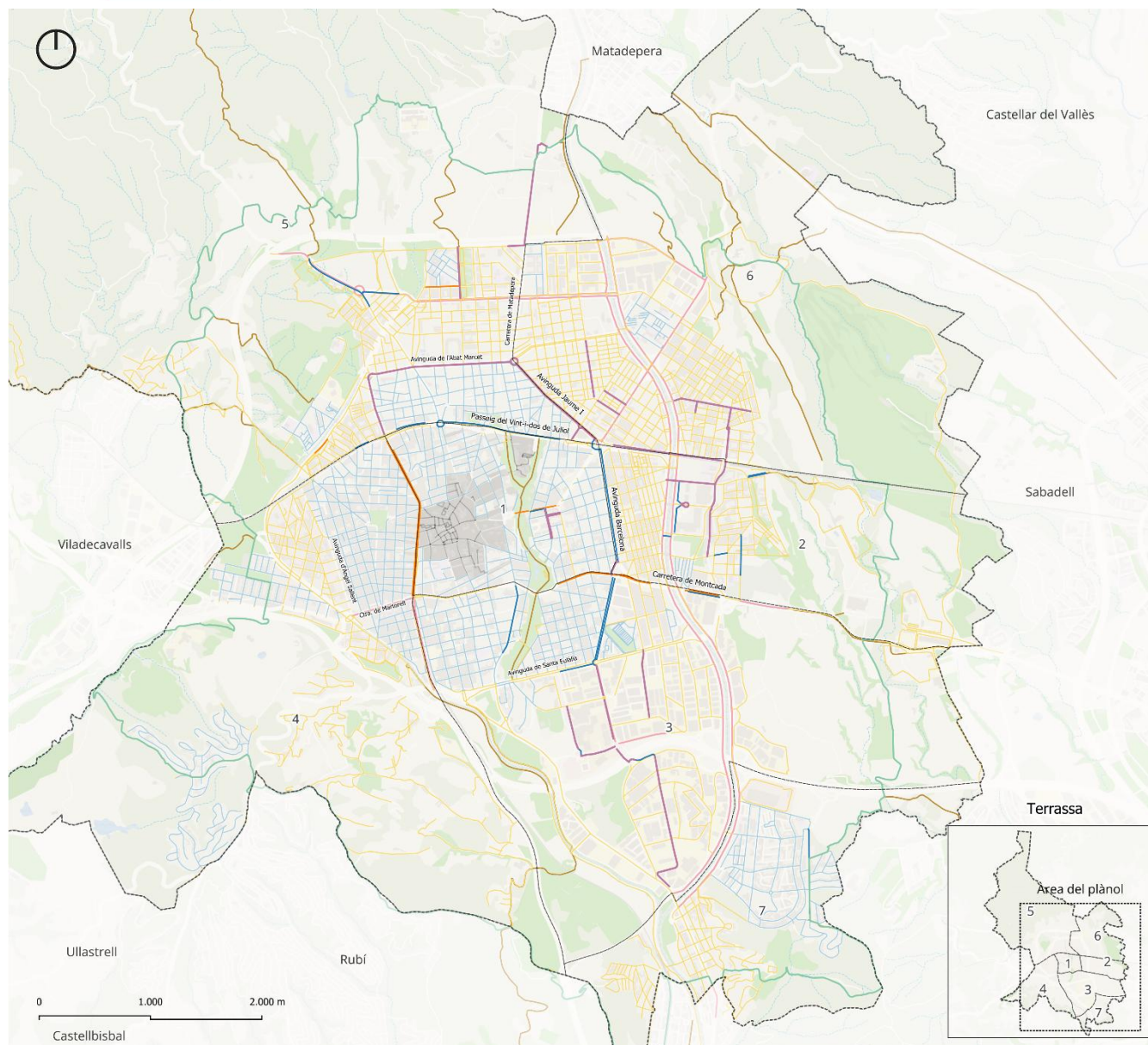
Llegenda

- Carril bici - Via segregada
- Cohabitació
- Zona no ciclable
- Àrees de vianants

Observacions

La xarxa d'itineraris ciclistes i de VMP segregats presenta importants discontinuïtats que afecten la connectivitat i funcionalitat, especialment en trams recents i en zones perifèriques. La falta d'enllaços continus entre els trams segregats (carrils bici) limita l'eficiència i seguretat de la xarxa, generant barreres per a la mobilitat sostenible. És fonamental prioritzar la connexió dels trams interomputs, particularment en àrees estratègiques d'intersecció i accés a zones urbanes denses, amb l'objectiu de garantir una xarxa integrada i accessible per a totes les persones usuàries.

Respecte a les dades de 2016, la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP ha augmentat pel que fa a les vies ciclistes en cohabitació amb altres modes de transport, que representen el 93% del total.



Mobilitat Bicicleta i VMP

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

Llegenda

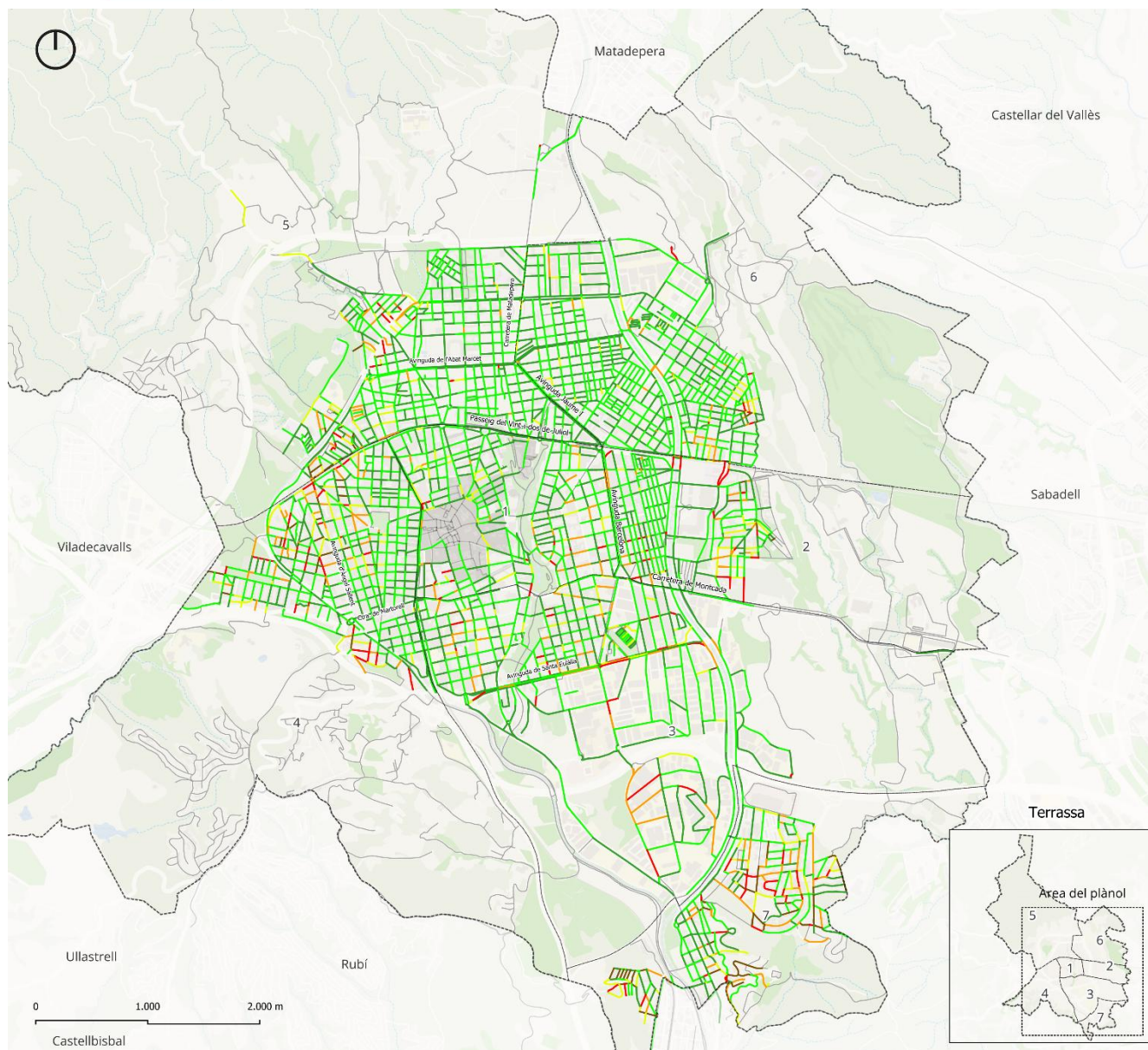
- Carril bici
- Anella verda
- Vorera-bici
- Pista bici
- Zona 30
- Limite 30
- Via compartida bus taxi
- Limit 50
- Zona no ciclable
- Àrees de vianants

Observacions

Predomini de les vies compartides amb trànsit motoritzat (Zona 30): Amb un 72% del total, aquesta tipologia domina àmpliament la xarxa, la qual cosa suggereix una forta dependència d'aquesta mena d'infraestructura per a la mobilitat ciclista i VMP.

Les infraestructures específiques per a bicicletes representen només el 7% del total, la qual cosa mostra una manca significativa en infraestructures segures per a ciclistes.

La xarxa actual està dominada per vies compartides amb trànsit motoritzat, la qual cosa podria limitar la percepció de seguretat i accessibilitat per a les persones usuàries de bicicletes i VMP. És crucial augmentar la proporció de carrils bici protegits i fomentar espais exclusius per a aconseguir una xarxa més equilibrada i segura.



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP:
Desnivell

Llegenda

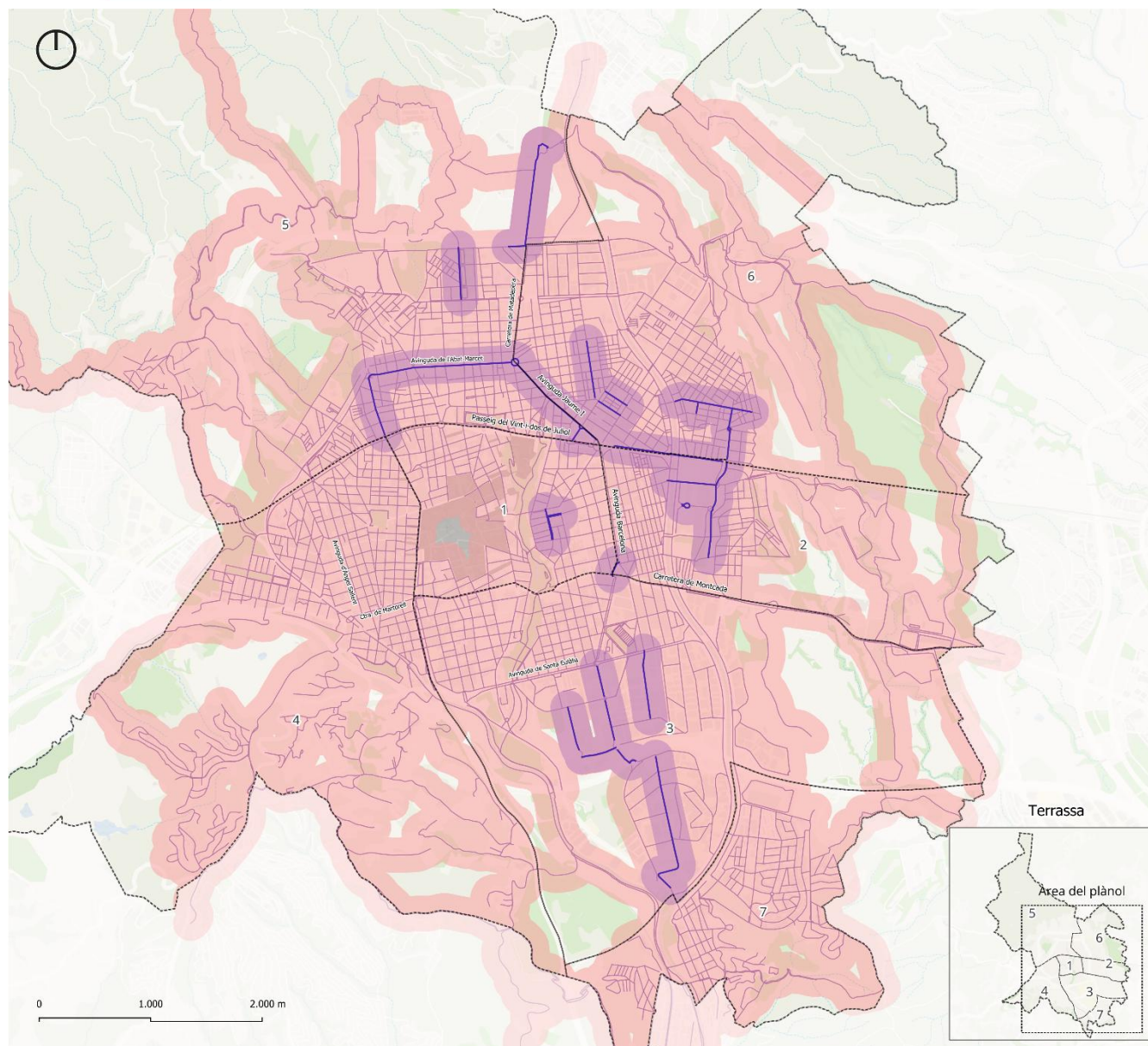
—	Zona no ciclable
■	Àrees de vianants
Desnivell	
—	0-2%
—	2,01-5%
—	5,01-6%
—	6,01-8%
—	8,01-10%
—	>10%
Accesibilitat	

Observacions

Adaptació de la xarxa al relleu urbà: la planificació de la xarxa de itineraris reflecteix un enfocament que aprofita les característiques topogràfiques. Es prioritzen itineraris plans i suaus en les àrees de major densitat poblacional, facilitant l'ús quotidià de bicicletes i VMP en els districtes centrals, on la demanda de mobilitat sostenible és major.

Desafiaments en els districtes perifèrics a causa del desnivell: En els districtes perifèrics, la presència de vies amb desnivells forts (5-10%) i molt forts (>10%) representa un desafiament important per a la integració d'aquestes zones en la xarxa de mobilitat sostenible. Les pendents pronunciades limiten considerablement l'accés, reduint així l'efectivitat de la xarxa com a alternativa al transport motoritzat.

Desigualtat en l'accessibilitat i la infraestructura: Els districtes menys centrals no sols enfronten el repte de les pendents significatives, sinó que també presenten una menor densitat d'infraestructura ciclista.



Mobilitat Bicicleta i VMP

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

Llegenda

- Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP
- Àrea de proximitat a xarxa d'itineraris ciclistes i VMP (150 m)
- Carrils bici
- Àrea de proximitat a carrils bici (150 m)

Observacions

99,9% de la població es troba a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

98,9% dels equipaments de salut i serveis socials es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

99,6% dels equipaments d'ensenyament es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

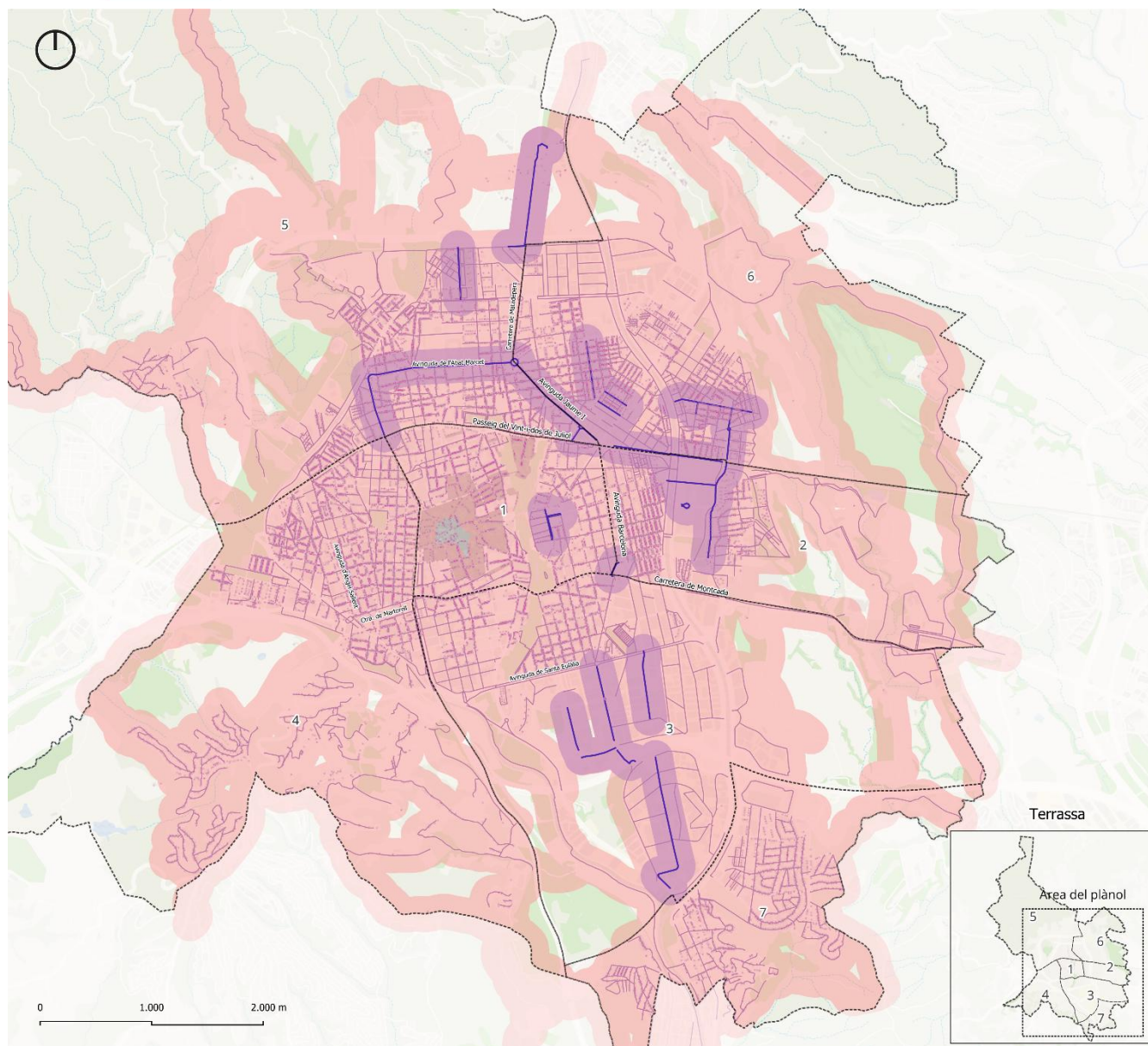
100% dels comerços o centres de treball en PAE de Terrassa es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

22,5% de la població es troba a menys de 150 metres de la xarxa de carrils i voreres bici i VMP.

18,6% dels equipaments de salut i serveis socials es troben a menys de 150 metres de la xarxa de carrils i voreres bici i VMP.

16,7% dels equipaments d'ensenyament es troben a menys de 150 metres de la xarxa de carrils i voreres bici i VMP.

31,3% dels comerços o centres de treball en PAE de Terrassa es troben a menys de 150 metres de la xarxa de carrils i voreres bici i VMP.



