

Agenda Urbana
Documents per a la reflexió estratègica

Mobilitat i transports

Direcció de Plans i Projectes de Ciutat
Servei d'Estudis i Observatori de la Ciutat

Terrassa, juliol de 2022

Agenda Urbana - Documents per a la reflexió estratègica

Mobilitat i transports

Servei d'Estudis i Observatori de la Ciutat
Direcció de Plans i Projectes de Ciutat
Ajuntament de Terrassa

Terrassa, juliol de 2022

Principals valors

Ferrocarrils	
Viatges en transport públics est. 2019	7,6 milions
Δ 2014-2019:	38%
Viatges en els FGC 2019	4,57 milions
Δ 2014-2019:	77%
FGC s/total	60,13%
Viatges en els FGC 2021	3,26 milions
Δ 2019-2021:	-28,67%
Títols transport venuts FGC 2021	583.199
Δ 2018-2021:	-27,40%
Bitllets senzills	71,49%
T10 Casual	21,18%
Autobusos	
Viatges interurbans	
Origen-destinació Terrassa 2019	503.395
Origen-destinació Terrassa 2021	354.813
Δ 2019-2021:	-29,5%
Viatges urbans	13.992.385
Parc vehicles 2021	137.664
Δ 2019-2021:	0,57%
Vehicle/1000 hab	613,88%
Vehicles amb antiguitat sup. 20 anys	16,56%
Turismes	71,63%
Persones amb carnet de conduir 2021	129.367
Mobilitat dies feiners desplaçaments 2014	727.971
Δ 2006-14:	9,90%
Intramunicipals	83,40%
Caràcter ocupacional	38,20%
No motoritzat	50,10%
Motoritzat vehicle privat	38,50%
Destinació Vallès Occidental	60,50%
Destinació Barcelona	24,30%

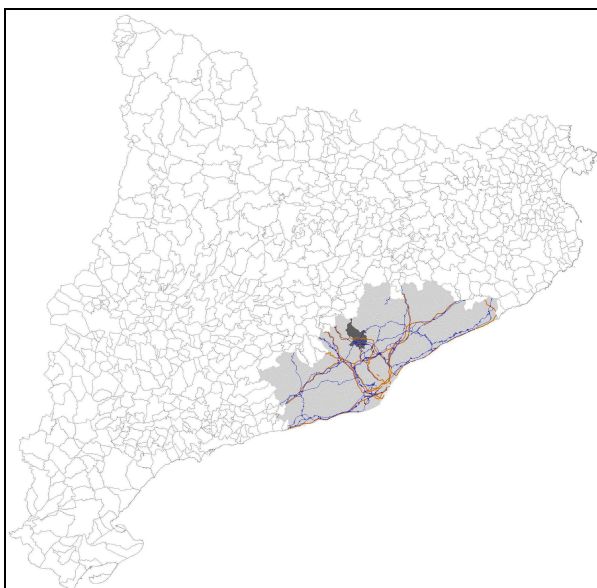
Documents per a la reflexió estratègica

Mobilitat i transports

1. Introducció

La ciutat de Terrassa ocupa una posició central en allò que es coneix com la segona corona metropolitana de Barcelona, i que es la pell més externa d'un dels nodes urbans de referència del mediterrani europeu conformat per 164 municipis pertanyents a les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, i que amb 5.191.551 habitants, l'any 2020, concentra un 66,9% de la població catalana en un 10,1% de la superfície del país ¹.

Terrassa en la Regió Metropolitana de Barcelona: centralitat i accessibilitat territorial



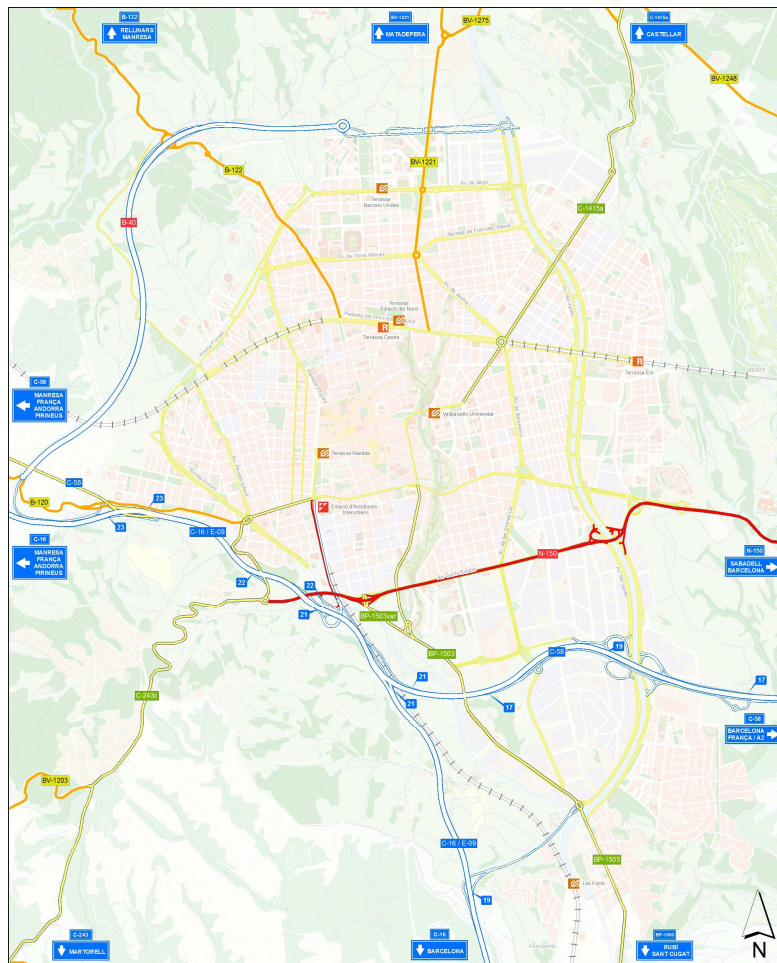
Font: elaboració pròpia a partir de la cartografia de referència facilitada pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i elaborada per l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

¹ La Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) és un dels set àmbits funcionals definits al Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), aprovat mitjançant la Llei 1/1995, de 16 de març, d'acord amb les determinacions de la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial. L'any 2010, però, mitjançant la Llei 23/2010, del 22 de juliol, s'exclouen d'aquest àmbit de planificació metropolitana les comarques de l'Alt Penedès i del Garraf que passaran a integrar-se a l'àmbit del Penedès, juntament amb les comarques de l'Anoia i del Baix Penedès. Amb aquesta modificació, la població d'aquest àmbit metropolità per l'any 2021 seria de 4.927.115 habitants (un 63,5% de la població catalana) en una superfície de 2.464,4 km² (un 7,7% de la superfície de Catalunya).

