
Aportacions de l'Associació BiciTerrassa Club (BiTer) al Document Inicial Estratègic (DIE) del Pla de mobilitat urbana sostenible de Terrassa

Setembre 2025

CONTEXT

L'elaboració del present PMUS s'està duent a terme en un context de grans incerteses pel que fa el futur de la mobilitat sostenible a Terrassa.

Des dels inicis del vigent mandat municipal, juny del 2023, les decisions de l'equip de govern, incomplint les propostes del programa electoral del principal partit al govern, estan suposant un retrocés en la promoció d'una mobilitat sostenible i segura. Destaquem els següents decisions:

- Construir un aparcament subterrani al centre de Terrassa, al portal de Sant Roc.
- Crear places d'aparcament de motos a sobre de tot tipus de voreres i places a demanda dels usuaris d'aquests vehicles.
- Desmantellar els 2 aparcaments tancats de bicicletes i patinets a les estacions de Nord (Renfe-FGC) i Rambla (FGC).
- Aturar la impartició de cursos de circulació amb bicicleta a les escoles que s'estaven fent dels del 2012.
- Aturar el projecte de Camins escolars per fomentar els desplaçaments segurs i autònoms dels infants.
- Eliminar un tram de carril bici del carrer Miño i no fer-ne cap de nou a la trama urbana de competència municipal.

CORRECCIONS

A continuació detallem algunes correccions que s'ha de fer en el text:

- En el Document Inicial Estratègic (DIE), a la pàgina 4 es parla del "del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Cerdanyola del Vallès."
- DIE: S'ha de posar PMUS a tot arreu, atès que la paraula "Sostenible" té molta importància.
- DIE: A la pàgina 5, corregir "Conferència de les Parts (coneguda com a VEGADA)". La paraula correcta és COP.
- DIE: A pàgina 10, afegir el Pla de promoció de l'ús de la bicicleta 2022-2025.
- DIE p.38: Error: «Rambleta de la Passada Alegre».
- DIE p.64: error «fux».
- DIAGNOSI p.107, aquesta frase és incorrecte: «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.». L'edat mínima per conduir un VMP segons l'ordenança de mobilitat de Terrassa és 14 anys, i el casc només és obligatori per a les persones menors de 16 anys.
-

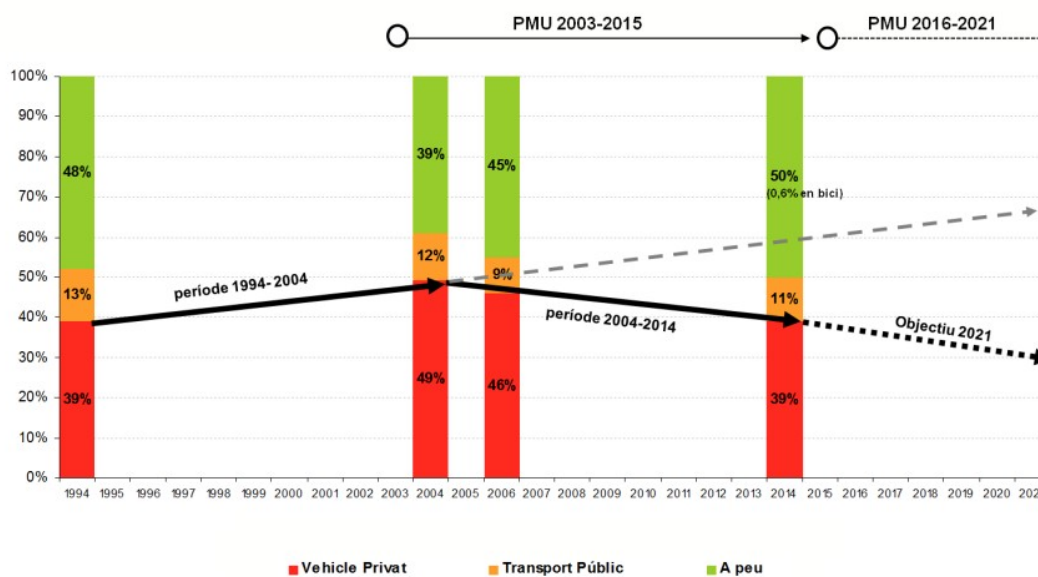
BALANÇ DEL PLA DE MOBILITAT ANTERIOR

En el Document Inicial Estratègic (DIE) no hem vist que es presenti un balanç del Pla de Mobilitat anterior, el Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2016-2021, particularment sobre l'acompliment dels objectius fixats.