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP:
Anàlisi de proximitat espacial i
cobertura temporal

Llegenda

- Portals coberts (habitants)
- Portals no coberts (habitants)
- Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP
- Àrea de proximitat a xarxa d'itineraris ciclistes i VMP (150 m)
- Carril bici
- Àrea de proximitat als carrils bici (150 m)

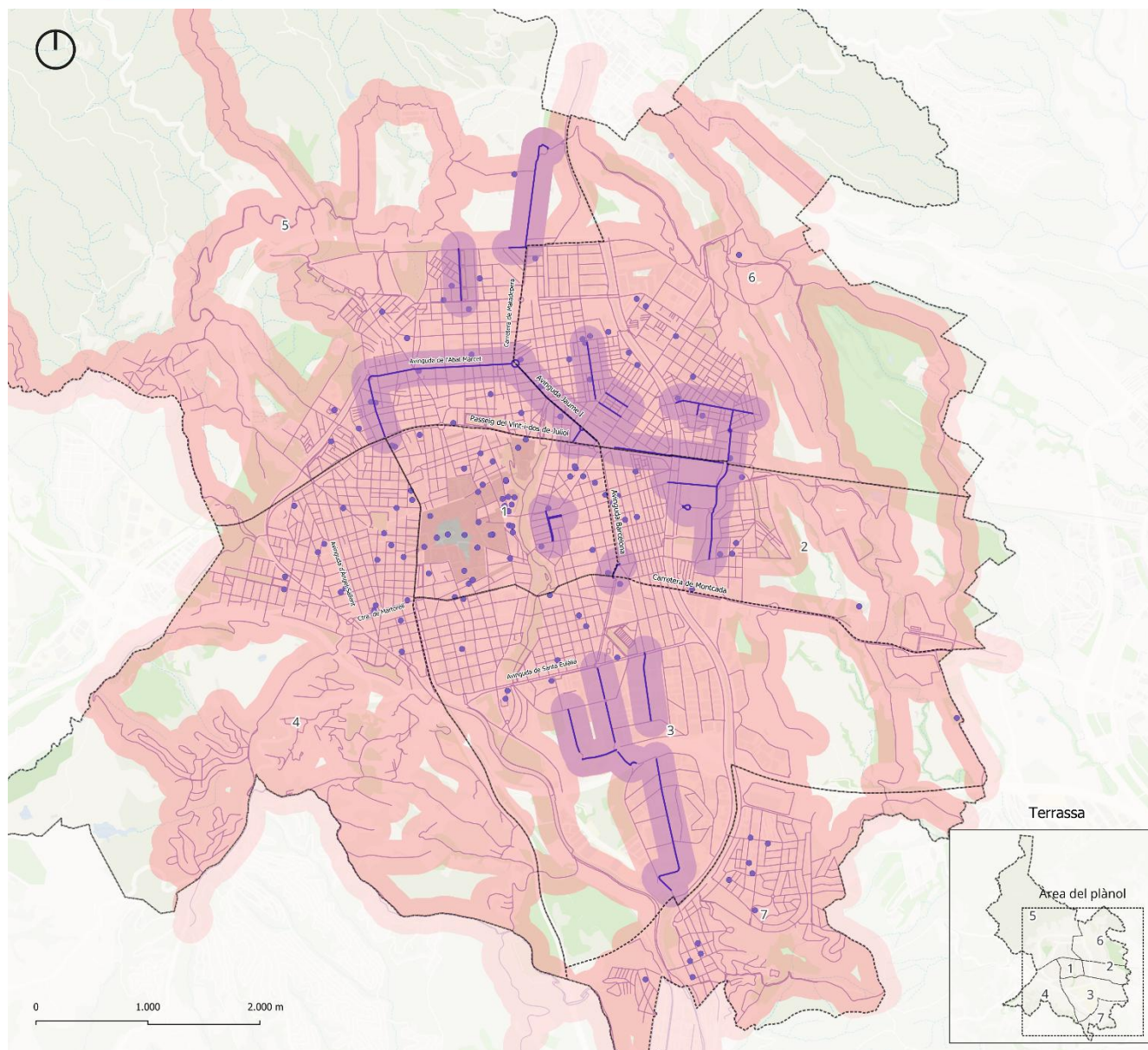
Observacions

Els itineraris reflectits en el pla representen el àrea de proximitat de 150 m dels itineraris de bicicleta segregats (carrils bici) i els de cohabitació.

S'observa una cobertura quasi total per part de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP dels portals de Terrassa. No obstant això, els carrils bici mostren una realitat molt distinta: la seua cobertura és molt reduïda, es presenten fragmentats i allunyats més de 150 m els uns dels altres.

Terrassa

Àrea del plañol



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris: Anàlisi de
proximitat espacial i temporal

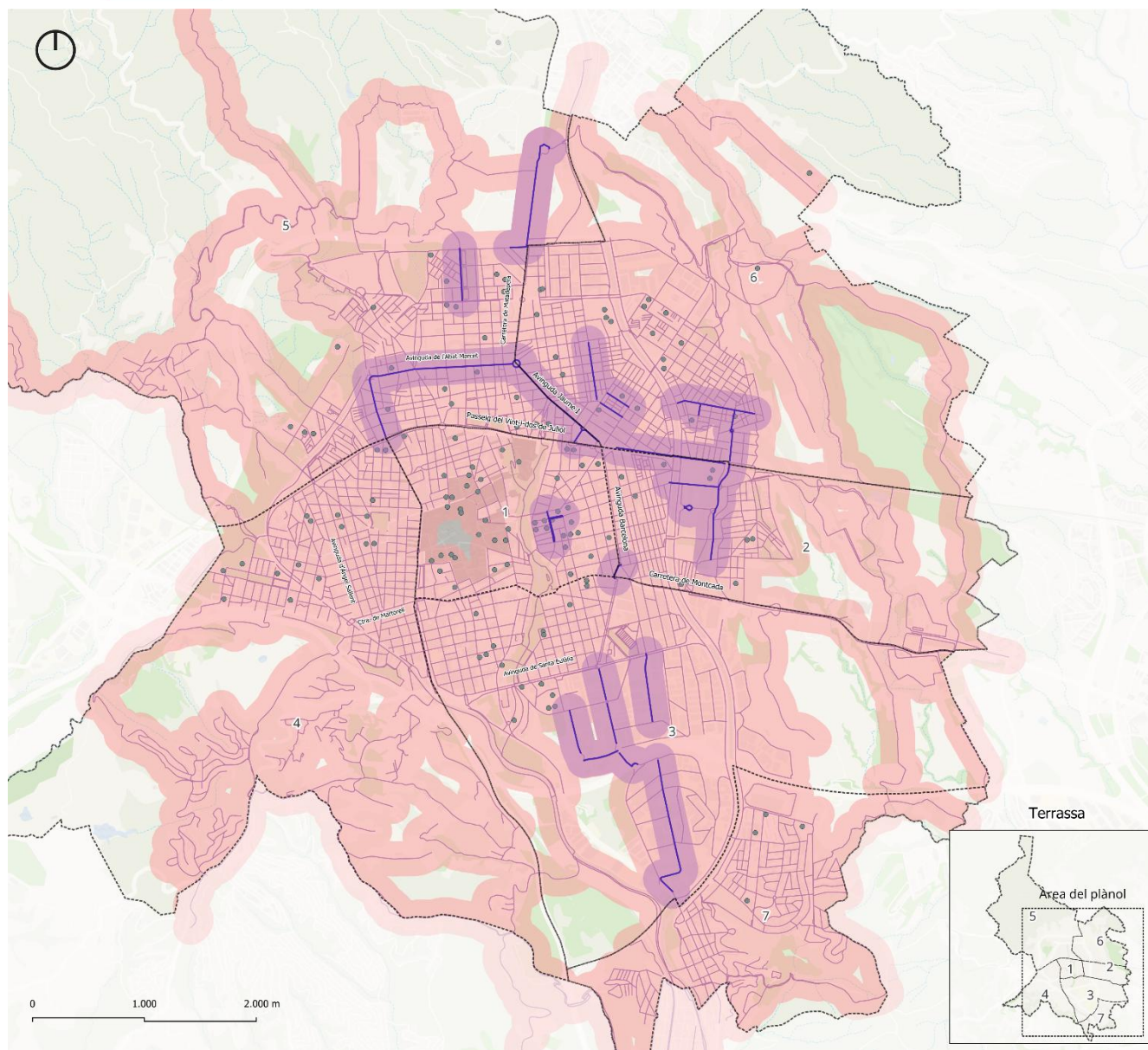
Llegenda

- Equipaments de salut i serveis socials coberts
- Equipaments de salut i serveis socials no coberts
- Xarxa d'itineraris ciclistes i de VMP
- Àrea de proximitat a xarxa d'itineraris ciclistes i VMP (150 m)
- Carril bici
- Àrea de proximitat a carril bici (150 m)

Observacions

99,9% dels equipaments de salut i serveis socials es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

22% dels equipaments de salut i serveis socials es troben a menys de 150 metres de la xarxa de carrils bici.



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris: Anàlisi de
proximitat espacial i temporal

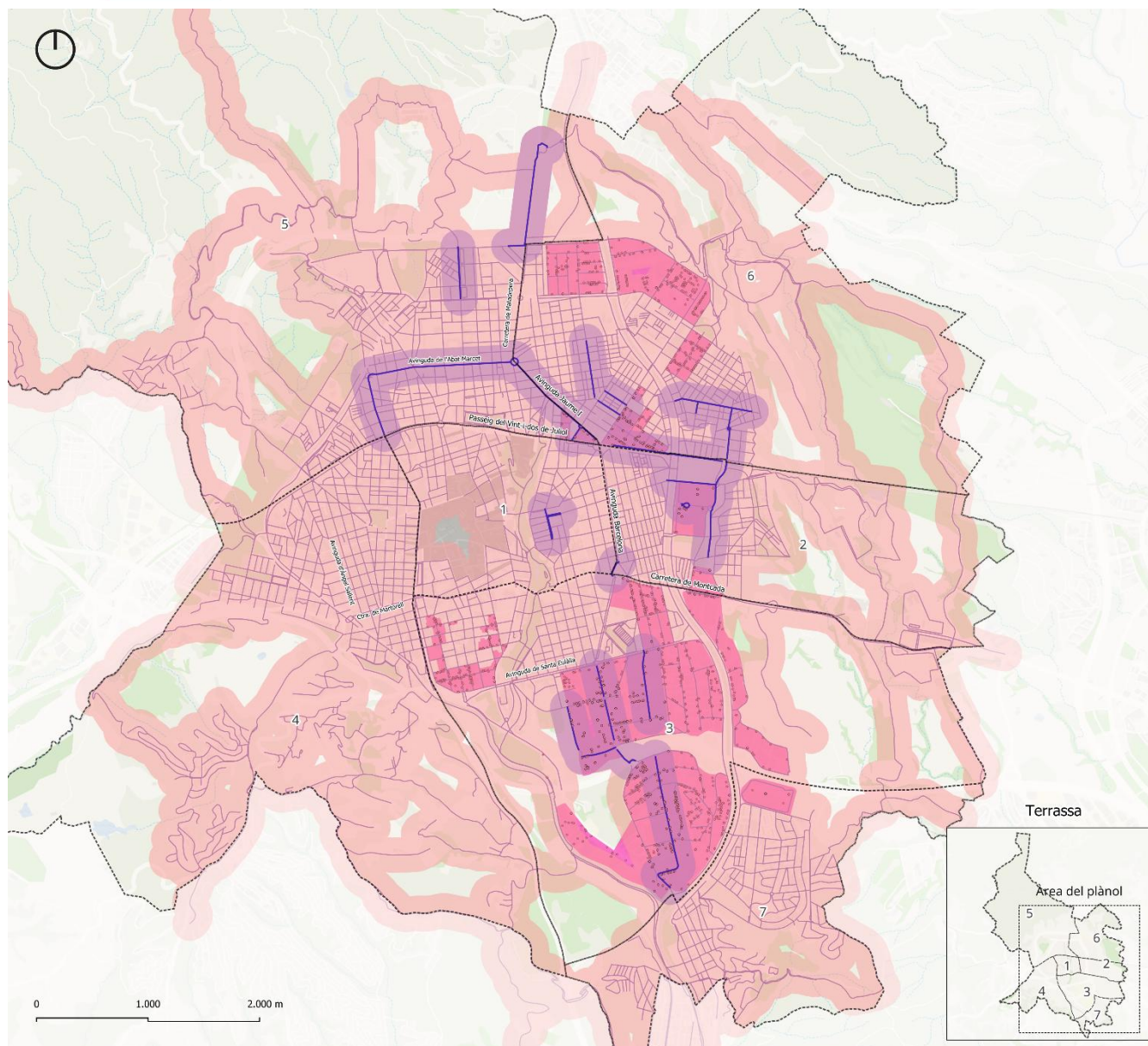
Llegenda

- Equipaments d'ensenyament coberts
- Equipaments d'ensenyament no coberts
- Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP
- Àrea de proximitat a xarxa d'itineraris ciclistes i VMP (150 m)
- Carril bici
- Àrea de proximitat a carrils bici (150 m)

Observacions

99,6% dels equipaments d'ensenyament es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

16,7% dels equipaments d'ensenyament es troben a menys de 150 metres de la xarxa de carrils bici.



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris: Anàlisi de
proximitat espacial i temporal

Llegenda

- Centres de treball i comerços en PAE
- PAE
- Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP
- Àrea de proximitat a xarxa d'itineraris ciclistes i VMP (150 m)
- Carril bici
- Àrea de proximitat a xarxa de carril bici (150 m)

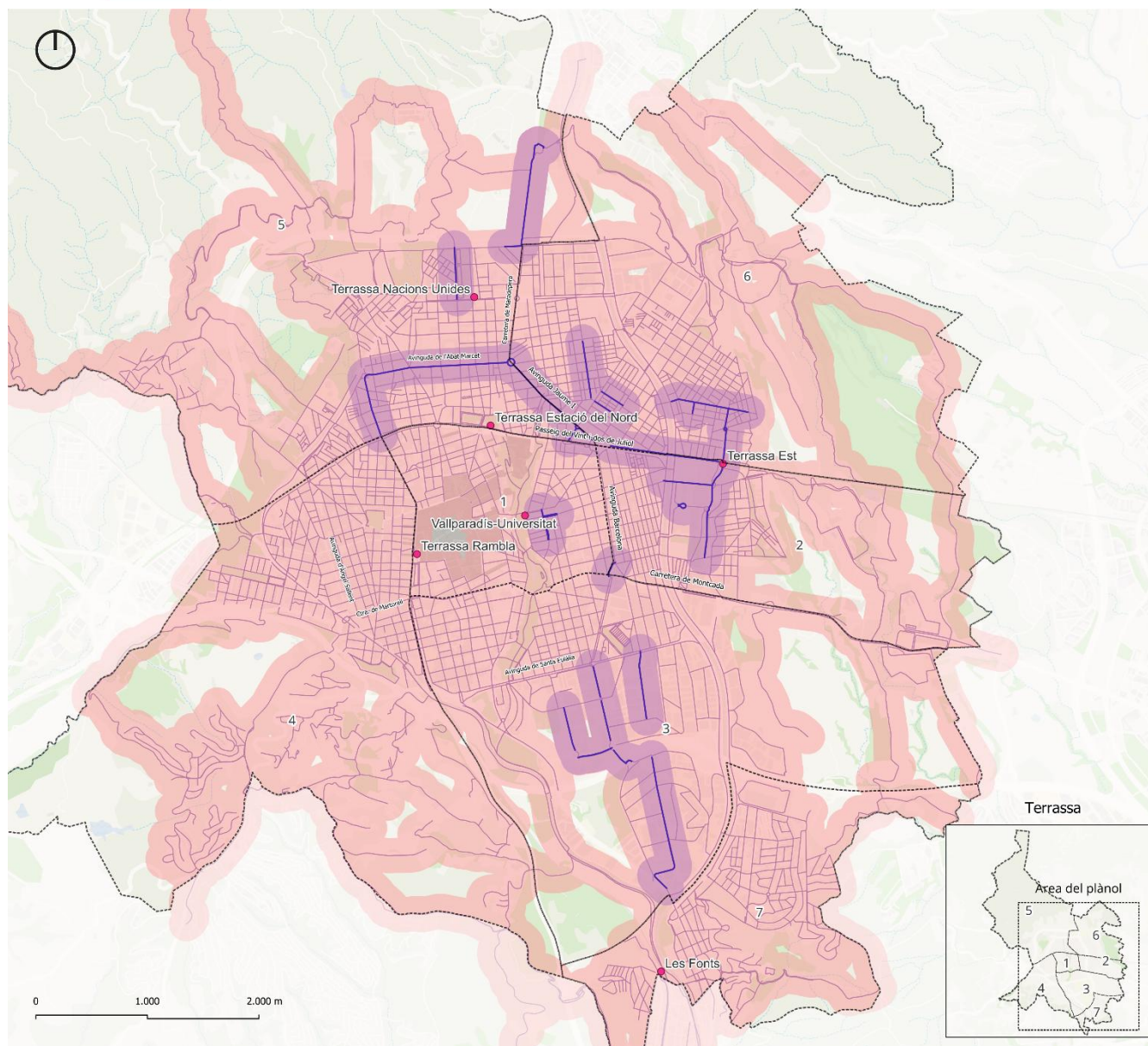
Observacions

100% dels centres de treball i comerços en PAE es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

31,3% dels centres de treball i comerços en PAE es troben a menys de 150 metres de la xarxa de carrils bici.

Terrassa

Àrea del plànol



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'itineraris: Anàlisi de
proximitat espacial i temporal

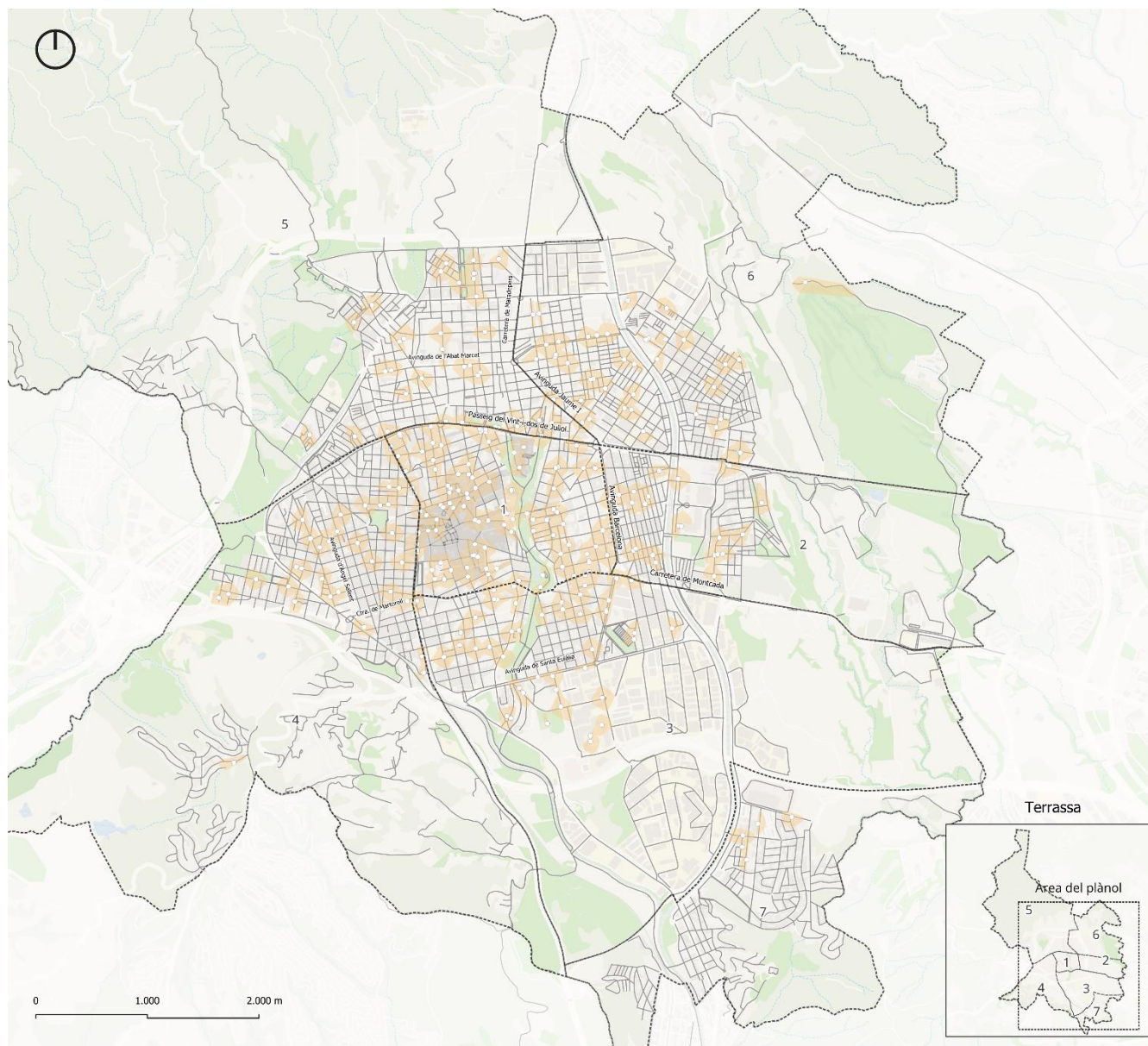
Llegenda

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

Observacions

100% de les estacions de ferrocarril es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.