Aquesta centralitat li confereix una posició privilegiada en l'encreuament entre el corredor mediterrani, articulats fonamentalment a nivell de xarxa viària per l'AP-7 i que vertebrats el mediterrani peninsular, i l'eix del Llobregat, la C-16, que relliga aquest àmbit altament dinàmic, en termes demogràfics i econòmics, amb l'interior del país.

D'aquesta manera la ciutat gaudeix d'un posicionament adequat per participar plenament de la seva *metropolitanitat*, amb el potencial de cara al desenvolupament humà, social i econòmic que se'n deriva, mercès, en gran part, a l'existència d'economies d'aglomeració suportades per una densa xarxa d'infraestructures que possibiliten un intens intercanvi de fluxos de tota índole, tant materials com immaterials. I tot això, però, sense renunciar a la seva idiosincràsia local que la fa participar decisivament, juntament amb la resta de ciutats *madures* de l'àmbit, en la vertebració d'aquest vast territori.

Mapa d'accessos a la ciutat



Font: Ajuntament de Terrassa, Servei de Sistemes d'Informació Territorial i Població.

Així, la ciutat de Terrassa esdevé un dels nuclis articuladors d'aquesta segona corona metropolitana, i malgrat trobar-se en una posició relativament perifèrica en relació al node central que dona raó de ser a l'àmbit funcional, manté amb aquest excel·lents connexions viàries, ja que tant la C-58 (autopista de Barcelona a Terrassa) com la C-16 (l'autopista que uneix Barcelona amb Terrassa i Manresa aprofitant l'obertura dels túnels de Vallvidrera) permeten un trànsit relativament fluid i ràpid tant de mercaderies com de persones (uns 25 minuts en condicions òptimes de fluïdesa). Bones connexions viàries que col·loquen la ciutat pràcticament al peu del corredor mediterrani (l'AP-7, B-30 al seu pas pel Vallès), utilitzat des de temps immemorials (la Via Augusta romana aprofitava aquest pas natural) per connectar el continent europeu amb l'Àfrica.

Terrassa en la xarxa de comunicacions de la Regió Metropolitana de Barcelona



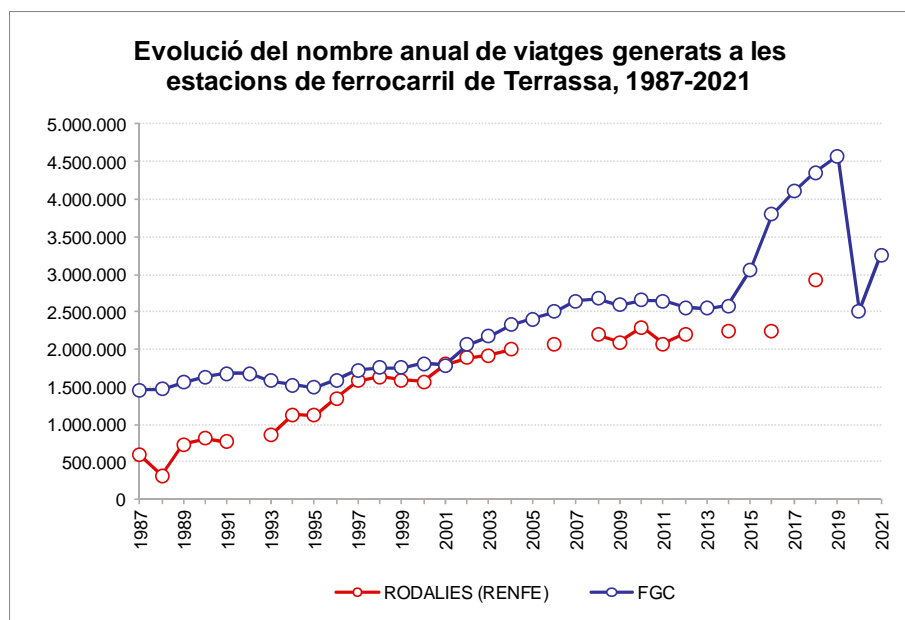
Font: Generalitat de Catalunya.

La vertebració del territori més immediat, per la seva banda, aquell que es configura com l'àrea d'influència de la ciutat, es realitza a través d'una densa malla viària de caràcter local i comarcal: la N-150 la uneix amb Sabadell; la C-58 amb Viladecavalls i Vacarisses; la BP-1503 l'enllaça amb Rubí i Sant Cugat; la B-122 amb Rellinars; la C-243c amb Martorell i Ullastrell; la C-1415a amb Castellar del Vallès i la BV-1221 amb Matadepera, Talamanca, Mura i Navarxes.

executat en els darrers anys i continuen desenvolupant-se, en aquest àmbit d'articulació que es configura amb centre de gravetat a la ciutat, un seguit d'actuacions que han incidit i que han de continuar reforçant la seva accessibilitat: en l'àmbit de les infraestructures ferroviàries, a mitjans de 2015, entrà en servei el perllongament dels FGC que dotà Terrassa d'un autèntic servei de metro pel subsòl de la ciutat; i pel que fa a les infraestructures viàries, prossegueixen les obres de la B-40, de la qual en resta per finalitzar el tram entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls, que permetrà millorar significativament la connectivitat de Terrassa amb el Baix Llobregat.

2. Transport públic interurbà

L'entrada en funcionament, el 29 de juliol de 2015, del perllongament de la línia dels FGC a la ciutat comportà no només la incorporació de 3 noves estacions a la xarxa ferroviària que dóna servei a la ciutat (les estacions de Vallparadís Universitat, Terrassa Estació del Nord, i Terrassa Nacions Unides), amb el guany d'accessibilitat a la mateixa que això suposava, sinó que significà també la possibilitat d'interconnexió de la xarxa dels FGC amb la de Rodalies de Catalunya, per la configuració d'un intercanviador a l'Estació del Nord. Dos elements que havien de permetre potenciar la funcionalitat urbana d'un mode de transport que tradicionalment havia estat orientat a satisfer les necessitats de desplaçament entre Terrassa i l'àmbit central metropolità.