És només a partir de la presentació feta a la Taula de la Mobilitat del 5 de maig de 2025, que es posa en evidència l'incompliment de l'objectiu del Pla de mobilitat anterior que era aquest: reduir la quota modal del cotxe/moto un **-12%** respecte del 2014.

Taula i gràfics provinents del Pla de mobilitat urbana de Terrassa 2016-2021:

Objectiu	Objectiu pdM				Objectiu PMU		
	2012	2018	Variació	Aplicable PMU PMQA	2014	2021	Variació PMU
1. Afavorir el transvasament modal cap als modes més sostenibles							
Quota de modes no motoritzats (% desp.)	46,7%	47,5%	1,6%	2,5%	50,6%	53,6%	>-2,5% (6,1%)
Quota de transport públic (% desp.)	19,2%	21,3%	10,7%	12%	11,0%	12,5%	>12% (14,0%)
Quota de discrecionals (% desp.)	2,3%	2,3%	0,2%	-	-	-	-
Quota de vehicle privat + taxi (% desp.)	31,8%	28,9%	-8,9%	-12%	38,4%	33,8%	-12,0%
Mobilitat en vehicle privat total (M veh-km/any)	25.050	24.198	-3,4%	-8,2%	516,5	459,7	>-8,2% (-11%)

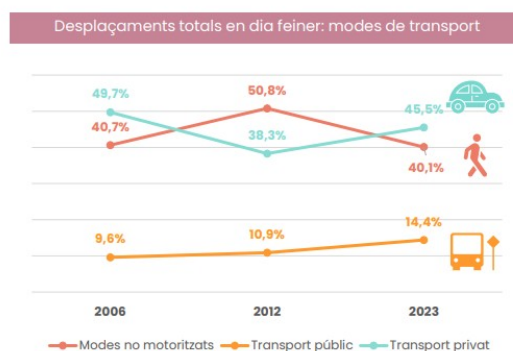
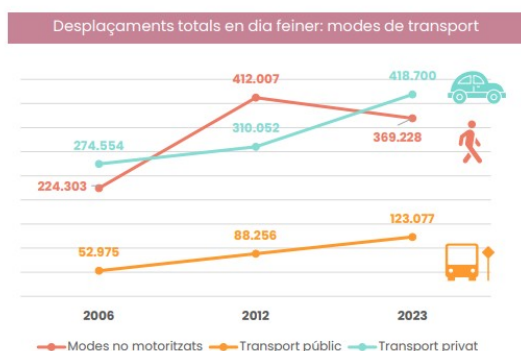


Segons les dades d'aquesta presentació, es posa en evidència l'incompliment de l'objectiu del Pla de mobilitat anterior. Aquestes dades no apareixen en el DIE.

La realitat és que no només no s'ha reduït la quota modal del cotxe/moto un -12%, sinó que **ha augmentat un +19%**

Presentació del 5 de maig de 2025 a la Taula de la Mobilitat:

Com ens desplacem?*



Per aquest motiu és **imprescindible** que els documents DIE i Diagnosi aprofundeixin en analitzar per què no s'ha complert l'objectiu fixat en el Pla de mobilitat anterior, i què s'hauria de fer per què no torni a passar amb el nou PMUS.

PARC DE VEHICLES

En el DIE es diu el següent: *“En l'anàlisi per tipologia vehicular, les motocicletes han experimentat el major creixement, amb un increment del 40% en els últims deu anys. En contrast, els turismes han mostrat un augment més moderat del 10% des de 2013”*.

És preocupant que la població de Terrassa ha augmentat un 4,7% de 2013 (215.055 habitants) a 2023 (225.274 habitants) (veure pàgina 14 del DIE, figura 4), mentre que el parc de turismes ha augmentat un 10%, de 93.275 a 102.807 unitats, en el mateix període.

Això vol dir que **el nombre de cotxes a Terrassa ha crescut el doble que el nombre de persones**. Caldria fer una anàlisi crítica de com s'ha arribat a aquesta situació i quines decisions polítiques han fallat, i sobretot, com es pot corregir aquesta tendència amb el nou PMUS.

És encara més preocupant que en el mateix període, un altre tipus de vehicle, que NO es pot considerar com a mobilitat sostenible, **la motocicleta**, hagi crescut un 40% entre 2013 i 2023, passant de 14.627 a 20.475 unitats.

La decisió del govern municipal actual a Terrassa de permetre l'aparcament de motocicletes a tot tipus de voreres i places, només pot fer empitjorar i molt aquest indicador.