50% de les estacions es troben a menys de 150 metres de la xarxa d'itineraris ciclistes i VMP.



Mobilitat Bicicleta i VMP

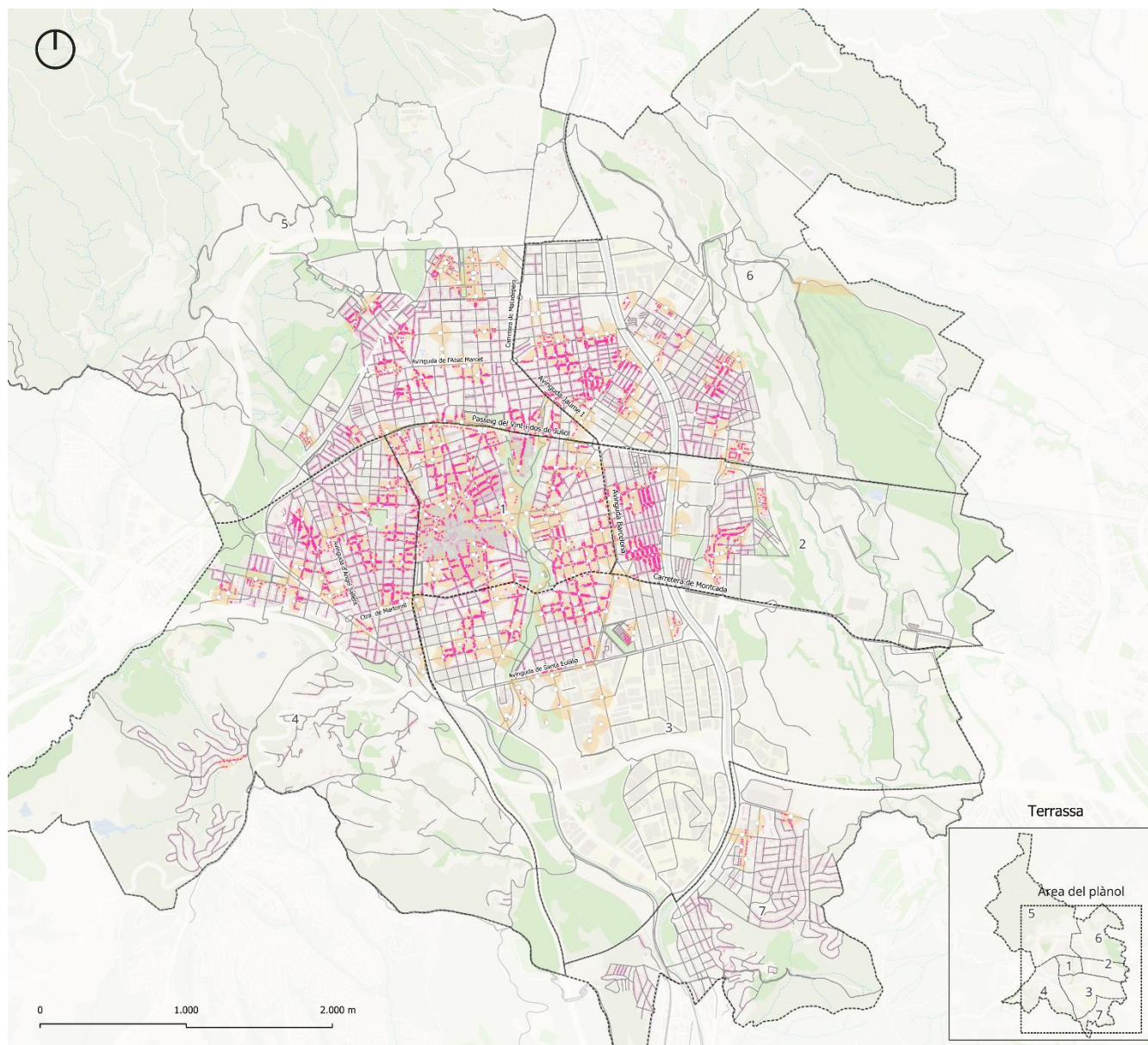
Xarxa d'estacionament de ciclistes i
VMP: anàlisi de proximitat espacial i
cobertura temporal

Llegenda

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

Observacions

- 33%** de la població es troba a menys de 100 metres d'estacionaments per a bicicletes i VMP
- 50%** dels equipaments d'ensenyament es troben a menys de 100 metres d'estacionaments per a bicicletes i VMP
- 51%** dels equipaments salut i serveis socials es troben a menys de 100 metres d'estacionaments per a bicicletes i VMP
- 9%** dels comerços o centres de treball en polígons industrials de Terrassa es troba a menys de 100 metres d'estacionaments per a bicicletes i VMP



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'aparcaments: Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

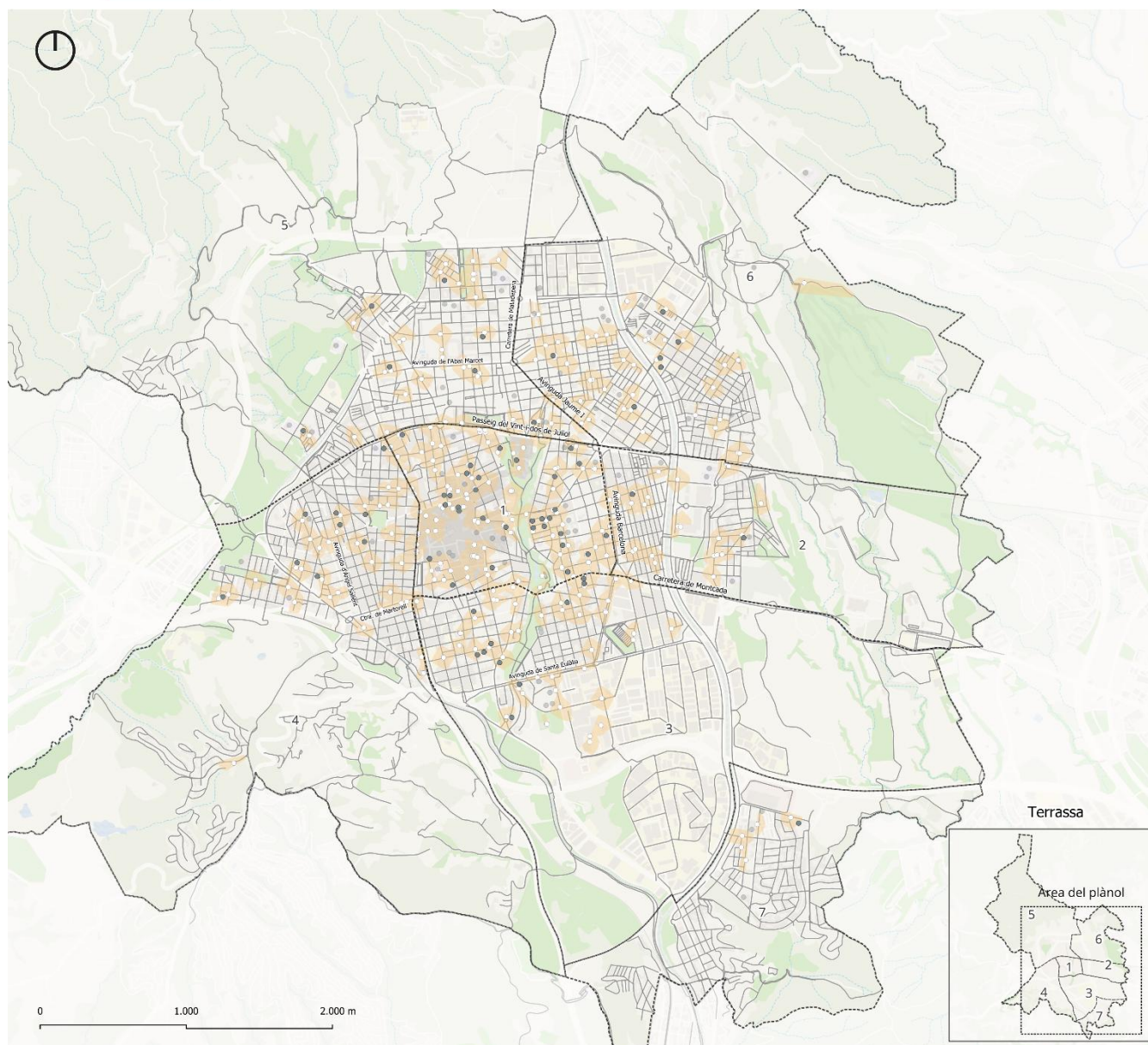
Llegenda

- Portals (habitants)
- Portals coberts (habitants)
- Àrea de proximitat d'aparcaments (100m)
- Xarxa d'itineraris ciclistes i de VMP
- Àrees de vianants

Observacions

Els itineraris reflectits en el pla es basen en mapes de calor generats a partir de l'ús real de la bicicleta per a les persones residents i visitants de Terrassa. Identifiquen les rutes més sovint utilitzades, directes i preferides per a moure's entre punts clau de la ciutat amb anàlisis realitzades per al Pla de Promoció de la Bicicleta 2025 de Terrassa.

Aquests itineraris integren la infraestructura segregada existent per a ciclistes i VMP, com a carrils bici exclusius, i els carrers amb límit de velocitat de 30 km/h considerades de convivència pel disseny, confort i senyalització dels carrers i el seu entorn urbà.



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'aparcaments: Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

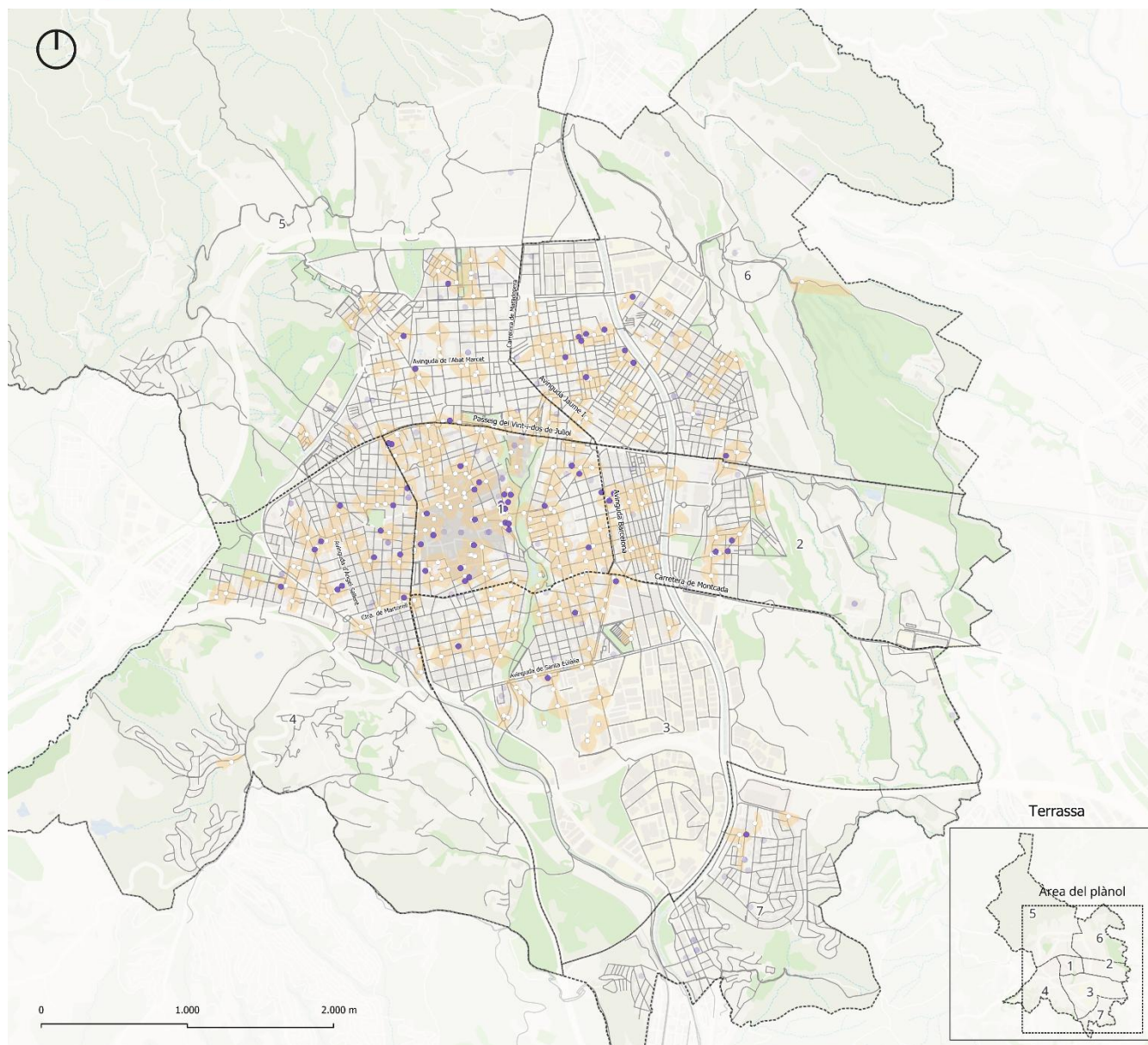
Llegenda

- Equipaments d'ensenyament
- Equipaments d'ensenyament coberts
- Àrea de proximitat d'aparcaments (100m)
- Xarxa d'itineraris ciclistes i de VMP
- Àrees de vianants

Observacions

Los itinerarios reflejados en el plano se basan en mapas de calor generados a partir del uso real de la bicicleta para las personas residentes y visitantes de Terrassa. Identifican las rutas más frecuentemente utilizadas, directas y preferidas para moverse entre puntos clave de la ciudad con análisis realizados para el Plan de Promoción de la Bicicleta 2025 de Terrassa.

Estos itinerarios integran la infraestructura segregada existente para ciclistas y VMP, como carriles bici exclusivos, y las calles con límite de velocidad de 30 km/h consideradas de convivencia por el diseño, confort y señalización de las calles y su entorno urbano.



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'aparcaments: Anàlisi de
proximitat espacial i cobertura
temporal

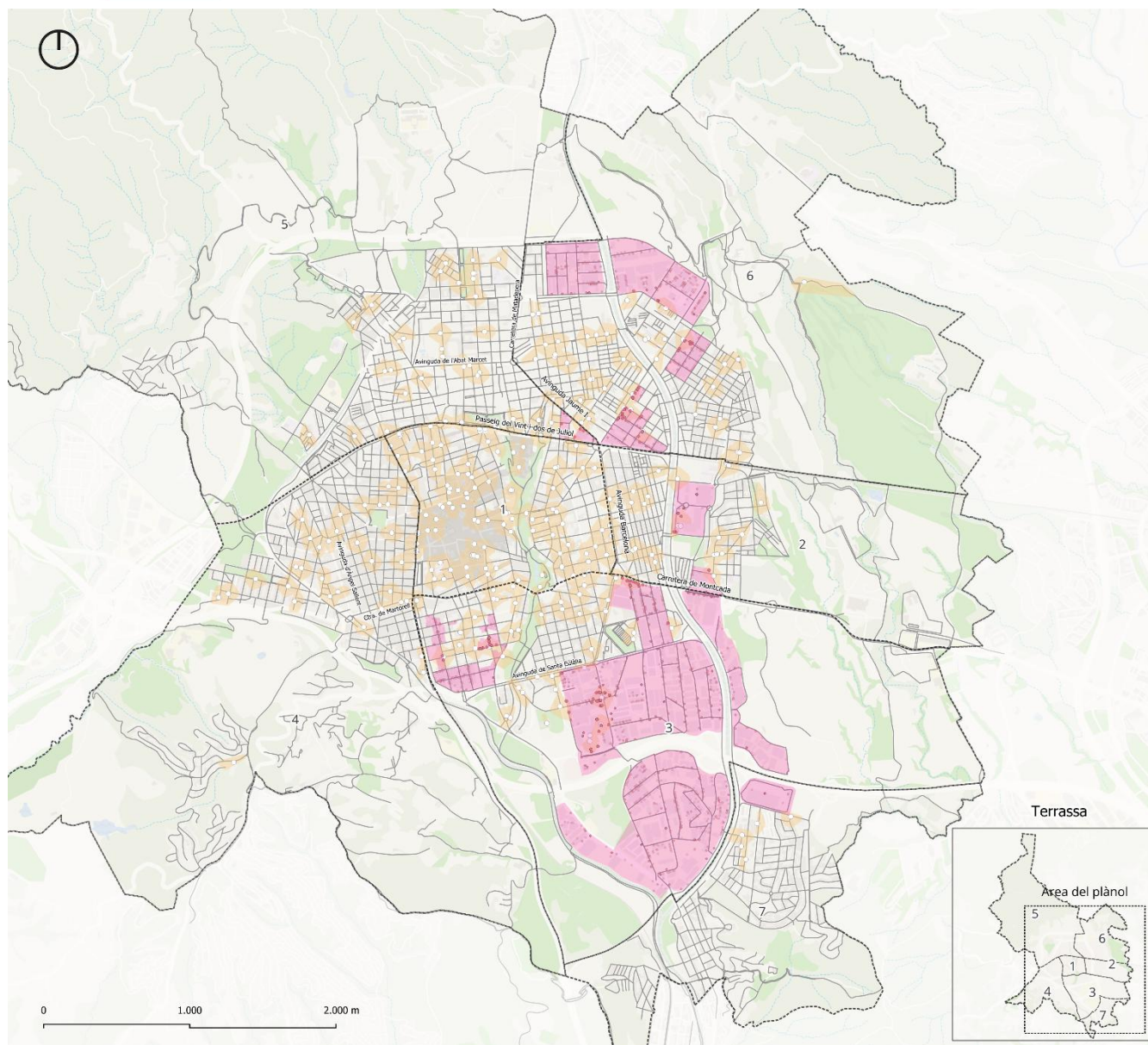
Llegenda

- Equipaments de salut i serveis socials
- Equipaments de salut i serveis socials coberts
- Àrea de proximitat d'aparcaments (100m)
- Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP
- Àrees de vianants

Observacions

Los itinerarios reflejados en el plano se basan en mapas de calor generados a partir del uso real de la bicicleta para las personas residentes y visitantes de Terrassa. Identifican las rutas más frecuentemente utilizadas, directas y preferidas para moverse entre puntos clave de la ciudad con análisis realizados para el Plan de Promoción de la Bicicleta 2025 de Terrassa.

Estos itinerarios integran la infraestructura segregada existente para ciclistas y VMP, como carriles bici exclusivos, y las calles con límite de velocidad de 30 km/h consideradas de convivencia por el diseño, confort y señalización de las calles y su entorno urbano.