Font: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i RENFE.

Però més enllà del canvi d'hàbits que la nova dotació infraestructural hagi pogut suposar pels residents a la ciutat, o bé pugui progressivament introduir, sis anys i mig després de la seva entrada en funcionament allò que és evident és que ha disparat la demanda de mobilitat ferroviària a Terrassa: així, s'ha passat

6

d'una demanda total que l'any 2014 era de 5,3 milions de viatgers, als prop de 7,6 milions de 2019, el que ha suposat un increment en el nombre de viatges generats a les estacions terrassenques que es situaria en el 41,5% en tan sols tres anys, més que quadruplicant, per exemple, l'increment de demanda que va generar l'any 2002 l'entrada en funcionament del Sistema Tarifari Integrat (STI) (fou del 9,7%).

Un increment de la demanda en el servei del Metro del Vallès (S1) dels FGC, que de manera progressiva ha anat accentuant el seu protagonisme en el transport ferroviari a la ciutat. Notem com malgrat els FGC sempre han exercit un pes preponderant en el conjunt de la demanda ferroviària generada a Terrassa (generalment per dessota del 55% des de mitjans dels noranta del segle passat), la seva preeminència s'anirà accentuant fins a significar 6 de cada 10 viatges en tren generats a la ciutat (el 60,6% del total l'any 2019).

L'anàlisi individualitzat de les dues xarxes permet posar de manifest com la demanda a les estacions terrassenques dels FGC l'any 2019 fou un 77% superior a l'existent el 2014, que recordem és el darrer any complet en el qual estigué operativa la configuració antiga de la xarxa. Així, s'ha passat dels 2.583.644 als 4.573.346 viatges generats en tan sols 5 anys.

L'any 2019, però, l'increment anual en el nombre de desplaçaments generats es situà ja en el 4,9%, lògicament cada vegada més lluny dels creixements espectaculars de demanda que es visqueren en els dos primers anys d'entrada en funcionament del perllongament: fou del 18,3% l'any 2015 o del 24,3% el 2016, i ja minvà fins al 8,1% l'any 2017.

Una moderació en el creixement anual de la demanda que donaria entendre que l'impacte de la nova infraestructura en els hàbits dels ciutadans ja s'hauria pràcticament absorbit, estaria plenament integrat i consolidat, i l'explicació de la dinàmica a partir d'ara es reduiria més que probablement a l'aportada per la conjuntura econòmica.

Aquest dràstic creixement en l'ús de la xarxa dels FGC trenca, a més a més, amb una dinàmica de contenció de la demanda del servei que venia mantenint-se d'ençà de l'any 2008, moment en que la crisi econòmica esdevingué una evidència incontestable i en el qual el volum de viatges generats al conjunt de les dues estacions dels FGC a la ciutat fixà el seu punt màxim (2.677.269) que ja no es sobrepassà fins a 2015.

I és que a més a més, cal tenir en compte que l'entrada en funcionament de la nova configuració de la xarxa coincideix també en un moment de recuperació econòmica que, tal i com ha succeït en d'altres moments econòmicament expansius, seria favorable a un repunt de la demanda general de mobilitat.

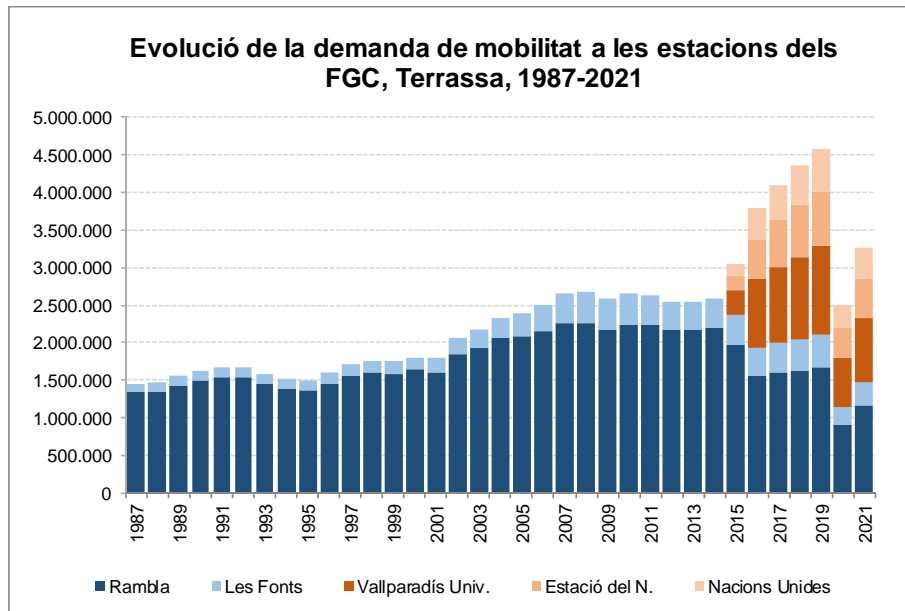
Lògicament, la crisi sanitària viscuda l'any 2020, amb les mesures establertes per a la seva contenció, frenà dràsticament aquesta progressió. Un impacte

que atenent tan sols al trànsit de viatgers en la xarxa dels FGC, caldria estimar en una reducció propera al 50% (com a mínim del 45,1% pel que fa a la generació de desplaçaments des de les 5 estacions dels FGC).

I tot i que l'any 2021 ha comportat un increment de la demanda del 29,9%, i per tant ha suposat una certa recuperació en el nombre de viatgers anualment transportats (3.261.138), el volum total encara queda lluny del màxim assolit l'any anterior a l'esclat de la pandèmia (un -28,7% per sota).

L'ampliació del marc territorial d'anàlisi, a partir de la mirada conjunta de la línia del Metro del Vallès dels FGC, permet complementar aquesta lectura centrada en l'impacte que té l'increment de l'oferta ferroviària, en aquest cas en termes d'accessibilitat però també d'interconnexió entre xarxes, en l'impuls de la demanda.

Tinguem en compte que la línia ferroviària que uneix Barcelona amb les dues capitals del Vallès dona suport d'una banda, a serveis concebuts amb una vocació estrictament urbana (donen cobertura a l'àmbit de la primera corona del STI); però de l'altra també permet la circulació d'aquells serveis destinats a donar resposta a les necessitats de desplaçament d'abast metropolità, que constituïrien pròpiament les expedicions del denominat 'metro del Vallès'.