DIAGNÒSTIC AMBIENTAL ASSOCIAT A LA MOBILITAT

En el DIE hi ha un capítol “Terrassa enfront del Canvi Climàtic” que repassa el que ja sabem que passarà a tots els racons del món: **més fenòmens climàtics extrems**.

En capítol “3.3. Emissions associades a la mobilitat” s’afirma el següent: *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.

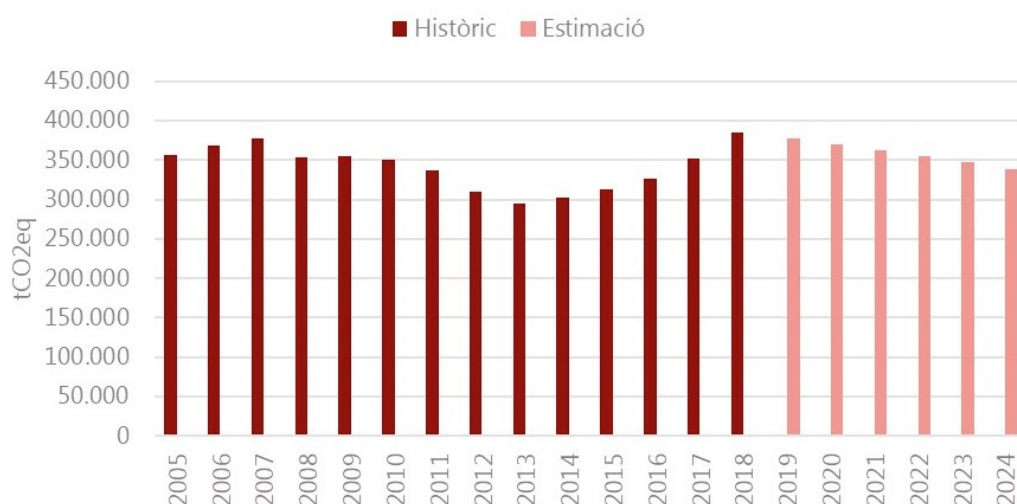


Figura 40. Evolució de les emissions associades a la mobilitat a Terrassa. Font: Elaboració pròpia a partir de dades del PAESC de Terrassa.

Detectem les incongruències següents:

- El valor d'emissions anuals associades a la mobilitat l'any 2024 s'estima en 339.097 tCO₂eq. Aquest valor és molt diferent del que apareix en la taula següent al Pla de Mobilitat anterior 90.643 tCO₂ l'any 2014. Caldria aclarir el mètode de càlcul per poder comparar aquests dos valors.
- En el gràfic es mostra un augment del 13% de les emissions de 2012 (≈310.000 tCO₂) a 2023 (350.000 tCO₂), mentre que el nombre de desplaçaments en cotxe han augmentat de 35% en el mateix període. Tot i que el parc de vehicles s'ha anat renovant i ha millorat el factor d'emissions resultant, semblen dades molt optimistes.
- El Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) Horitzó 2030 es posa com a objectiu en l'àmbit de la mobilitat sostenible la reducció d'emissions de GEH (CO₂ i altres), amb un estalvi projectat de 52.467 tCO₂. És aquest l'objectiu del nou PMUS?

Aquí mostrem els objectius del Pla de mobilitat anterior:

Objectiu	Objectiu pdM				Objectiu PMU		
	2012	2018	Variació	Aplicable PMU PMQA	2014	2021	Variació PMU
6. Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic							
Emissions de CO ₂ (milers tones/any)	5.304	4.603	-13%	-15,4%	90,643	78,694	-13,2%
7. Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat							
Emissions de PM10 (tones/any)	1.669	1.285	-23,0%	-23,3%	22,305	17,731	-20,5%
Emissions de NO ₂ (tones/any)	5.558	4.780	-14,0%	-16,8%	68,028	56,827	>-14% (-16,5%)
Emissions de NOx (tones/any)	24.541	18.321	-25,3%	-26,8%	317,150	241,647	-23,8%

Pel que fa a l'impacte de la mobilitat sobre la qualitat de l'aire, l'anàlisi que es fa es limita a descriure els mesuraments de l'única estació de referència de la Generalitat a Terrassa, a la rambleta del Pare Alegre. El PMUS es podria nodrir de les dades que contenen estudis recents com el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Terrassa Horitzó 2025 i el projecte tècnic de la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Terrassa.

PLA D'ACCIÓ MUNICIPAL DE TERRASSA 2023-2027

El DIE es limitar a dir que aquest document s'estructura en línies estratègiques, objectius i actuacions destacades i menciona els apartats.