Mobilitat Bicicleta i VMP

Xarxa d'aparcaments: Anàlisi de proximitat espacial i cobertura temporal

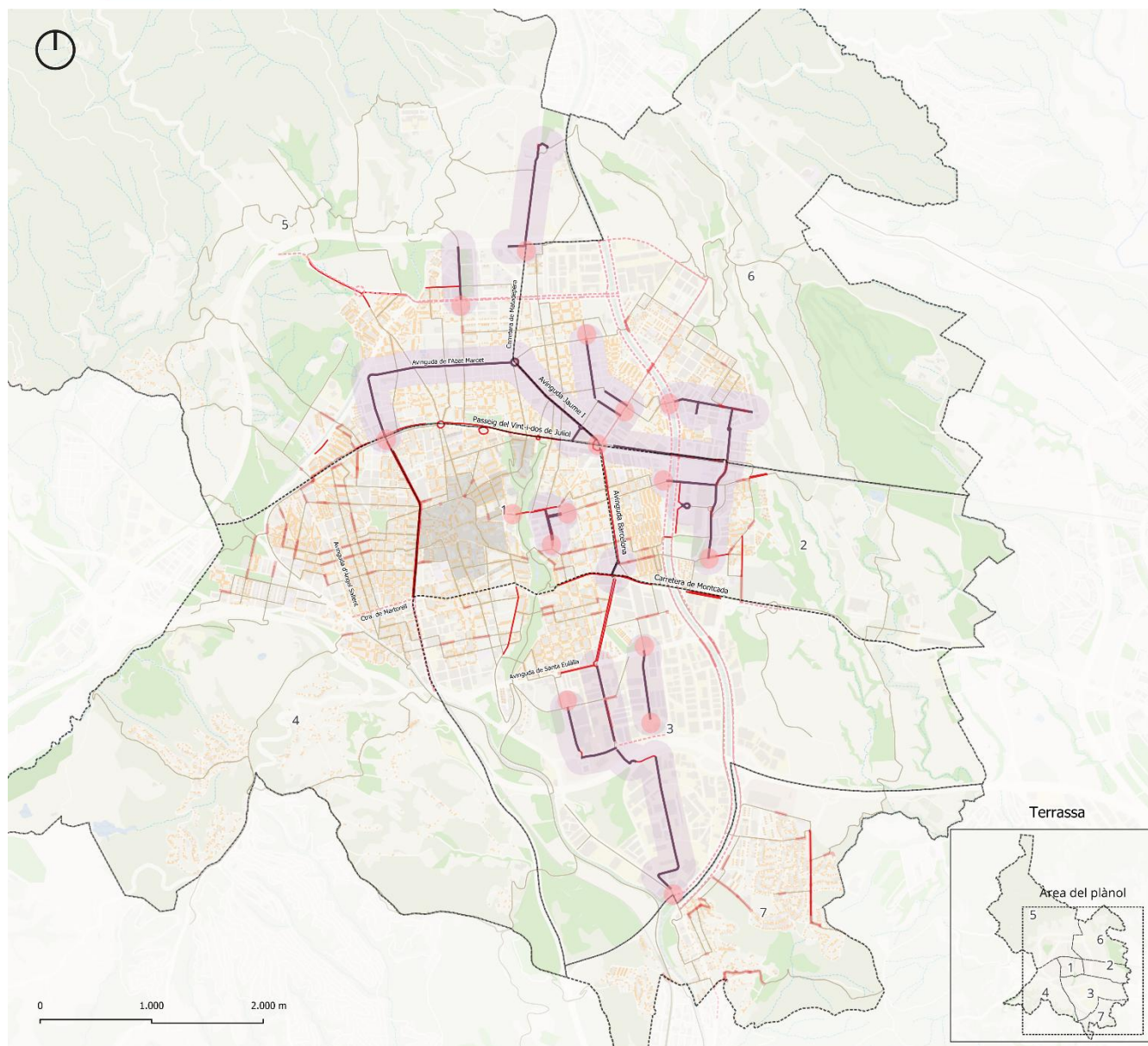
Llegenda

- Centres de treball i comerços en PAE
- Centres de treball i comerços en PAE coberts
- PAE
- Àrea de proximitat d'aparcaments (100m)
- Xarxa d'itineraris ciclistes i VMP
- Àrees de vianants

Observacions

Los itinerarios reflejados en el plano se basan en mapas de calor generados a partir del uso real de la bicicleta para las personas residentes y visitantes de Terrassa. Identifican las rutas más frecuentemente utilizadas, directas y preferidas para moverse entre puntos clave de la ciudad con análisis realizados para el Plan de Promoción de la Bicicleta 2025 de Terrassa.

Estos itinerarios integran la infraestructura segregada existente para ciclistas y VMP, como carriles bici exclusivos, y las calles con límite de velocidad de 30 km/h consideradas de convivencia por el diseño, confort y señalización de las calles y su entorno urbano.



Mobilitat Bicicleta i VMP

REPTES DE FUTUR

Llegenda

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

Reptes

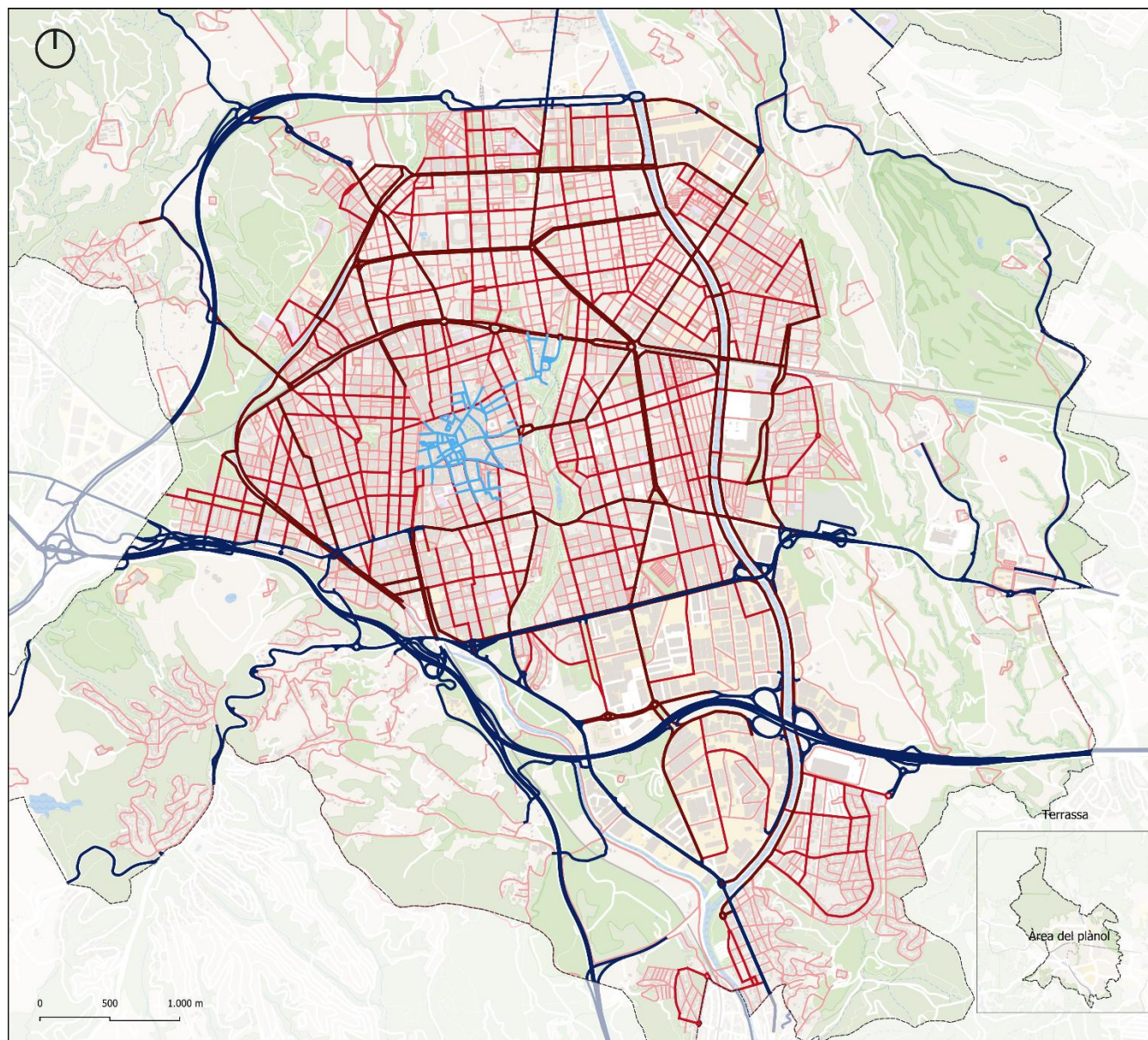
- Població no coberta pel carril bici
- Discontinuitats de la xarxa ciclista
- Millorar senyalització i estat de la xarxa ciclista cohabitació
- Pacificar entorn vies de 50 km
- Pendents no accessibles en xarxa ciclista principal

Observacions

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

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

Dins de la xarxa principal d'itineraris ciclistes també es troben carrers de velocitat 50 km/h. Aquests carrers, encara que permetin la circulació de bicicletes, poden suposar un perill per al ciclista, per la qual cosa se suggereix dur a terme una pacificació del trànsit.



Mobilitat en vehicle privat

Xarxa viària. Jerarquia viària

Llegenda

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

Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

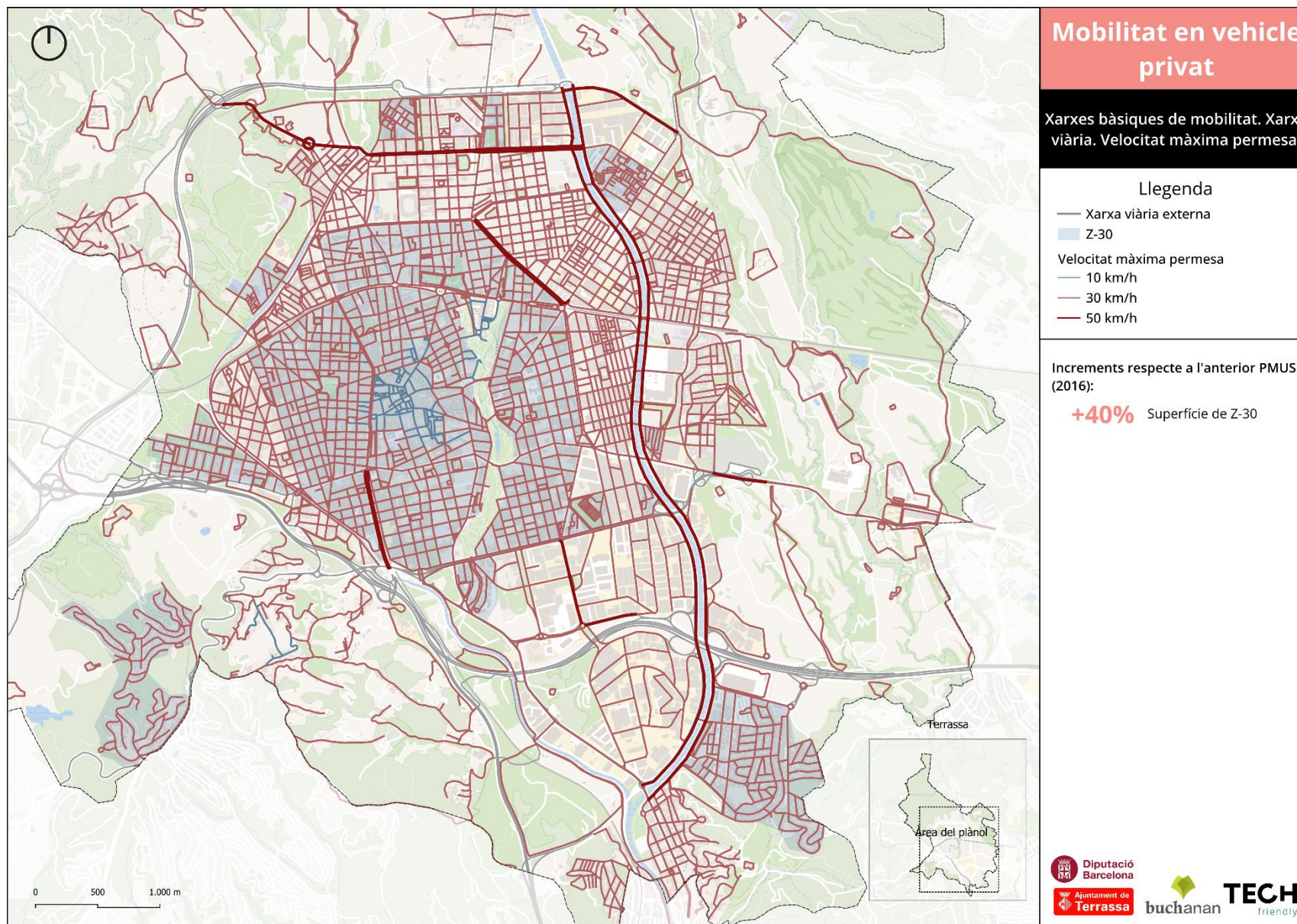
-3% Km de xarxa primària

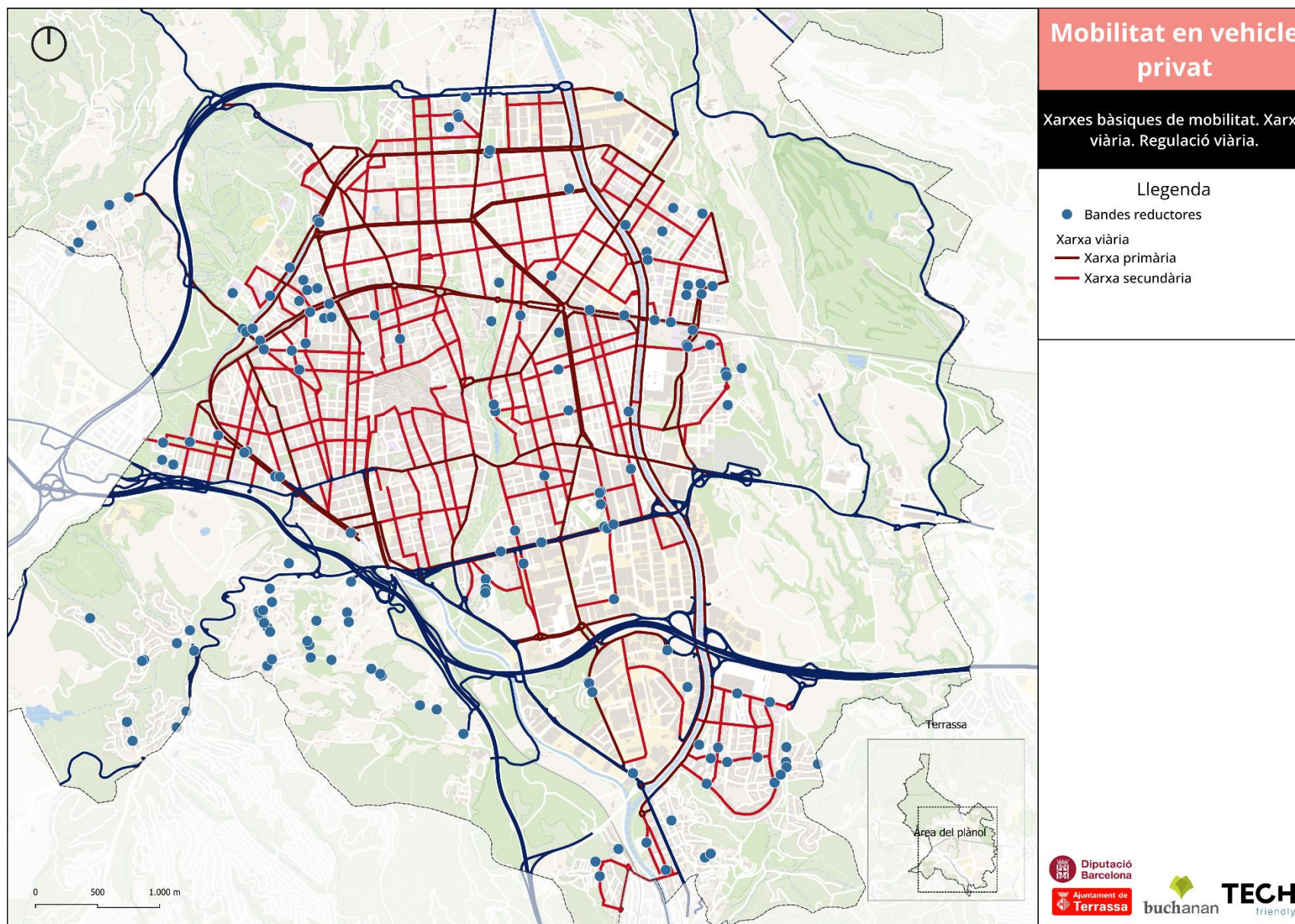
+1% Km de xarxa distribuïdora

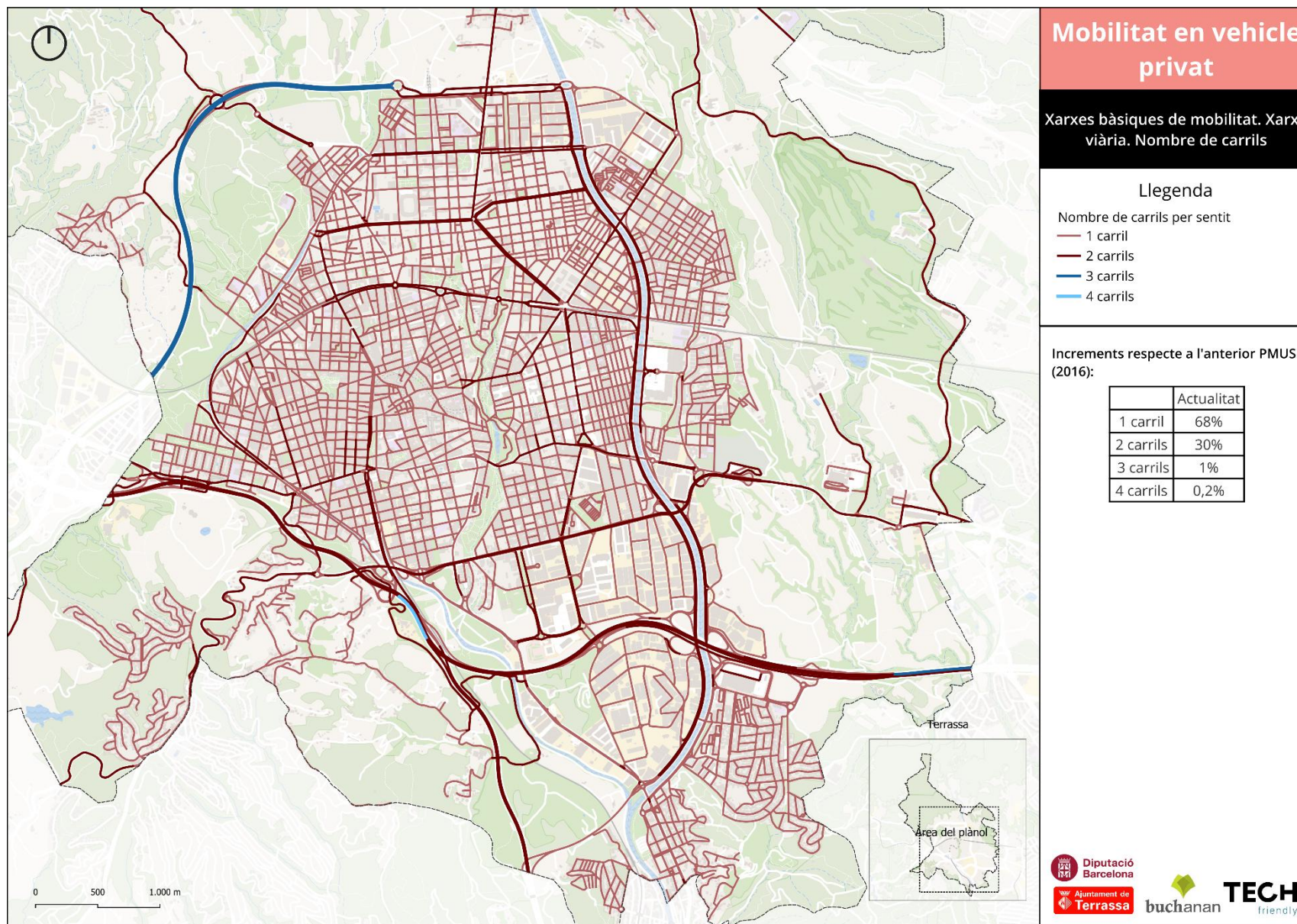
+2% Km de xarxa local

1. Xarxa externa (28% - 204,2 km): Autovies i carreteres que connecten Terrassa amb altres municipis.
2. Xarxa principal (10% - 75,2 km): Avingudes i eixos que canalitzen el trànsit cap als barris i zones clau.
3. Xarxa distribuïdora (11% - 80,4 km): Distribueix el trànsit des de la xarxa principal cap als carrers locals.
4. Xarxa local o veïnal (51% - 371,9 km): La més extensa, destinada a la mobilitat dins dels barris.