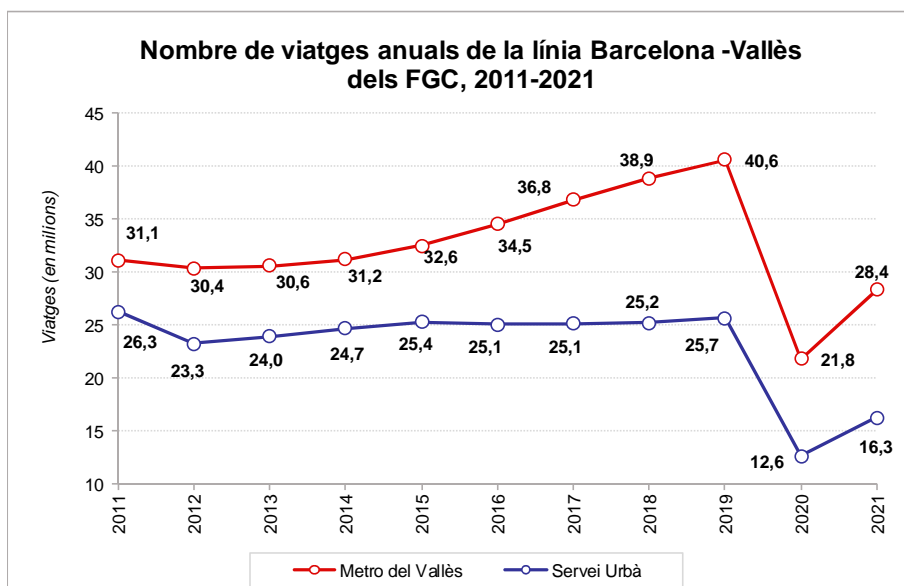


Font: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Des de l'entrada en funcionament de les noves estacions a Terrassa, a mitjans de 2015, el conjunt de la línia ha anat experimentant increments anuals de demanda al voltant del 3,5%, passant dels pràcticament 56 milions de viatgers transportats l'any 2014 als 66,3 milions l'any 2019.

Però mentre la part de la línia amb vocació urbana ha vist incrementar la seva demanda global en aquest mateix període en un 3,9%, la part metropolitana del servei ho ha fet en un 30,2%, passant dels 31,2 milions de viatgers de 2014 als 40,6 milions de 2019. Tinguem en compte, a més a més, que a banda de l'actuació a Terrassa a mitjans de 2017 entrà també en funcionament el perllongament del ramal de Sabadell de la línia (un nou tram de 4,4 quilòmetres i l'entrada en servei, també, de 3 noves estacions inexistents fins aleshores).

De fet, els efectes de la pandèmia a partir de març de 2020, s'han deixat notar molt més en la part urbana de la línia (amb una caiguda de la demanda del -50,8% enfront la caiguda del -46,3% que experimentà el servei interurbà), així com la progressiva recuperació postpandèmica que ha suposat l'any 2021 h resultat lleugerament més intensa en la part interurbana de la línia (l'increment de demanda ha estat del 29,9% envers el 28,8% del servei urbà).



Font: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Lògicament la continuïtat temporal d'aquesta tendència ha permès que aquest servei d'abast metropolitana hagi progressivament incrementat la seva quota d'usuaris en el conjunt de la línia passant del 54,2% de l'any 2011 fins al 63,5% que representa aquest 2021.

Pel que fa a la distribució d'aquests viatgers entre les diferents estacions dels FGC de la ciutat, lògicament, el perllongament de la xarxa i la construcció de tres nous nodes d'accés a la mateixa ha consolidat un repartiment més equilibrat d'aquests viatgers.

Així, d'una banda, s'ha vist considerablement minvada la preponderància que venia exercint l'estació de Terrassa Rambla, en tant que única estació situada en la trama urbana de la ciutat i a més en una posició de notable centralitat: l'any 2014 arribà a aglutinar el 85,2% dels viatges generats en les dues

estacions de Terrassa dels FGC (2.218.056), una proporció que davallà ja fins el 64,8% l'any següent (els 5 darrers mesos de l'any la xarxa ja havia passat de 2 estacions a 5), assolí el 41,1% l'any 2016 i ha arribat fins el 36,0% aquest 2021.

Per altra banda, s'han configurat nous punts d'accés que confereixen una accessibilitat més equilibrada a la xarxa, amb l'estació de Vallparadís Universitat al capdavant (un 26,2% de la demanda total), seguida de les estacions de Terrassa Estació del Nord (un 16,1%) i Terrassa Nacions Unides (amb un 12,2%).

Per la seva banda, l'estació de Les Fonts tot i haver vist minvar la seva participació en el conjunt de la xarxa manté una quota propera al 10% que denota la seva consolidació com a node d'intercanvi modal (*park&ride*), ja sigui per a usuaris terrassencs, però sobretot per a usuaris d'altres municipis de l'entorn de la ciutat. Així, amb 423.774 viatges generats (un 11,1% més que l'any 2014), el seu posicionament s'hauria mantingut relativament estable malgrat els canvis substancials experimentats en la configuració de la xarxa a la qual s'integra (aglutinaria el 9,4% del total de la demanda generada a la ciutat, quan 5 anys abans en concentrava el 14,8%).

Amb un repartiment extraordinàriament equilibrat i compensat entre arribades i sortides, els pràcticament 3,3 milions de viatges generats a Terrassa representen un 11,5% del trànsit total originat en les 40 estacions que van donar servei a la línia del Metro del Vallès durant el 2021 (28.352.073). Un 4,1% d'aquest trànsit anual va ser generat a l'estació de Terrassa Rambla, que és la 6^a estació de la línia, per darrera de les estacions de Plaça Catalunya (13,7%), Sant Cugat del Vallès (10,8%), Provença (8,0%), Rubí (un 7,2%), i Sàrria (amb un 4,5% dels viatges totals generats). Lluny d'aquest volum d'usuaris l'estació de Vallparadís-Universitat es va situar com la 11^a de la xarxa (amb un 3,0% del trànsit global emès), mentre que la de l'Estació del Nord passaria a la 19^a posició del rànquing (un 1,9%), la de les Nacions Unides en la 23^a (un 1,4%) i finalment l'estació de Les Fonts que ocuparia la 29^a posició en el llistat de 40 (amb tan sols un 1,1% del trànsit global generat).