El mateix govern municipal que abans tenia per lema “**La Revolució Verda**”, ara només inclou en el seu Programa de Govern 2023-2027 aquestes úniques referències a la mobilitat urbana:

- Una frase molt genèrica “*Treballar per millorar la mobilitat urbana i interurbana de la ciutat, per tal que faciliti els trajectes i alhora garanteixi els avenços cap a una mobilitat sostenible que promogui hàbits i dinàmiques col·lectives saludables*”.
- Després fa referència a la Zona de Baixes Emissions, que és una **obligació legal**, així com a infraestructures que depenen **d'altres administracions** (B-40, noves estacions de Rodalies i FGC, carreteres de la Diputació), una mica sobre l'impuls del vehicle elèctric.
- I finalment els únics grans projectes propis de la ciutat per aquest mandat són:
 - “*De forma paral·lela a la millora de la mobilitat, l'objectiu és incrementar en fins a **1.000 noves places** [de cotxes] el nombre d'aparcaments dissuasius de la ciutat, de forma sostenible i adaptada a les necessitats de la ciutadania, situats en espais específics en desús, distribuïts en els diferents districtes, així com **promoure la construcció de nous pàrquings subterranis**.*”
 - “*Impulsar el projecte de remodelació del **Portal de Sant Roc** [aparcament de cotxes].*”

Es posa en evidència la manca de voluntat de l'equip de govern actual per promoure una mobilitat sostenible, atès que les úniques accions destacades de mobilitat al Pla d'acció municipal de Terrassa 2023-2027 és augmentar l'oferta d'aparcament de cotxes i motos. Les conseqüències d'aquestes mesures seran un augment de la demanda d'aquests vehicles i per tant un salt endarrere en les polítiques de mobilitat sostenible.

OBJECTIUS DE LA PREDIAGNOSI – OBJECTIUS INICIALS

Els objectius preliminars de DIE i la DIAGNOSI **no són coherents** amb la Llei 9/2003, de la Mobilitat i tot els plans i normes descrits detalladament en el capítol 1 de la DIAGNOSI “Marc de referència”. A continuació fem una valoració de cadascun dels objectius proposats:

1. 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.
 - Objectiu ambigu, massa genèric.
 - Tancar els BiciTancats és coherent amb aquest objectiu?
2. 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.
 - Objectiu ambigu, massa genèric.
 - Estem parlant de promoure la mobilitat activa, a peu i amb bicicleta?
 - Omplir les voreres de motos és crear espais segurs i amigables?
 - A què es refereix “Informació disponible”? i què té a veure amb l'accessibilitat i la seguretat de l'espai públic?
3. 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.
 - Objectiu ambigu, massa genèric.
4. 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.
 - Redundant amb l'objectiu 2.
 - Millorar la senyalització i l'estat de les voreres són accions necessàries, però massa concretes per posar-les un objectiu del PMUS.
 - Els entorns escolars mereixen una consideració especial. Ara queden diluïts. I d'altra banda, zones escolars + residencials + comercials és pràcticament tota la ciutat, només queden els polígons industrials i poca cosa més.
5. 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.

- OK.
- 6. 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.
 - La bicicleta queda diluïda amb els VMP, que són vehicles motoritzats.
 - Hauria de tenir un objectiu propi que digués clarament que es vol augmentar l'ús de la bicicleta i aconseguir un transvasament modal dels modes motoritzats privats (cotxe, moto i VMP) cap a la bicicleta.
 - Tancar els BiciTancats és coherent amb aquest objectiu?
- 7. 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.
 - Amb la primera part estem totalment d'acord, la mobilitat compartida (bicis, motos, cotxes) és essencial. S'hauria d'afegir "mobilitat compartida elèctrica".
 - La segona part no s'entén.
- 8. 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.
 - Objectiu massa concret.
 - Una bona gestió de la DUM (Distribució Urbana de Mercaderies) és molt important, però va molt més enllà de només les zones de càrrega i descàrrega: centres de logística urbana, micro-logística d'última milla, regulació del comerç electrònic, etc.