En comparació amb el pla de 2016, la xarxa primària ha disminuït lleugerament, amb trams reassignats a la xarxa distribuïdora o local. Destaquen 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.







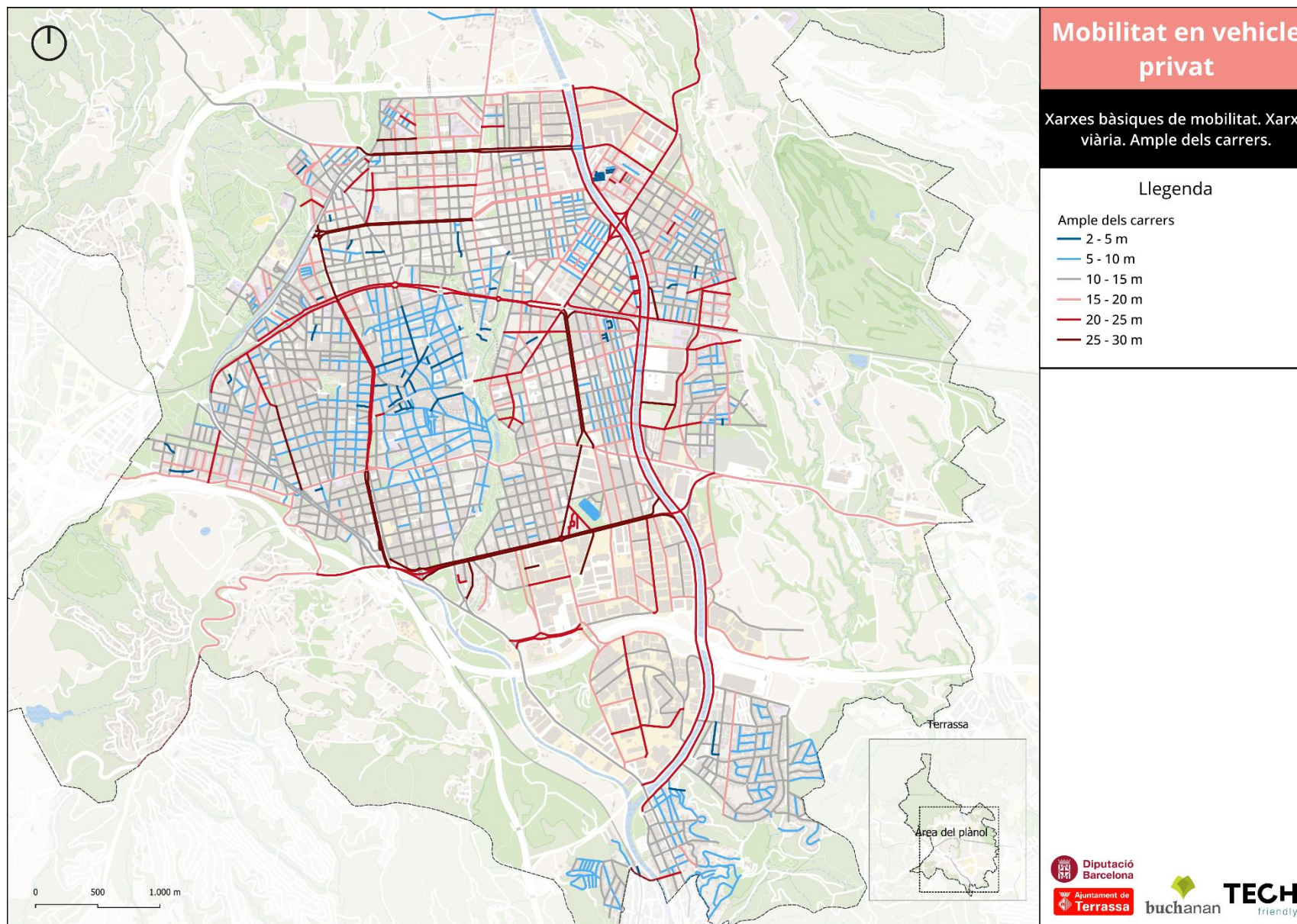


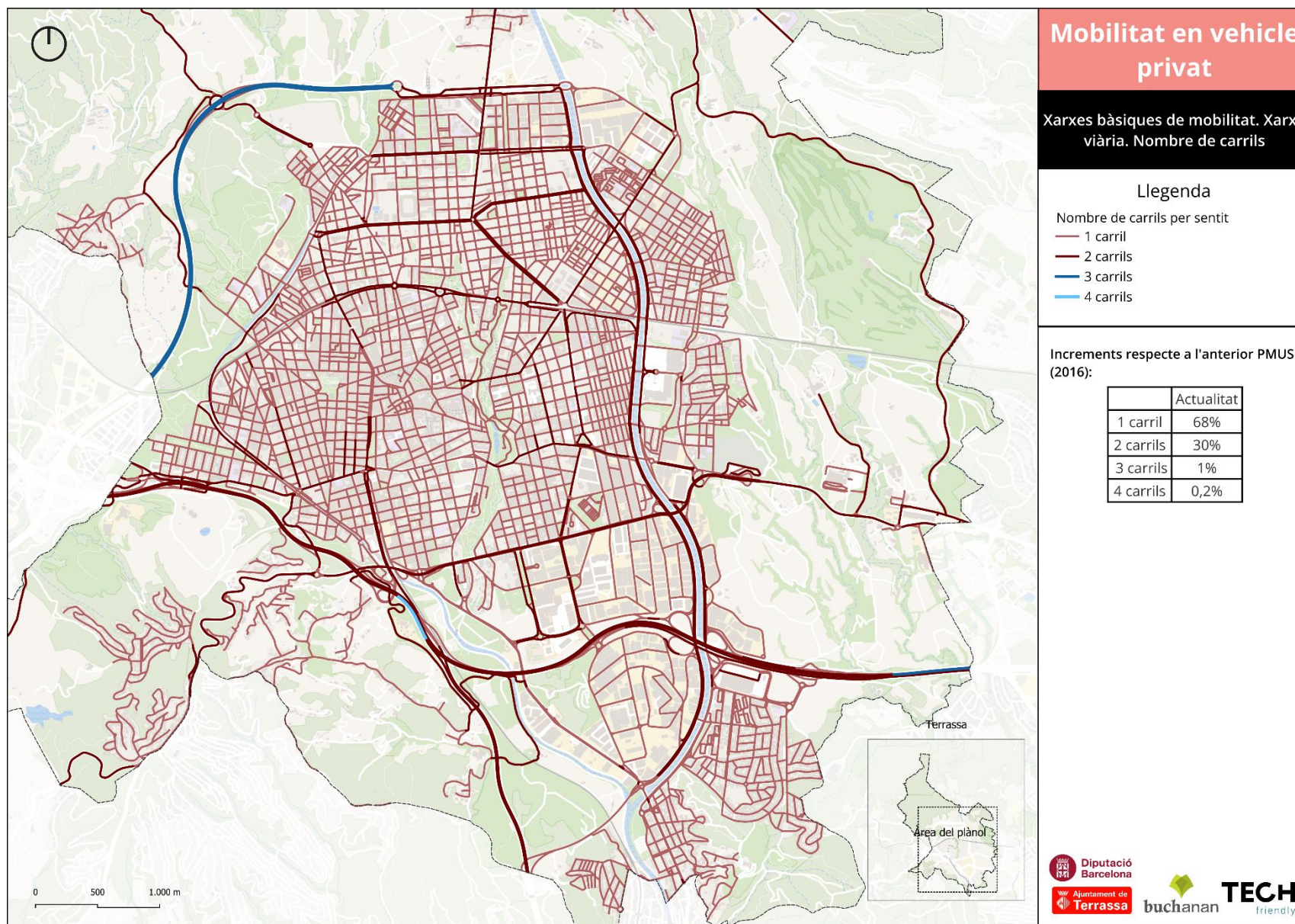
Diputació
Barcelona

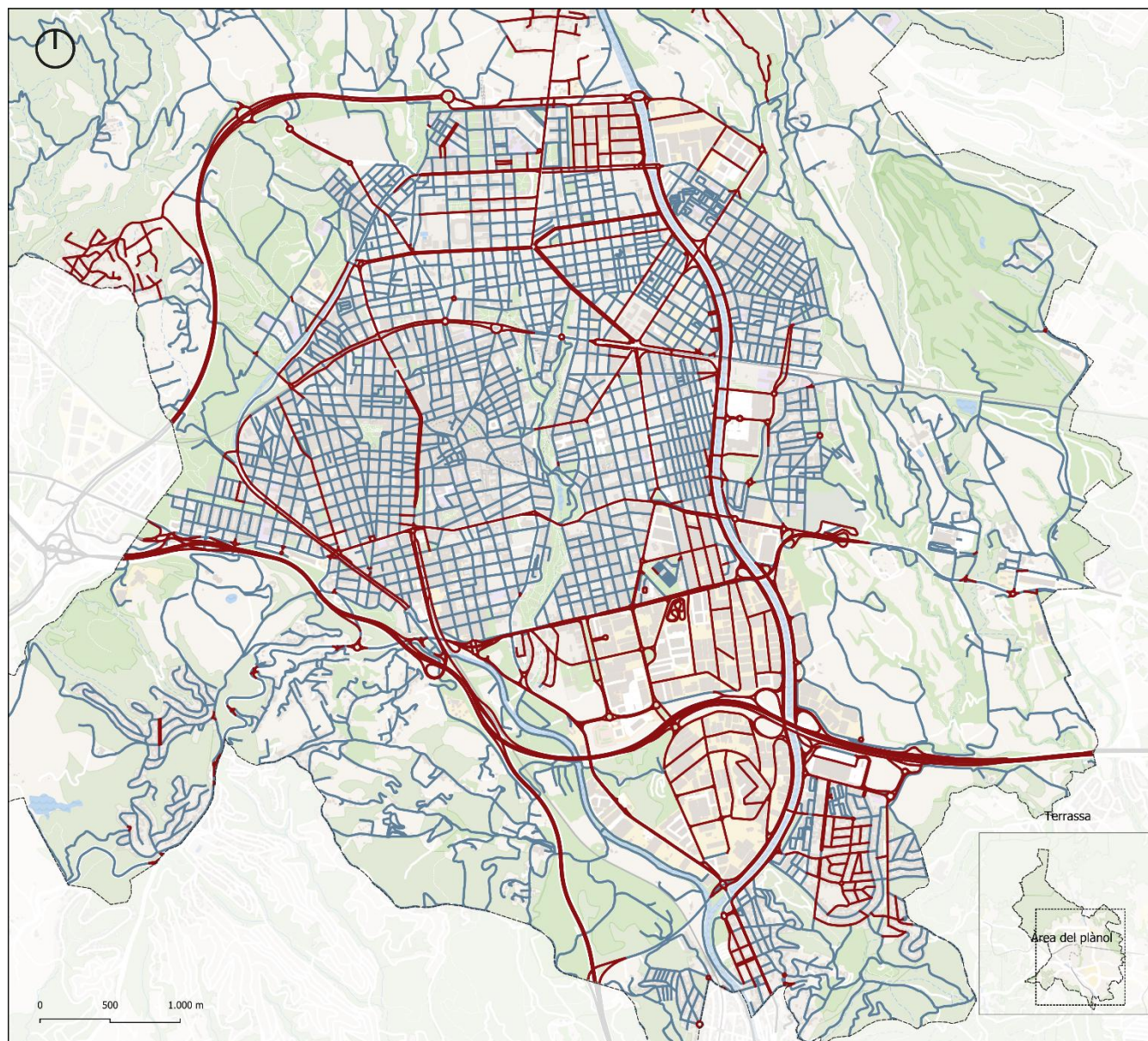


Ajuntament de
Terrassa

TECH
friendly b Buchanan







Mobilitat en vehicle privat

Xarxes bàsiques de mobilitat. Xarxa viària. Sentits de circulació

Llegenda

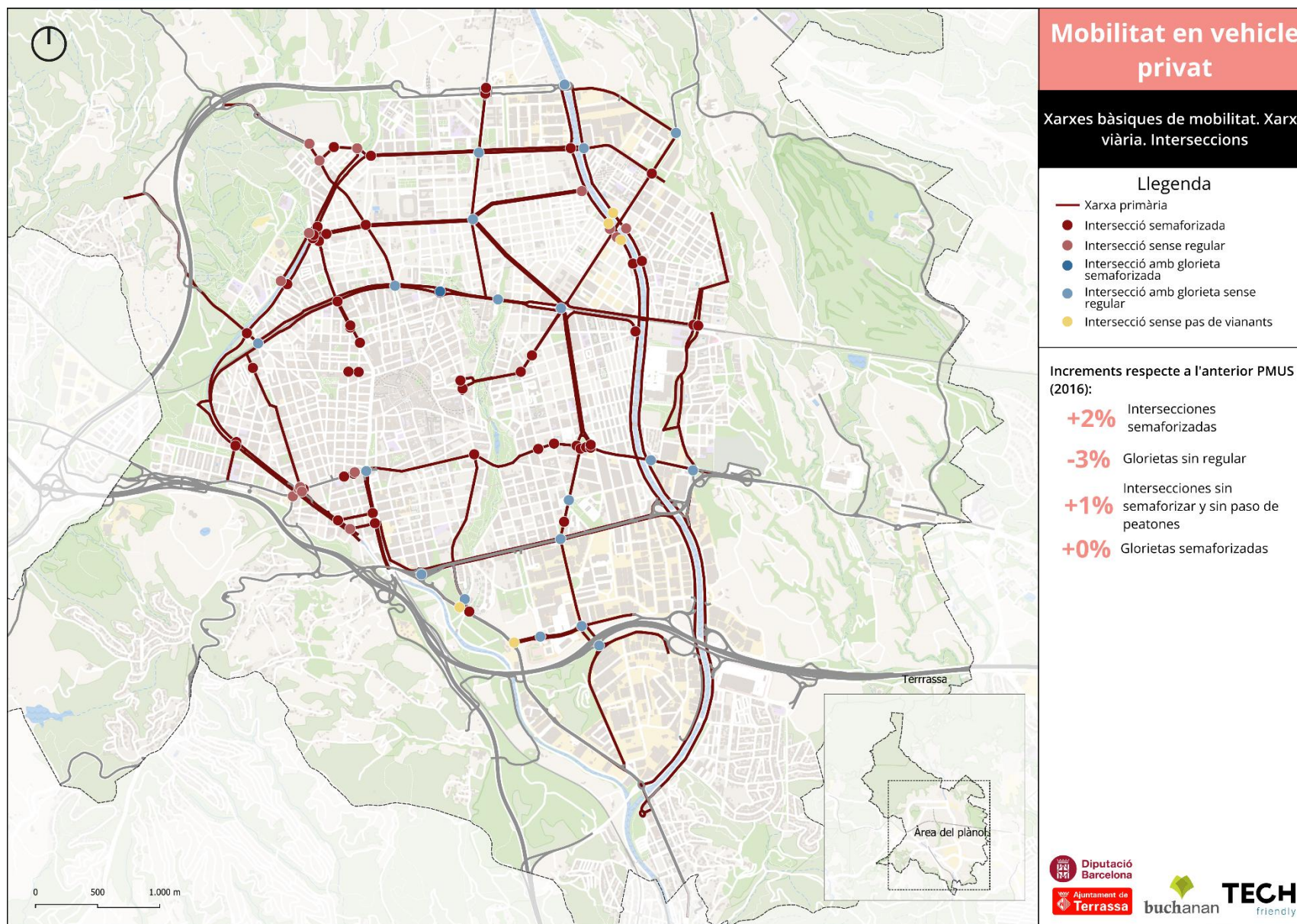
Sentits de circulació

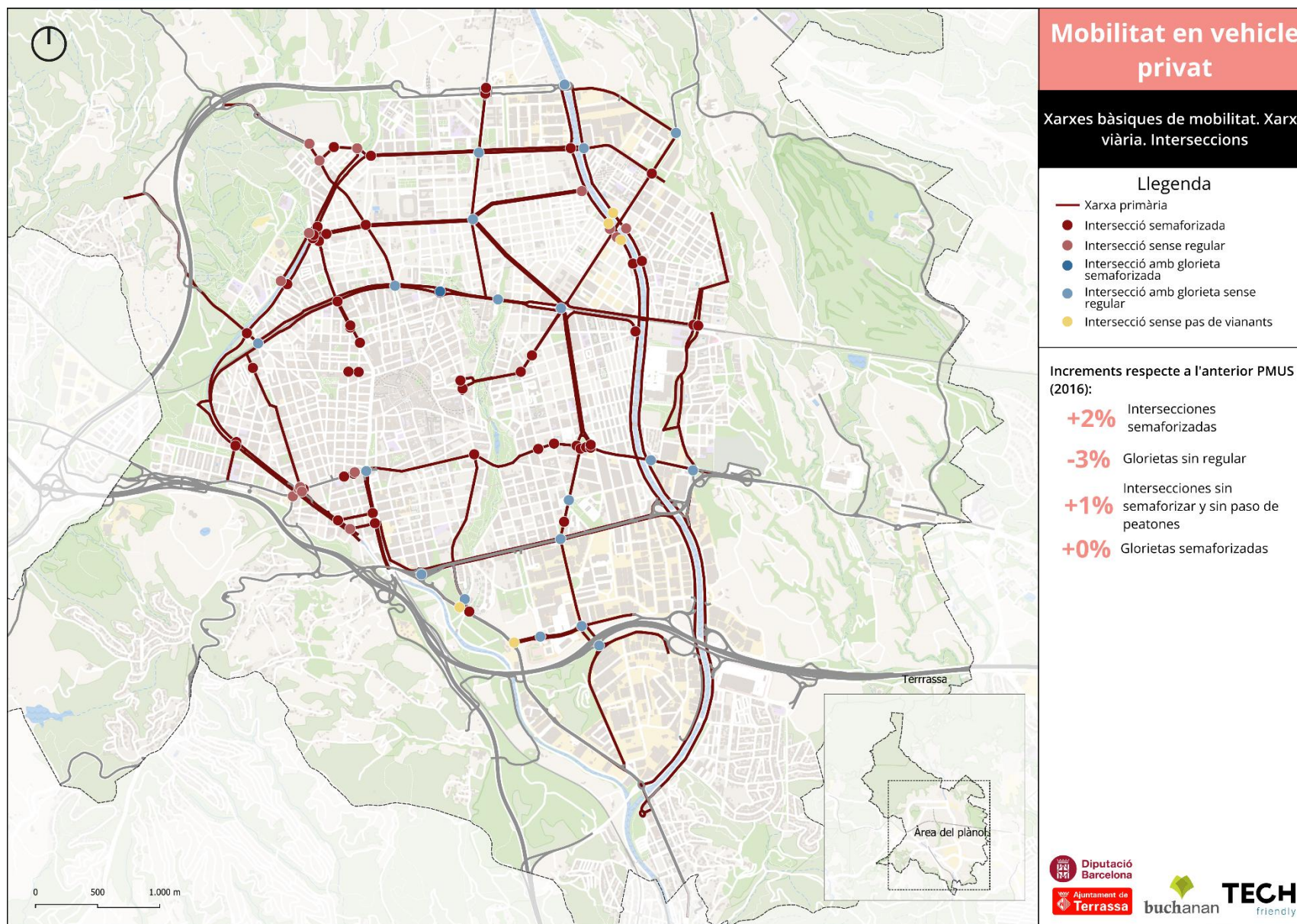
— Doble

— Únic

Incrementos respecte a l'anterior PMUS (2016):