Pel que fa al servei de Rodalies de Catalunya, la darrera dada disponible de trànsit de passatgers a les dues estacions terrassenques és de 3,2 milions i fa referència a 2019. Un volum de viatges generats que en relació a 2014 suposava un increment notable del 17,5% (pràcticament mig milió de nous desplaçaments), però que queda molt lluny de la progressió viscuda a la xarxa dels FGC.

Tot i així, el balanç anual de 2019 suposaria un creixement del 8,6% en el volum de desplaçaments generats que duplicaria el de 2016 (fou del 4,2%) i es situaria molt per damunt dels increments inferiors a l'1,5% dels anys precedents fins aquest 2014.

D'aquests 3,2 milions de viatges generats, el 73% s'haurien generat a l'estació de Terrassa, l'*Estació del Nord*, mentre que el 27% restant serien aquells que haurien estat generats a l'estació de Terrassa Est. Un repartiment que sembla que estabilitzaria la dinàmica de compensació que s'havia anat produint d'ençà de l'entrada en funcionament d'aquesta segona estació de Rodalies (a inicis de 2008) i que havia comportat que de manera progressiva l'estació en una posició més central de la xarxa hagués anat perdent protagonisme: des del 77,9% dels viatgers de l'any 2008 fins el 72,5 de 2016.

Cal tenir en compte, de cara a contextualitzar aquest balanç anual corresponent a 2019, que el conjunt del servei de Rodalies de Catalunya hauria registrat un total de 119,2 milions de viatgers durant el 2019, el que significaria un increment del 2,7% en relació al volum d'usuaris registrat l'any anterior. Una dinàmica expansiva de la qual no participaria el conjunt de la línia R4, a través de la qual les estacions de Terrassa s'integren al servei de Rodalies, que amb 24,4 milions de passatgers transportats en l'àmbit metropolità més extern (més enllà de la primera corona del STI) hauria experimentat un descens del nombre de viatges del -1,8%. Una dinàmica recessiva oposada a la viscuda pel conjunt de Rodalies fora de la corona central metropolitana, pel qual el balanç conjunt de totes les línies hauria, en cara que en valors mínims, positiu (amb un creixement anual del 0,2%).

Pel que fa a les darreres dades disponibles, el conjunt del servei de Rodalies fora de l'àmbit central metropolità (fora de la 1^a corona del STI) hauria vist incrementar el nombre de viatgers desplaçats aquest 2021 en un 23,9%, lleugerament per dessota de la progressió viscuda pel conjunt de serveis d'abast metropolità dels FGC (les línies Barcelona-Vallès i Llobregat-Anoia, i el funicular de Gelida) que hauria vist incrementar el volum de viatgers anualment transportats en un 29,6% en relació a l'any d'esclat de la pandèmia.

Dins el conjunt de Rodalies, la línia R4, amb 17,7 milions de viatges durant el 2021, s'erigiria com la línia amb un volum d'usuaris més elevat, tot i que l'increment anual mostraria un menor dinamisme que el del conjunt del servei, amb un balanç anual del 19,3%.

Les dades de títols de transport venuts a les estacions terrassenques dels FGC, doncs no es disposa d'aquesta informació pel servei de Rodalies, també permeten constatar la recuperació de la mobilitat viscuda l'any 2021 després de la dràstica reducció que suposà per aquesta l'esclat de la pandèmia i les mesures sanitàries que s'adoptaren aleshores: els 583.199 títols venuts a les estacions terrassenques representen un increment del 30,9% en relació als 445.673 títols venuts un any abans, malgrat encara queden lluny dels 800 mil títols venuts l'any anterior a l'esclat de la pandèmia (un -29,5% per dessota dels 826.886 títols venuts aquell any).

D'aquests, els més nombrosos són aquells títols de transport que donen dret a desplaçar-se des de Terrassa fins a l'àmbit central metropolità, el de la

Barcelona conurbada (3 zones de transport), que representen un 44,1% del total de títols venuts. Seguit dels títols que donen dret a viatjar per una zona de transport (la zona del STI en la qual queda integrada Terrassa), que són el 41,6% del total de títol venuts.

Trànsit ferroviari a les estacions de Terrassa

Tipologia de títols de transport venuts a les estacions dels FGC. 2021

Tipologia títols	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	Total
T-10 T-Casual	69.718	12.586	40.845	251	35	87	123.522
T-50/30							0
T-Mes T-Usual	3.313	6.736	17.443	62	15	25	27.594
T-70/30	41	12	31				84
T-familiar	4.163	662	4.125	13	3	10	8.976
T-Trimestre							0
T-Jove (trimestral)	740	1.694	3.032	69	3	4	5.542
T-Dia	58	22	98	5	1	1	185
T-Família nombrosa	97	78	196				371
Bitllets senzills	164.608	60.724	191.593				416.925
Total	242.738	82.514	257.363	400	57	127	583.199

Font: FGC.

L'evolució seguida per aquestes dues tipologies de títols, els d'1 i 3 zones, permet posar de manifest el canvi de funcionalitat adquirida per la línia dels FGC d'ençà de l'entrada en funcionament del perllongament de la línia a la ciutat: l'orientació plenament metropolitana que tenia el servei l'any 2015 (al juliol s'estrenà la nova configuració de la xarxa), en el qual els títols de 3 zones representaven el 57,1% del total de títols venuts a la ciutat, enfront el 26,1% que suposaven els títols que donaven dret a desplaçar-se únicament per 1 única zona; ha anat cedint protagonisme a un enfocament urbà que ha anat guanyant pes progressivament fins aquest 2021, en el qual els títols d'1 zona pràcticament equiparen la quota de viatgers amb els títols de 3 zones (el 41,6% enfront el 44,1%).

A banda del ferrocarril, l'oferta de transport públic d'abast intermunicipal es complementa amb diferents serveis de transport per carretera. En aquest cas, els serveis operats per Transports Generals d'Olesa (TGO) donen suport a l'articulació i vertebració del sistema urbà terrassenc que es configura en l'àmbit territorial més immediat de la ciutat. Tinguem en compte, però, que es tracta només d'una part de l'oferta de transport públic que per carretera possibilita la connexió de la ciutat amb d'altres nodes significatius tant de l'àmbit metropolità com de Catalunya.