Altres consideracions:

- Els objectius són ambigus pel que fa la orientació de les mesures i quin mitjà de transport es voldrà potenciar.
- No n'hi ha cap de digui clarament això: *"El seu propòsit principal és impulsar un canvi modal significatiu, és a dir, fomentar l'ús de modes de transport més sostenibles i eficients en detriment del vehicle privat"*.
- No apareix a cap objectiu l'increment de l'ús de la bicicleta. En canvi, Sí que apareix en el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2020-2025: *Promoure el canvi modal: Fomentar que els usuaris de vehicles privats optin per modes no motoritzats (caminar, **bicicleta**) i el transport públic.*

6. Annexos

Fluxos de mobilitat		Fux total (despl./ dia)	Mobilitat a peu		Transport públic		Mobilitat en vehicle privat				Anàlisis de fluxos	
			Fux (despl./dia)	Quota (%)	Fux (despl./dia)	Quota (%)	Fux (despl./dia)	Quota (%)	Consum energètic (tep/dia)		Consum energètic per desplaçament	Pes relatiu
Interna		655.071	397.630	99,22%	57.075	58,38%	200.366	62,55%	22,64	0,0001	6,94%	
De connexió	Corredor 1: Àmbit exterior	163.768	3.138	0,78%	40.684	41,62%	119.945	37,45%	181,74	0,0015	93,06%	
Total		818.839	400.769	100%	97.759	100%	320.312	100%	204,38		100%	

*Aquest document recull una anàlisi preliminar. El potencial de canvi modal de cada àmbit s'estimarà una vegada es disposi de les actuacions plantejades en el Pla d'Acció del PMUS.

No s'explica com s'han definit aquestes objectius, quin marc temporal tenen, quines són les dades base de referència.

Vol dir que es vol es vol aconseguir una quota modal del 39% de vehicle privat per a la mobilitat total i un 31% per la interna? Estem tornant als valors de 2014?

XARXA PEDALABLE

La DIAGNOSI posa en evidència que la xarxa ciclable segregada, que és de 13,3 km l'any 2023 ha crescut des de l'any 2016 només 2,3 km, és a dir **330 m cada any**. Malauradament, tots els projectes de connexió dels carrils bici a les avingudes i eixos principals han estat descartats:

- Carretera de Matadepera (entre la plaça de l'Aigua i l'av. Lacetània)
- Rambla d'Ègara (entre la plaça de Ricard Camí i l'av. Josep Tarradellas)
- Avinguda de Béjar
- Carrer de Colom
- Pont de Montserrat
- Etc, etc., etc.

I actualment no ens consta CAP projecte de carril bici a la trama urbana competència de l'Ajuntament de Terrassa.

A la pàgina 114, cal posar en evidència que l'estratègia de xarxa pedalable dels darrers anys, sense una xarxa segregada connectada i de qualitat, **no ha fet créixer** l'ús de la bicicleta a Terrassa.

Cal matissar aquesta frase de la Diagnosi (p.107):

*“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.”*

Evidentment aquest és un desig, que compartim, però la realitat és molt diferent, i no hi ha aquest “automatisme”. La Diagnosi hauria d'aprofundir en les raons que fa que no hagi augment l'ús de la bicicleta a Terrassa. **Què ha fallat?**

D'altra banda, el concepte de “Zona 30” desapareix en el nou catàleg de senyals aprovat recentment. Per tant, cal repensar les zones pacificades amb els nous senyals i especialment aquest nou senyal, que pensem hauria de tenir un gran protagonisme als barris de Terrassa.



S-47 Zona de coexistencia

Indica una zona de circulació que està destinada en primer lugar a los peatones y en la que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos será de 20 km/h; la circulación está compartida entre vehículos, ciclistas y peatones; los peatones tienen prioridad, pueden usar toda la zona de circulación y por tanto no se señalizan pasos peatonales; los ciclos y, en su caso, los VMP pueden circular en ambos sentidos, salvo que la autoridad competente establezca lo contrario; los vehículos pueden estacionarse únicamente en los lugares designados por señales o por marcas; los juegos y los deportes no están autorizados.

És incomprensible que els 2 BiciTancats de Terrassa, a les estacions de Rambla i Nord, estiguin fora de servei des del 2022. De fet el de Rambla ja ha estat retirat. No hi ha excusa per deixar morir aquestes infraestructures del tot bàsiques per fer possible la intermodalitat. El nou PMUS torna a parlar de la necessitat d'aquests aparcaments...

ESTACIONAMENT

El capítol 3.7 de la DIAGNOSI tracta de l'estacionament.

Troblem a faltar dades sobre l'ocupació dels aparcaments subterranis, principalment del barri de Centre, que és on es vol construir un aparcament de 237 places.

Des del BiTer tenim constància que la resta d'aparcaments subterranis del barri del Centre tenen una oferta de places sempre buides de més de 500 places. S'hauria de conèixer aquesta dada.

A la pàgina 54 del document de plànols de la DIAGNOSI amb el plànol de l'oferta d'estacionament lliure per a motos, **cal posar les places que es troben a sobre de voreres i places** per visualitzar el seu impacte en els espais reservats a les persones vianants, així com la seva proporció respecte de les places situades sobre la calçada.