	PMUS 2016	Actualitat
Sentit doble	19%	19%
Sentit únic	81%	81%





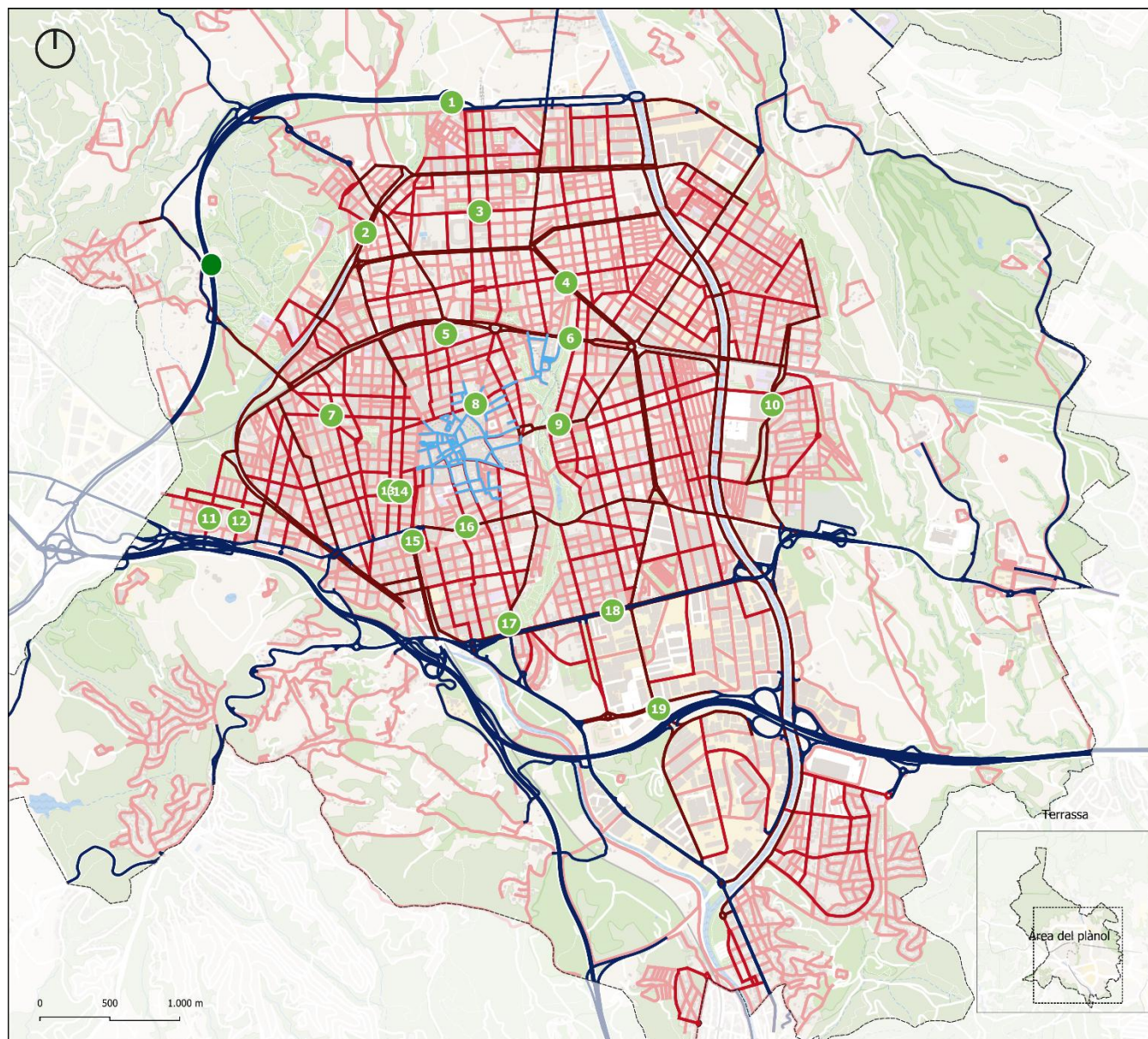


Diputació
Barcelona



Ajuntament de
Terrassa

TECH
friendly b Buchanan

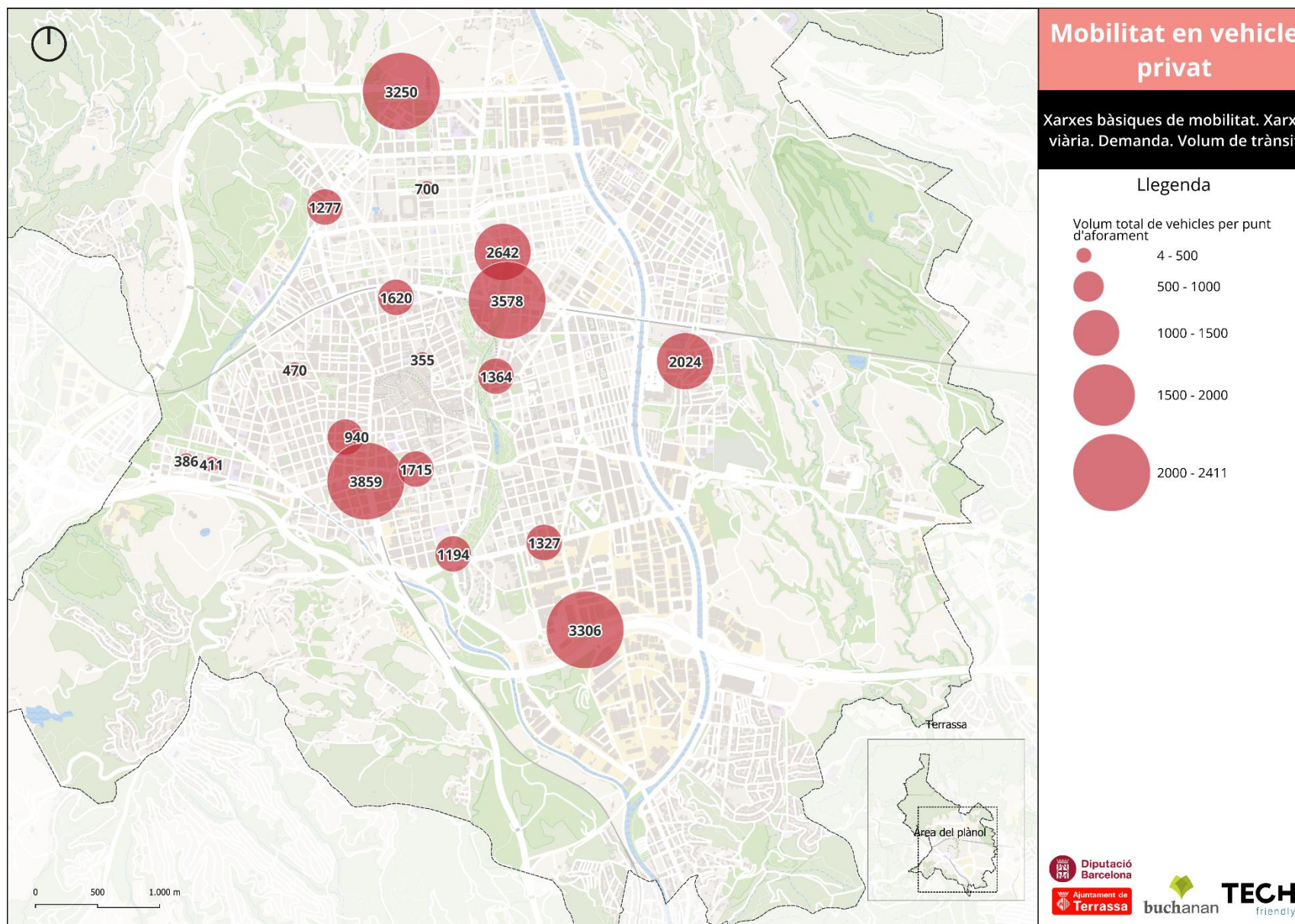


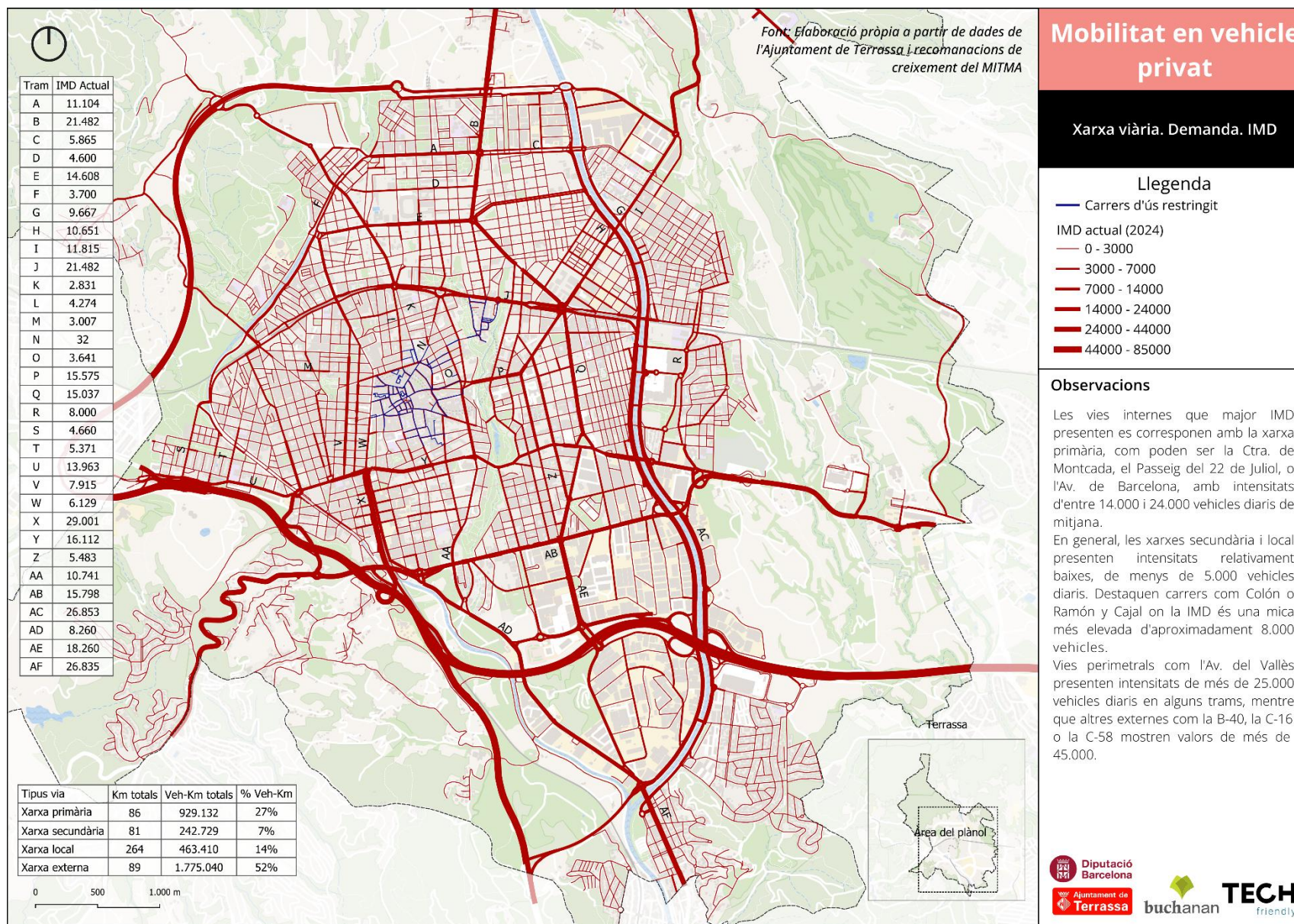
Mobilitat en vehicle privat

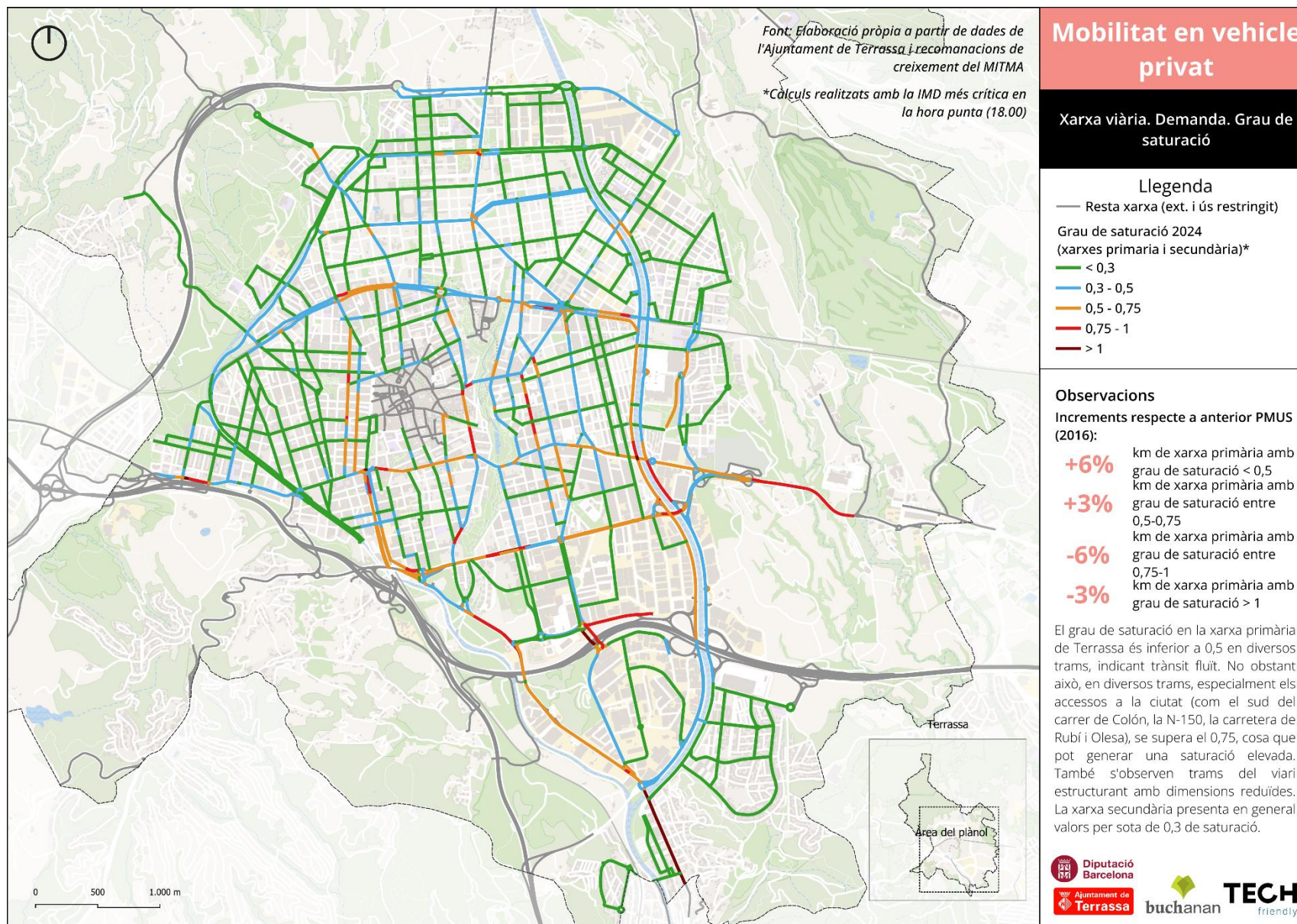
Xarxa viària. Demanda.
Punts d'aforament de trànsit

Llegenda

- Punts d'aforament manual de vehicle privat
- Punt d'aforament permanent B-448-0
- Xarxa externa
- Xarxa primària
- Xarxa secundària
- Xarxa local
- Carrers d'us restringit







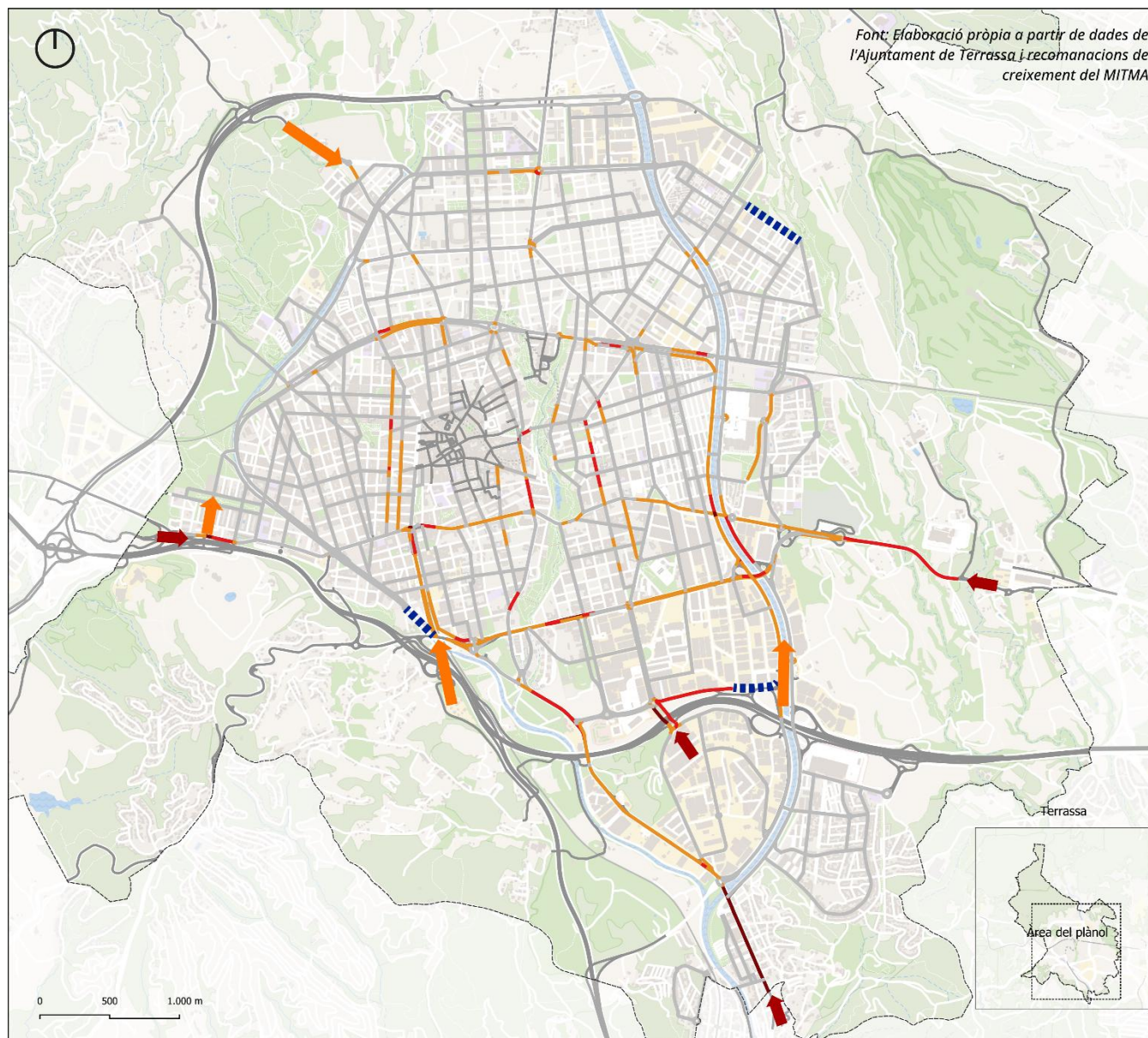


Diputació
Barcelona



Ajuntament de
Terrassa

TECH
friendly b Buchanan



Mobilitat en vehicle privat

Reptes de futur de la xarxa viària

Llegenda

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

Observacions

Incrementos respecte a anterior PMUS (2016):