Atenent a aquesta consideració, en aquest àmbit més proper a la ciutat, el volum de viatgers transportats experimentarà l'any 2019 l'increment més gran des de l'esclat de la crisi econòmica de 2008, amb un creixement del 17,9% (76.596 viatges més que els realitzats l'any anterior), consolidant així una tendència al guany d'usuaris que s'allargaria ja 6 anys. De fet, els 503.395

12

viatgers transportats representen el volum màxim de viatgers en una sèrie de dades que s'inicia l'any 1999.

L'any 2020, amb la situació sanitària viscuda des de mitjans de març, suposà la fi a aquesta tendència amb una caiguda en el conjunt de les línies del -48%, fins als 261.776 viatgers totals, amb davallades en el volum de viatgers anualment transportats capaces d'assolir el -58,5% precisament en la línia de Terrassa a Matadepera que és de llarg la que assumeix la càrrega més gran d'usuaris (4 de cada 10 viatgers en el conjunt de les 7 línies de TGO en servei aquell any).

L'any 2021, lògicament, ha suposat la recuperació progressiva de la mobilitat de la població, amb un increment anual del nombre de viatgers del 35,5% (354.813 usuaris anuals), tot i que encara es situa lluny del màxim assolit dos anys abans (un -29,5% per sota).

El servei entre Terrassa i Matadepera, amb un 37,2% de la quota total d'usuaris, es mantindria com la línia amb un major nombre d'usuaris (132.014), seguit del trajecte entre Terrassa i Viladecavalls (un 23,8% dels viatgers anualment transportats pel conjunt). Per darrera d'aquests trajectes preponderants, hi trobaríem els que uneixen Terrassa amb les Pedritxes (51.577 viatgers) o amb Vacarisses (51.467), ambdós representant una quota del 14,5% del total.

Tinguem en compte, per tal de contextualitzar aquesta dinàmica, que en el conjunt de la corona metropolitana en la qual s'integra la ciutat de Terrassa la demanda del transport públic interurbà per carretera s'ha recuperat en aquest mateix 2021 en un 32,8%.

Autobusos interurbans

Origen-Destinació Terrassa. 1999-2021

Trajecte	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Terrassa-Olesa	2.196	1.720	641	770	555	1.724	594	18	15	42	0	0
Terrassa-Viladecavalls	61.231	63.006	62.450	55.435	64.453	69.376	72.983	97.594	107.990	105.248	86.606	92.296
Terrassa-Rellinars	150	93	90	88								
Terrassa-Rellinars-Castellbell i V.				552	1162	2.241	2.032	2.739	2.148	2.488	2.004	1.826
Terrassa-Esparreguera	6.242	4.657	27.245	40.583								
Terrassa-Ullastrell	19.271	15.212	15.645	15.645	23.283	22.124	20.821	22.526	24.242	26.175	23.050	20.477
Terrassa-Matadepera	212.517	204.973	215.282	240.485	239.035	256.854	266.163	254.479	265.418	273.138	254.317	248.474
Terrassa-Pedritxes	6.286	6.063	5.677	5.677	14.357	15.267	16.643	17.825	18.320	13.640	14.918	13.014
Terrassa-C. Sanatorial	1.327	351	351	351	1.648	743	891	352	333	198	23	0
Terrassa-Mura	913	942	658	674	429	504	345	1.315	1.056	1.238	1.362	1.822
Terrassa-La Mata	1.032	854	790	357	185	197	235					
Terrassa-L'Alzina	1.063	1.023	729	461	454	236	345					
Terrassa-Vacarisses	8.340	12.273	13.750	16.776	24.822	29.232	37.442	41.874	46.623	46.929	42.861	42.253
Total	320.568	311.167	343.308	377.854	370.383	398.498	418.494	438.722	466.145	469.096	425.141	420.162

Trajecte	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Terrassa-Olesa												
Terrassa-Viladecavalls	86.973	76.234	72.931	85.286	89.962	89.762	89.762	98.774	112.494	114.963	61.783	84.494
Llançadera Viladecavalls-Terrassa												6.752
Terrassa-Rellinars												
Terrassa-Rellinars-Castellbell i V.	1.847	1.773	1.890	1.837	2.057	2.787	2.787	3.256	2.968	5.027	3.085	4.314
Terrassa-Esparreguera												
Terrassa-Ullastrell	19.731	21.356	21.379	23.529	21.422	22.449	22.449	21.725	22.478	25.031	17.171	20.354
Terrassa-Matadepera	248.405	218.685	210.921	210.370	212.730	224.785	224.785	233.695	250.410	265.813	110.424	132.014
Terrassa-Pedritxes	11.794	10.646	11.572	12.460	9.977	12.288	12.288	23.973	26.582	33.099	31.803	51.577
Terrassa-C. Sanatorial												
Terrassa-Mura	1.523	1.643	452	436	762	550	550	364	1.126	3.713	2.569	3.841
Terrassa-La Mata												
Terrassa-L'Alzina												
Terrassa-Vacarisses	38.498	30.992	29.291	30.759	33.824	38.239	38.239	41.110	49.557	55.749	34.941	51.467
Total	408.771	361.329	348.436	364.677	370.734	390.860	390.860	422.897	465.615	503.395	261.776	354.813

Font: Transports Generals d'Olesa.

3. Transport públic urbà

Dels prop de 7 milions de viatgers que transportava a inicis dels 90 del segle passat, tres dècades després la xarxa d'autobusos urbans de Terrassa, gestionada i explotada per l'empresa mixta Transports Municipals d'Egara SA, assoleix pràcticament els 14 milions de viatges (13.992.585 viatgers transportats l'any 2019, el que suposa un creixement del 101,7%).