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

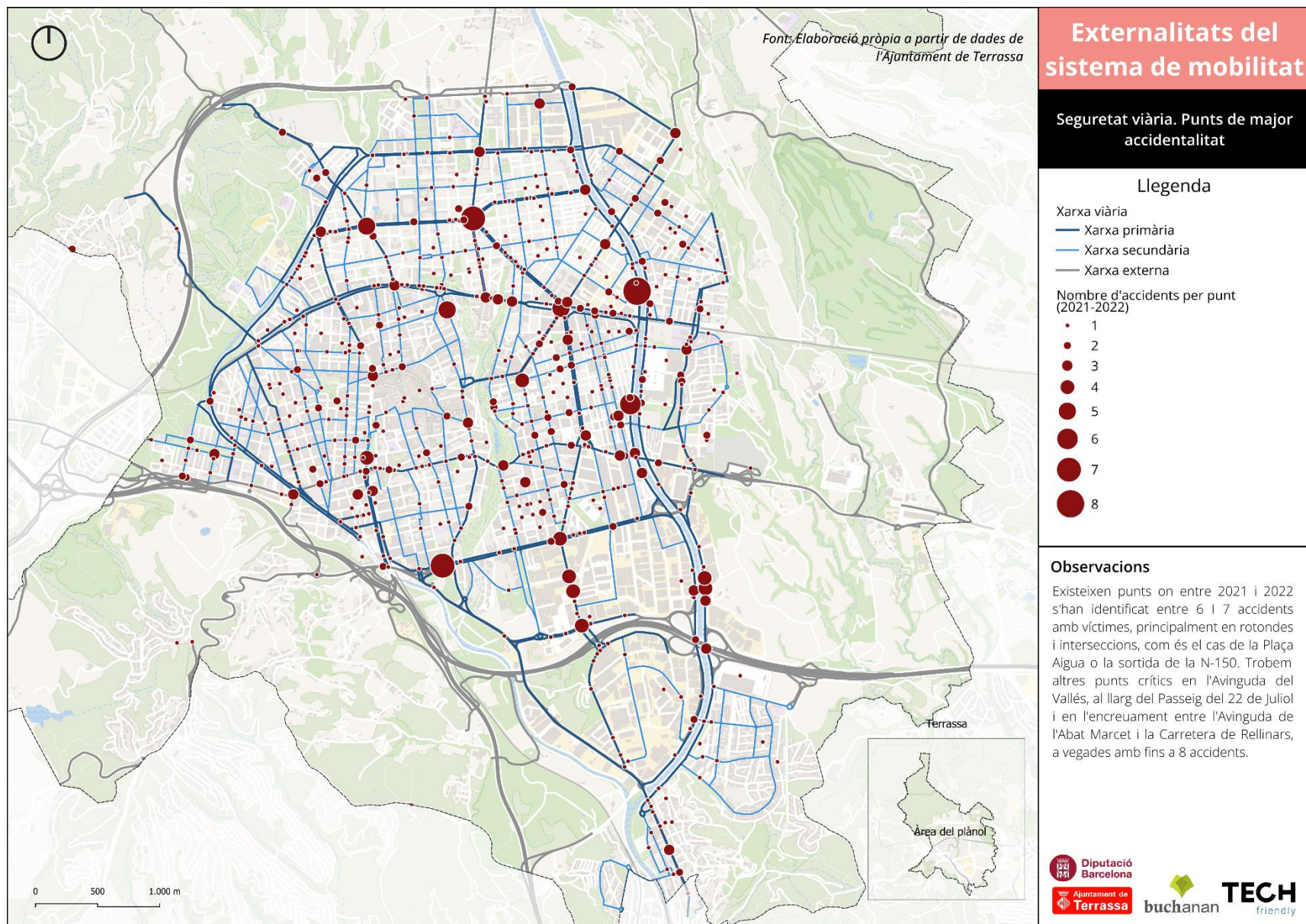
El 26 % de la xarxa supera un grau de saturació de 0,5. Existeixen discontinuïtats que dificulten un possible sistema de Rondes a Terrassa. Algunes vies secundàries presenten una saturació elevada, malgrat tenir voreres estretes, pocs carrils i un entorn veïnal. En contrast, part de la xarxa primària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