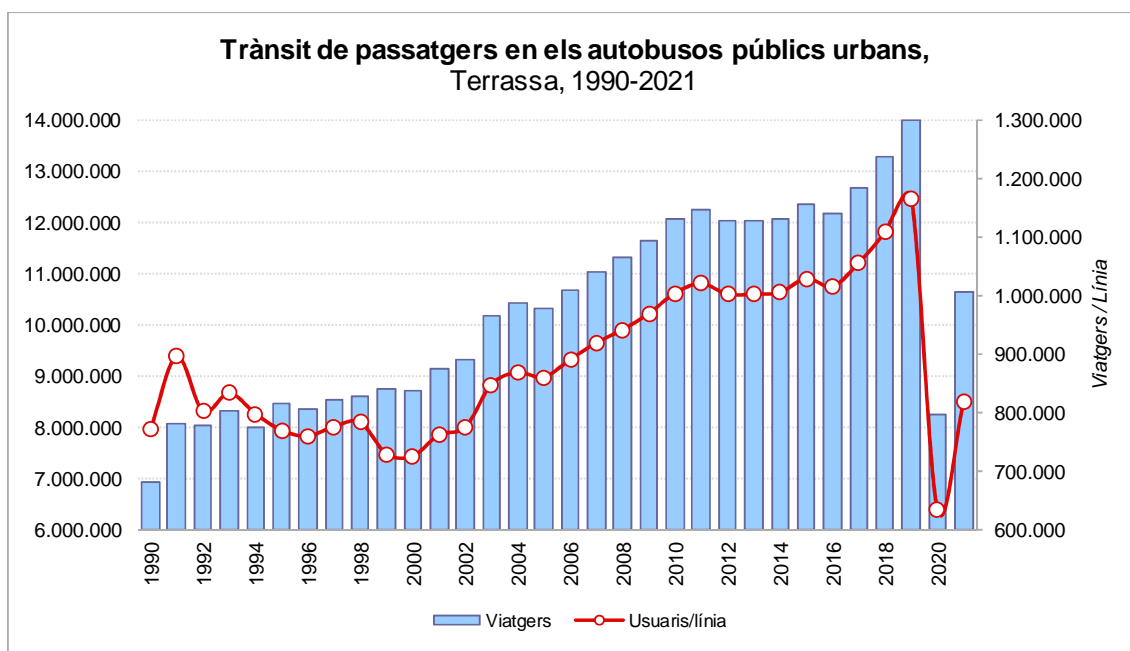
Lògicament l'esclat de la pandèmia suposa una dràstica caiguda en el nombre de viatgers transportats durant l'any 2020, que caigué fins als 8,3 milions d'usuaris, el que suposà una davallada del -41,0%. I malgrat la reversió de la dinàmica que suposa el balanç de 2021, que representa un creixement del 28,8% fins assolir els 10.637.981 viatgers, les xifres anuals del servei encara queden lluny de les viscudes l'any previ a l'esclat de la crisi sanitària

14

(pràcticament 350 mil usuaris menys, un -29,8% per dessota del màxim que representà aquell any).

L'ampliació de la perspectiva territorial d'anàlisi, prenent en consideració el conjunt de serveis de transport públic urbà de competència municipal que donen servei a les principals ciutats de l'entorn metropolità, permet constatar que per aquest mateix any el balanç anual per al conjunt dels 27 serveis es similar al terrassenc: els 33,8 milions de viatgers transportats durant els 12 mesos de l'any representen un guany del 26,4% en relació al nombre de viatgers d'un any abans.

En aquest àmbit territorial, el servei de transport urbà de Terrassa es manté, amb els 10,6 milions de viatgers transportats, com el primer dels serveis d'aquesta segona corona metropolitana just per davant del de Sabadell (amb 10,4 milions de viatgers anuals i un balanç anual del 24,5%), i a molta distància del servei operat per CTSA-Mataró Bus a la capital del Maresme que, amb 4,3 milions de viatgers desplaçats durant l'any (el 24% més que l'any 2020), continua en la tercera posició.



Font: Transports Municipals d'Ègara, SA (2018).

4. Ús de la xarxa viària interurbana

Lògicament, l'ús de la xarxa viària interurbana, aquella que esdevé el suport de bona part de les relacions de Terrassa amb el territori en el qual s'insereix, ha mostrat una notable sensibilitat a les mesures adoptades d'ençà de març de 2020 per tal de fer front i mirar de contenir la crisi sanitària motivada per la COVID-19.

Així, les darreres dades d'intensitat de trànsit disponibles en aquest àmbit de l'entorn de la ciutat, corresponents a 2020, mostren una notable regressió en relació a les dades d'intensitat precedents, generalment corresponents a dos anys abans.

En les vies d'alta capacitat, les autopistes, que són aquelles vies que canalitzen un volum més important de trànsit, podríem parlar que en termes generals en aquest 2020 hi hauria circulat un terç menys de vehicles dels que venien fent-ho en anys precedents que, precisament, estaven notant els efectes a l'alça derivats d'una conjuntura econòmica expansiva.

Intensitats de trànsit a la xarxa viària de l'entorn de Terrassa
 Aforaments, 2012-2020