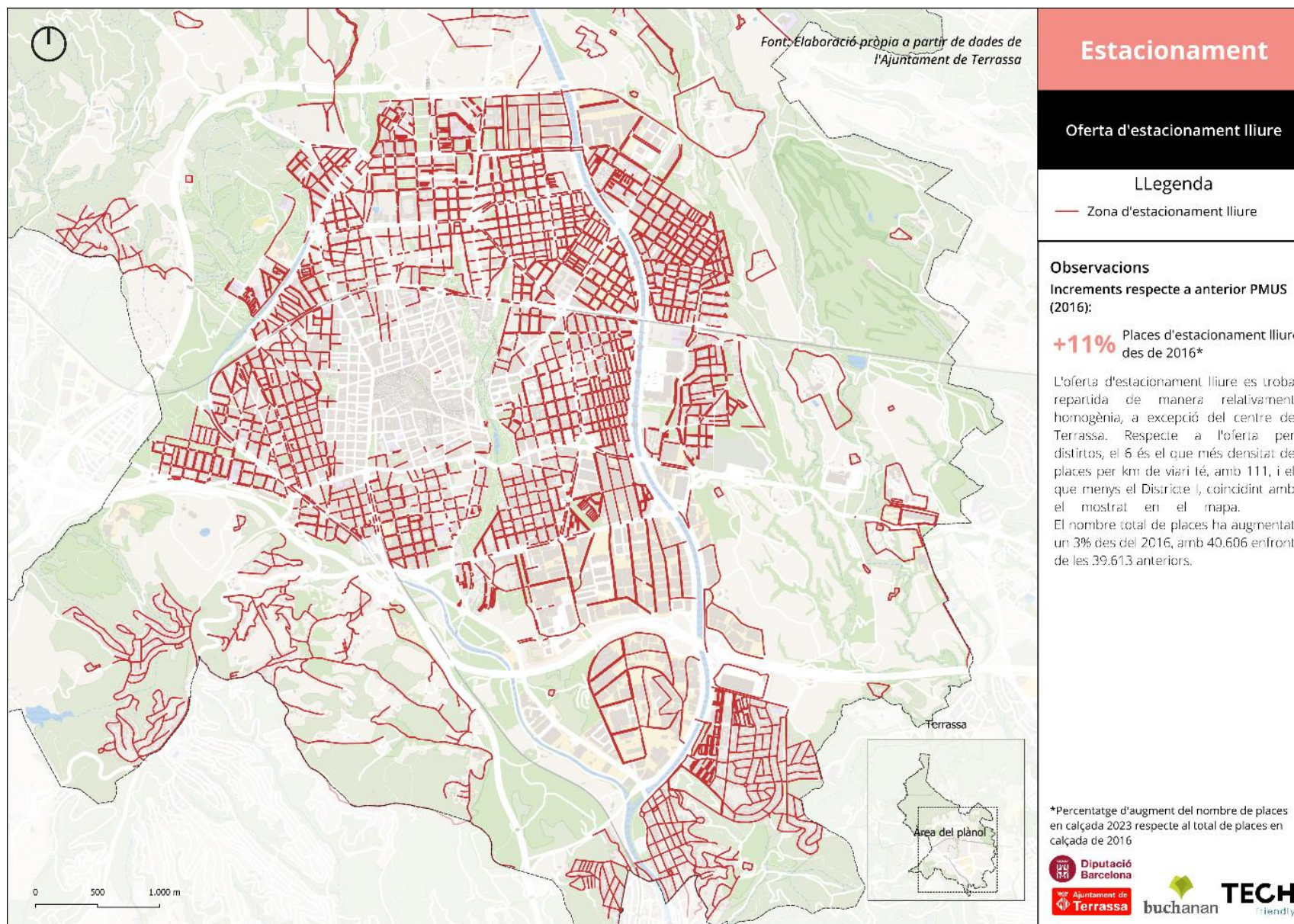
Diputació
Barcelona

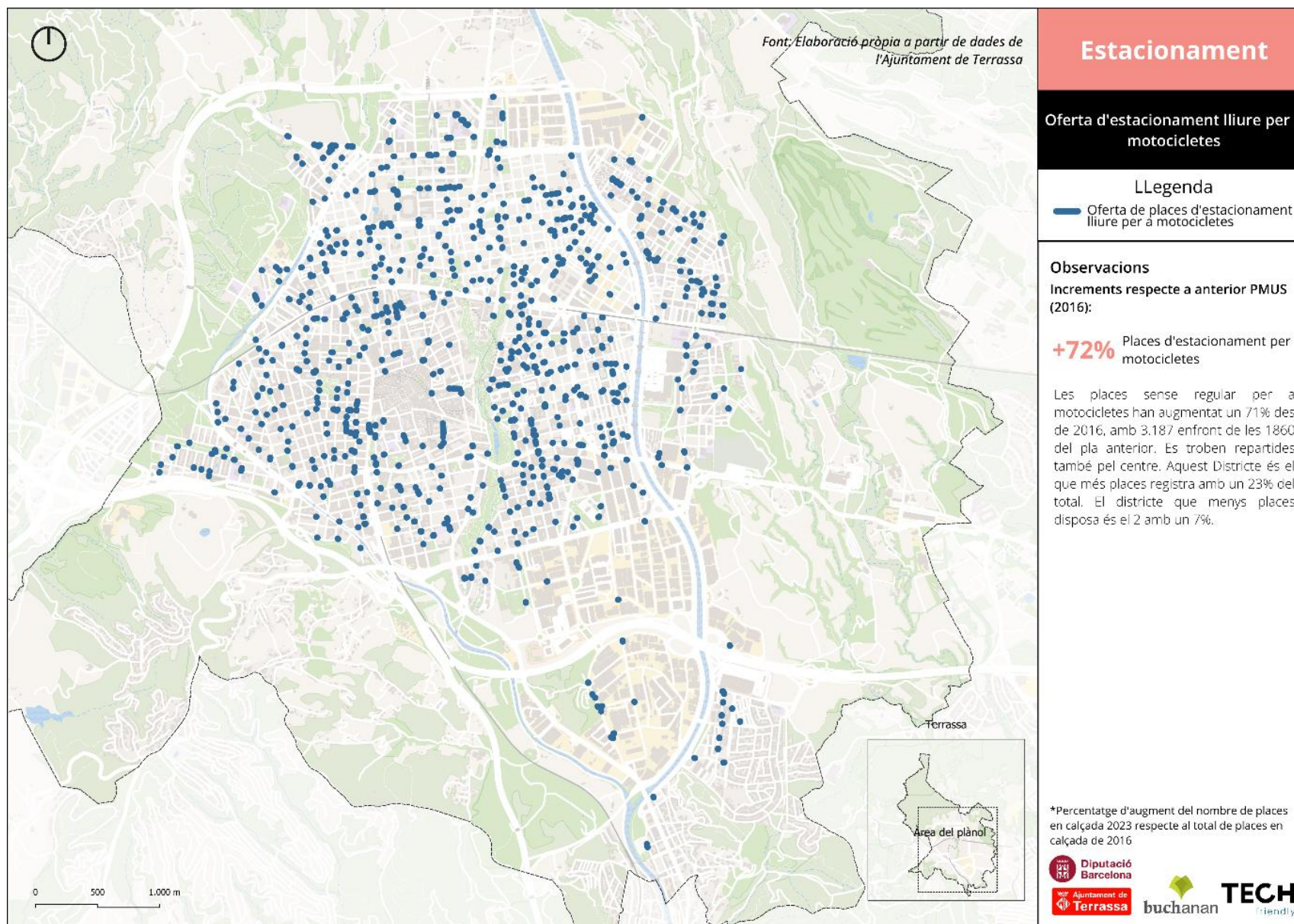
Ajuntament de
Terrassa

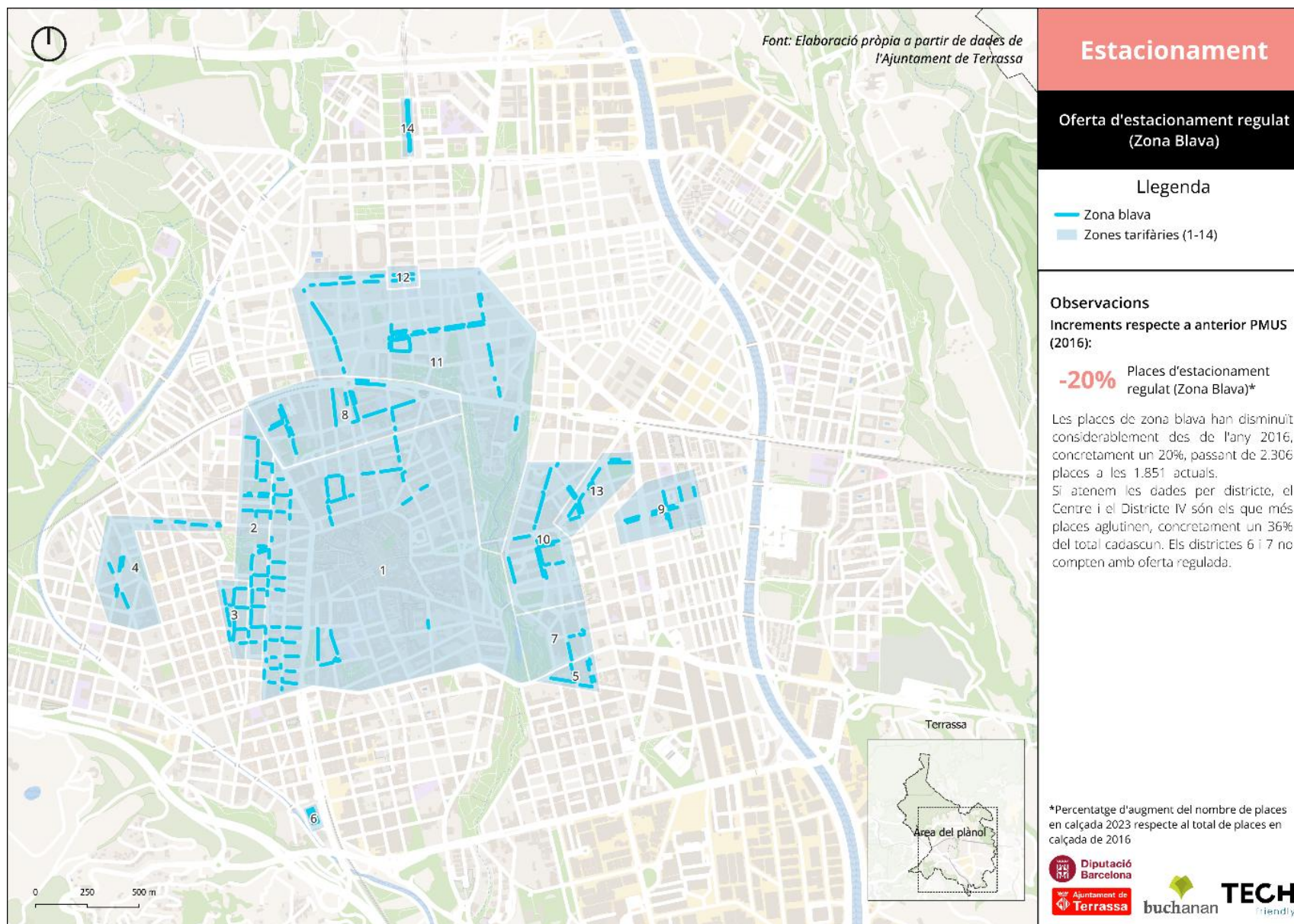
b Buchanan

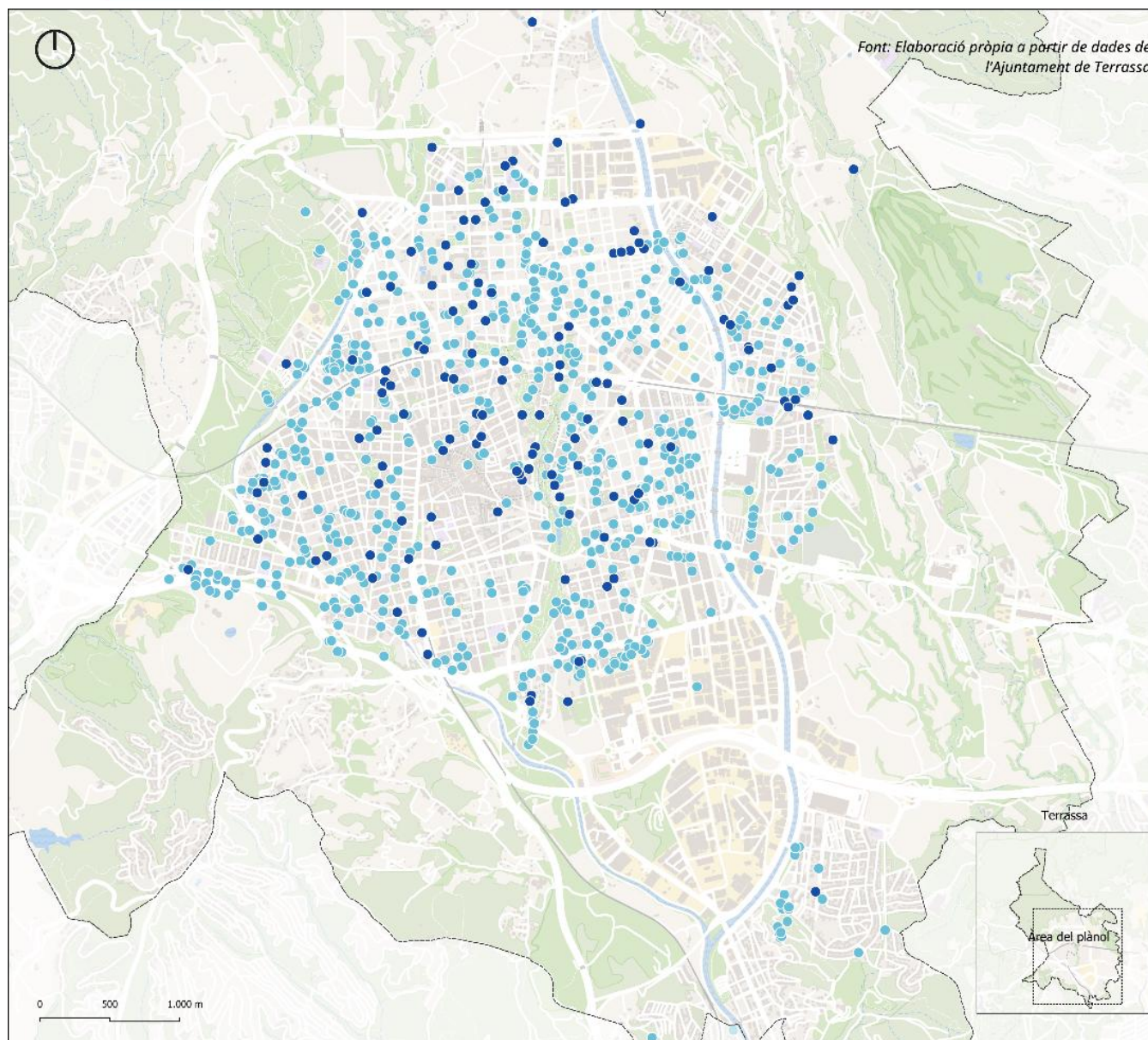
TECH
friendly











Estacionament

Oferta d'estacionament reservat
per a PMR

Llegenda

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

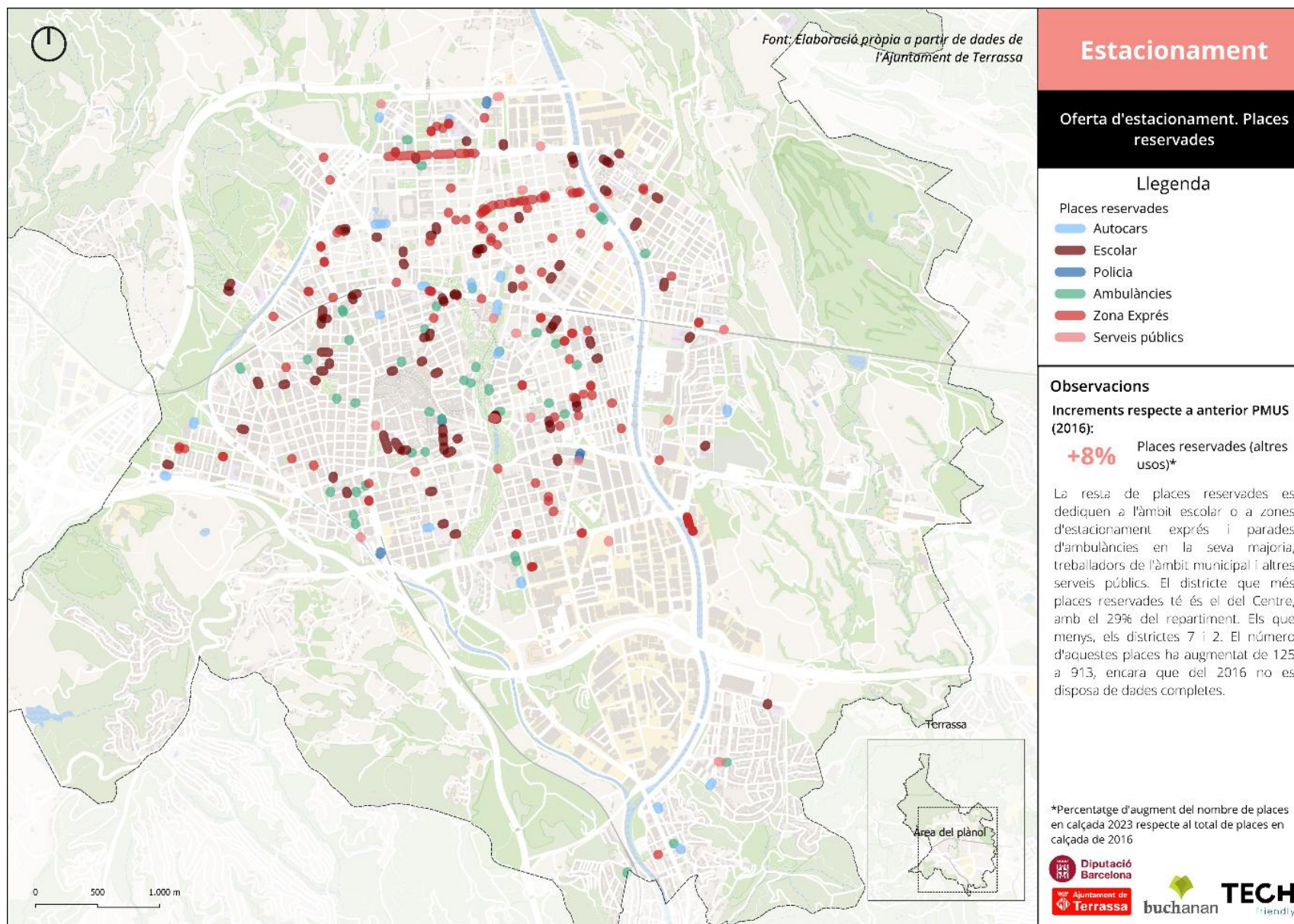
Observacions

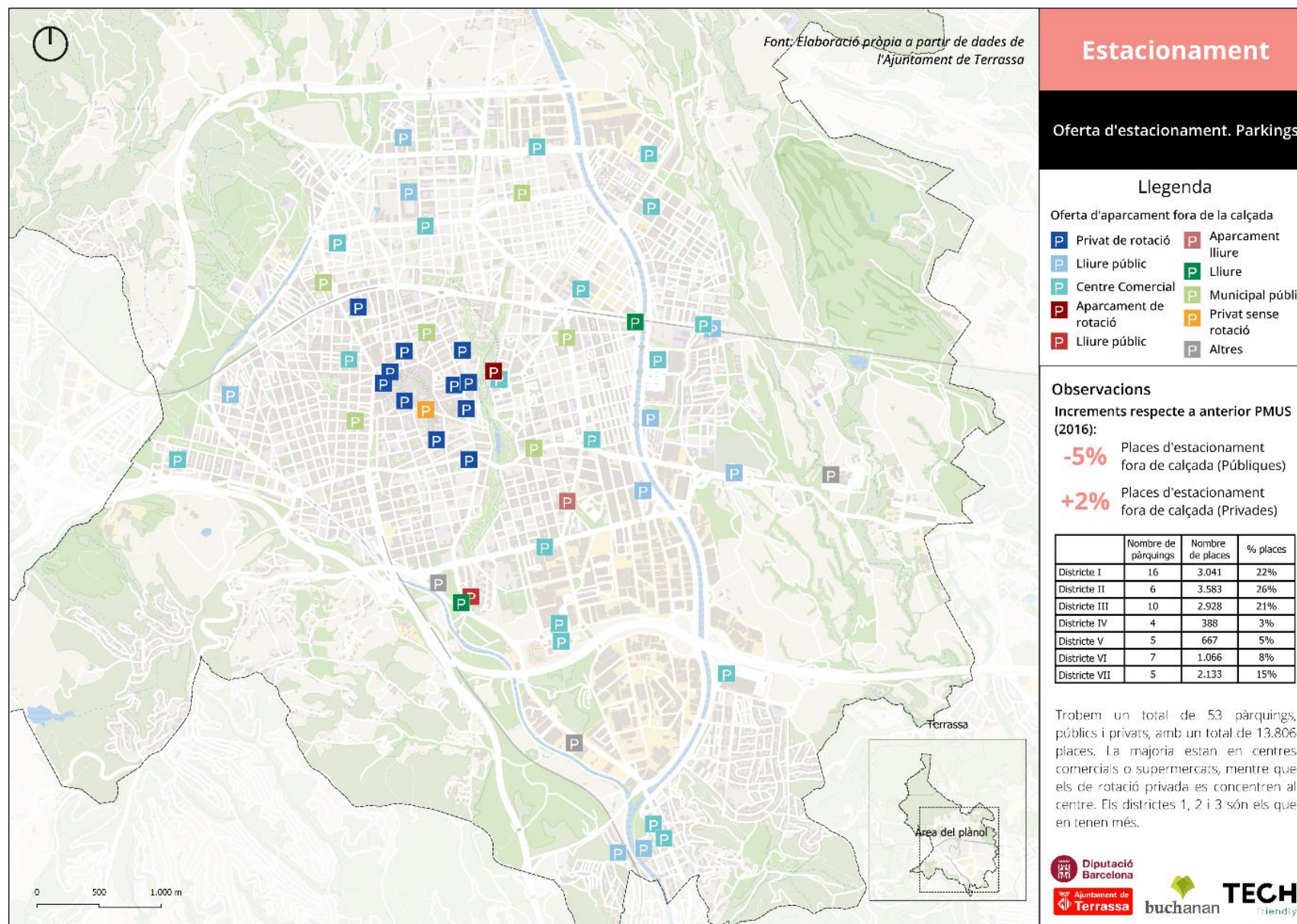
Incrementos respecte a anterior PMUS
(2016):

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

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

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







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



Estacionament

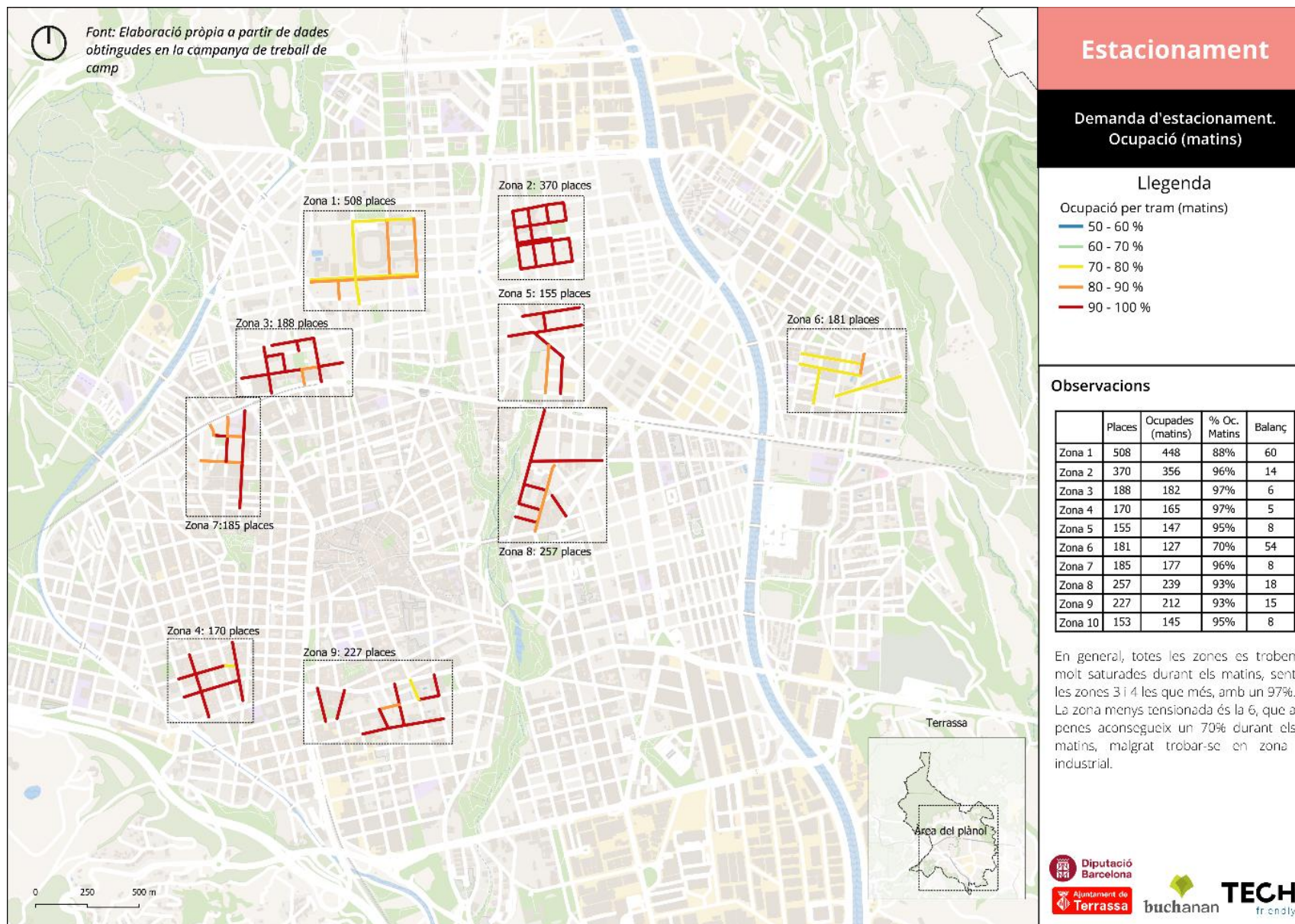
Demanda de
l'estacionament. Zones d'aforament.

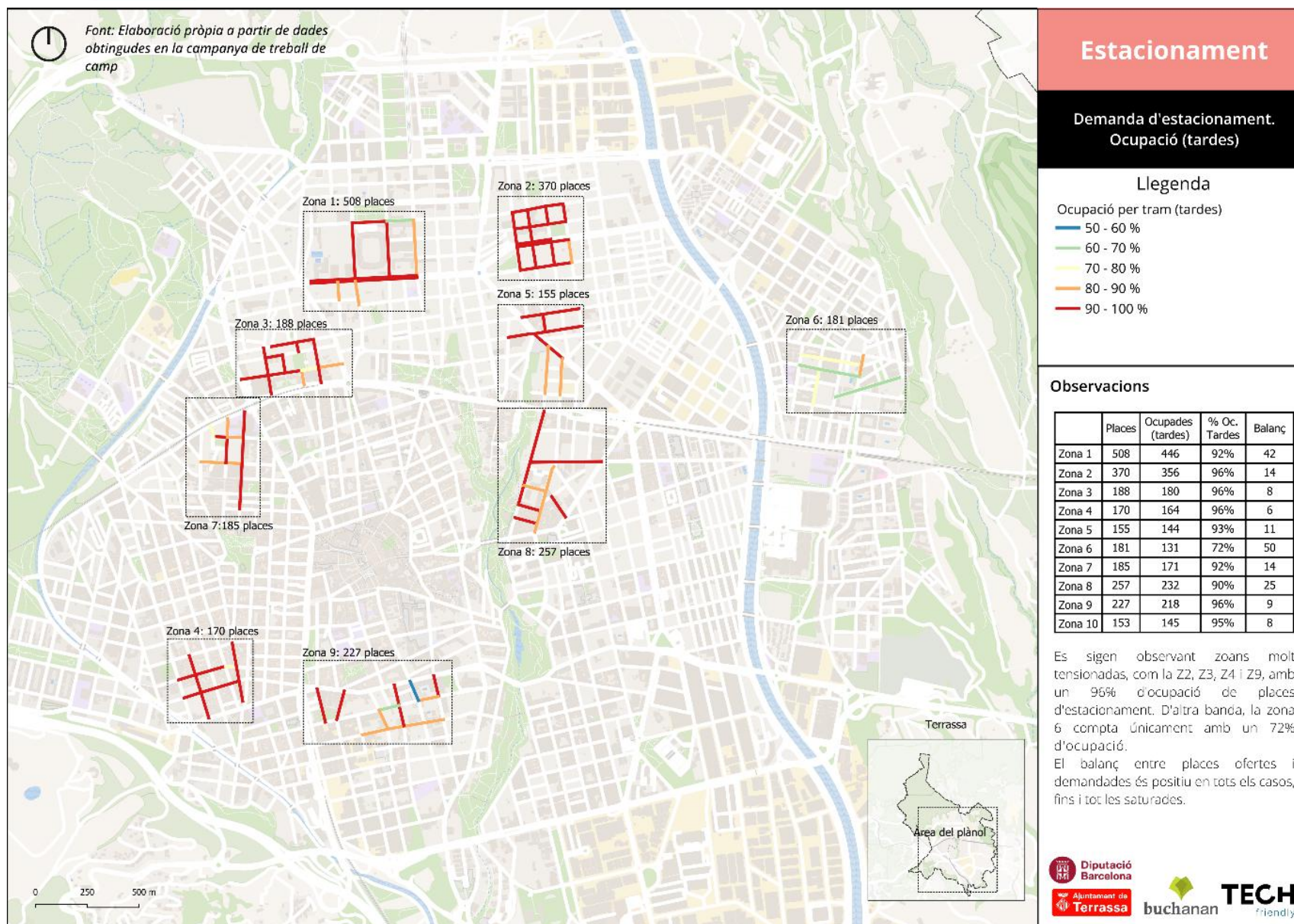
Llegenda

— Zones d'aforament
d'estacionament

Observacions

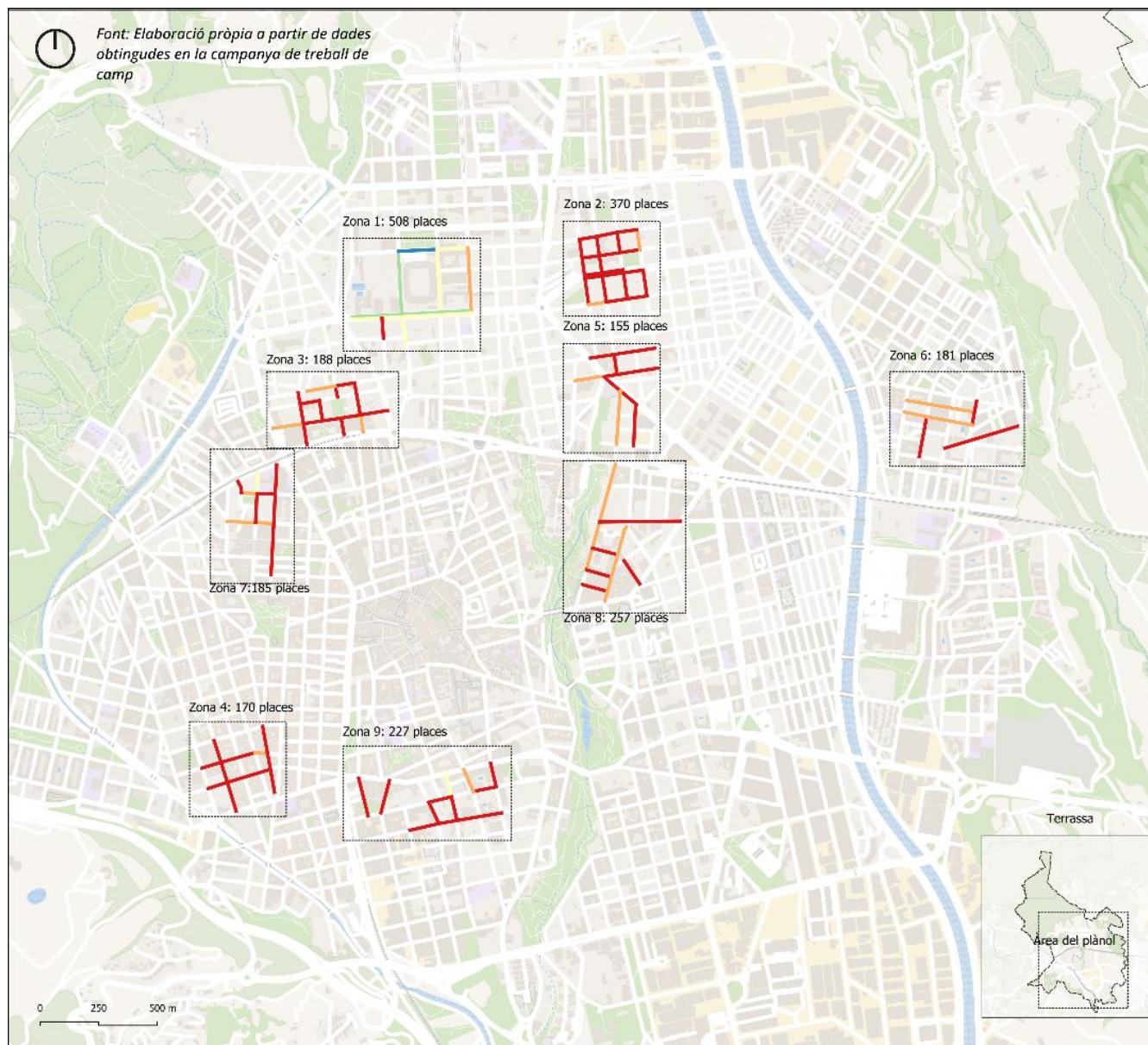
Les zones triades per a la realització dels aforaments d'ocupació han estat seleccionades i ampliades sobre la base de les analitzades en l'anterior Pla de Mobilitat, per a poder establir una comparació.







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



Estacionament

Demanda d'estacionament.
Ocupació (nits)

Llegenda

Ocupació (nits)

- 30 - 45 %
- 45 - 60 %
- 60 - 75 %
- 75 - 90 %
- 90 - 100 %

Observacions

	Places	Ocupades (nits)	% Oc. Nits	Balanc
Zona 1	508	302	59%	206
Zona 2	370	359	97%	11
Zona 3	188	182	97%	6
Zona 4	170	169	99%	1
Zona 5	155	149	96%	6
Zona 6	181	164	91%	17
Zona 7	185	171	92%	14
Zona 8	257	238	93%	19
Zona 9	227	222	98%	5
Zona 10	153	151	99%	2

Durant les nits, les zones principalment residencials presenten una saturació elevada, fregant l'ocupació total amb un 99%, sobretot les zones 4 i 10. No obstant això, es observa com altres zones que atreuen nombrosos vehicles durant els matins, com la zona 1, ara presenten una ocupació que no arriba al 60%. El balanç entre places ocupades i demandades continua sent positiu en tots els casos.