Carretera	Tram		Municipi	Intensitat Mitjana Diària (MD)							Titularitat			
	Definició tram origen	Definició tram final		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		2019	2020	
BV-1221	Rotonda Plaça de l'Aigua	Cruïlla BV-1275, a Matadepera	Terrassa		16.351		17.788			17.233		17.373	DIBA	
BV-1221	Cruïlla BV-1275, a Matadepera	Cruïlla BV-1274 (Hospital Tòrax)	Matadepera	13.549			12.440	13.936			13.358	11.245	DIBA	
BV-1221	Cruïlla BV-1274 (Hospital Tòrax)	BV-1221 (PQ 4.737)	Matadepera		6.728		7.661	5.253			5.376		DIBA	
BV-1221	BV-1221 (PQ 4.737)	BV-1221 (PQ 7.060)	Matadepera	5.219			4.171	5.089			5.077		DIBA	
BV-1221	BV-1221 (PQ 7.060)	Coll d'Estenalles	Matadepera	1.010			797	1.021			1.037	1.117	DIBA	
BV-1274	BV-1221 (PQ 2.900)	Hospital del Tòrax	Terrassa	1.264			1.499	2.415			2.470		DIBA	
BV-1275	Rotonda BV-1221	Limit municipal Terrassa-Matadepera	Terrassa		5.686		6.064			5.523		5.286	DIBA	
C-1415a	Intersec. Av. Jacquard i C/ Colom	Rotonda del FI Can Petit	Terrassa		10.374		10.612			9.536		10.143	DIBA	
C-1415a	Terrassa	BV-1248, Matadepera	Terrassa	12.072	11.104	10.701	10.858	10.986			12.495		Generalitat	
C-1415a	BV-1248, Matadepera	C-1415a, Matadepera (Can Font)	Terrassa				4.876	5.341	5.286		5.571		Generalitat	
C-1415a	C-1415a, Matadepera (Can Font)	B-124, Castellar del V.	Castellar del V.	4.079	4.125	3.925	4.398	4.402			5.571		Generalitat	
BV-1248	Can Deu (Sabadell)	Intersec. C-1415a (PQ 20.165)	Sabadell	7.793			8.973	10.508		10.738		10.566	DIBA	
BV-1248	Intersec. C-1415a (PQ 20.055)	Inici rotonda entrada Matadepera	Matadepera		7.583		8.265			7.605		7.460	DIBA	
BP-1503	St. Cugat del V.	C-16, Rubí	St. Cugat del V.	24.051	23.228	21.265	23.506	23.095				20.396	Generalitat	
BP-1503	C-16, Rubí	N-150a, a Terrassa	Terrassa	20.027	18.915	17.697	18.457	16.688				18.327	Generalitat	
BP-1503z	BP-1503, a Can Jofresa	Av. Sta. Eulàlia	Terrassa	6.728			13.957	6.085		5.793			DIBA	
BV-1203	C-243c (PQ 9.400)	BV-1203 (PQ 1.580)	Ullastrell	3.462			3.515	3.360			3.515		DIBA	
BV-1203	BV-1203 (PQ 1.580)	Continuació BV-1202, a Ullastrell	Ullastrell	3.209			3.335	3.139			3.421		DIBA	
C-243c	N-lla, Martorell	BV-1201, Casatellbisbal	Castellbisbal			6.568	6.241	4.203				7.484	Generalitat	
C-243c	BV-1201, Casatellbisbal	B-151, Castellbisbal	Castellbisbal			8.927	8.895	10.528			10.619	11.004	Generalitat	
C-243c	B-151, Castellbisbal	BV-1203, Ullastrell	Ullastrell			13.050	13.524	15.892				17.143	Generalitat	
C-243c	BV-1203, Ullastrell	N-150, Terrassa (rotonda)	Terrassa			20.076	20.978				19.348	18.945	Generalitat	
C-243c	Intersec. amb la N-150	Rotonda Riera de Palau	Terrassa	21.498			16.372	21.193			18.140	19.495	DIBA	
C-16	B-20, Barcelona	BV-1462, St. Cugat del V.	Barcelona	27.842	25.922	26.420	27.889					18.748	Generalitat	
C-16	BV-1462, Enllaç St. Cugat del V.	AP-7/B-30, St. Cugat del V.	St. Cugat del V.	25.651	24.191	24.531						17.915	Generalitat	
C-16	AP-7/B-30, Sant Cugat del Vallès	C-1413a, Rubí	Rubí							49.098		34.781	Generalitat	
C-16	C-1413a, Rubí	B-1503, Terrassa (Les Fonts)	Terrassa							25.762		15.796	Generalitat	
C-16	B-1503, Terrassa (Les Fonts)	C-58, Terrassa	Terrassa							19.103		11.675	Generalitat	
C-16	AP-7/B-30, St. Cugat del V.	C-58, Terrassa	Terrassa	21.220	19.313	19.619							Generalitat	
C-16	C-58, Terrassa	C-58, Terrassa	Terrassa			54.102	57.696	59.440			46.208	10.753	Generalitat	
C-16	C-58, Terrassa	B-245, Viladecavalls	Viladecavalls	22.683	22.739	55.928	24.099	24.426			21.666	17.976	Generalitat	
C-16	B-245, Viladecavalls	C-55, Castellbell i el Vilar	Viladecavalls	12.710	13.318	13.318	14.095	16.380			12.985	10.084	Generalitat	
C-16	C-55, Castellbell i el Vilar	C-16C, St. Fruitos del B Bages	St. Vicenç C.	13.442	11.228	12.392				13.822		10.255	Generalitat	
CS8/155	C-58, St. Quirze del V.	N-150, Sabadell (rotonda)	St. Quirze del V.			8.421	9.081			18.024		7.484	Generalitat	
C-58C	C-58, Sabadell	Antiga BV-1248, Sabadell (benz.)	Sabadell			36.255	40.407					37.590	Generalitat	
C-58	B-245, Viladecavalls	C-55, Castellbell i el Vilar	Vacarissès	16.307	17.612	17.770	18.168	16.777			17.568	14.577	Generalitat	
C-58	C-16/B-120, Terrassa	B-245, Viladecavalls	Viladecavalls	25.156	25.408	24.943	25.202	24.966			26.234	13.195	Generalitat	
C-58	Terrassa (Riera de les Arenes)	C-16, Terrassa	Terrassa			51.073	51.627	54.411		38.897			Generalitat	
C-58	C-1413a, St. Quirze del Vallès	Terrassa (Riera de les Arenes)	St. Quirze del V.							94.718			Generalitat	
C-58	AP-7/N-150, Ripollet	C-1413a, St. Quirze del Vallès	Ripollet							70.908			Generalitat	
C-58	N-150, Montcada	Accés AP-7	Ripollet	135.676	142.784	149.122	152.419	155.531			132.457	78.088	Generalitat	
C-58	C-33/C-17, Barcelona (Trinitat)	N-150, Montcada	Montcada i R.		145.450	147.395	149.421				140.147	100.653	Generalitat	
B-120	Viladecavalls (Pont Riera Gaia)	B-245, Viladecavalls	Viladecavalls		953	981	1.294	1.287				1.621	Generalitat	
B-120	B-245, Viladecavalls	B-121, Viladecavalls	Viladecavalls	2.684		2.702	2.748	3.098				3.666	Generalitat	
B-120	B-121, Viladecavalls	Olesa de M.	Viladecavalls	3.146		3.401	3.491	3.795				4.580	Generalitat	
B-245	B-120, Viladecavalls	C-58, Viladecavalls	Viladecavalls	9.745		8.107	8.427	8.414				9.532	Generalitat	
B-121	BV-1211, Olesa de M. (Estació)	B-120, Ribes Blaves	Viladecavalls	721		748	825	780				1.050	Generalitat	
B-122	B-40, Terrassa	Relinars	Relinars			494	458	602				877	Generalitat	
B-122	Relinars	C-1411a, Castellbell i el Vilar	Relinars			330	333	429		457			Generalitat	
N-150	C-58c, Sabadell (rotonda)	Terrassa (antiga N-150)	Terrassa	22.009	21.974	23.062	23.465	24.489				24.983	21.967	Generalitat
N-150	Terrassa (antiga N-150)	C-58a, Terrassa (C-243)	Terrassa	30.468	28.375	29.647	29.252	28.079				31.577	29.879	Generalitat

Font: Servei Territorial de Carreteres de Barcelona (Generalitat de Catalunya) i Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge (Diputació de Barcelona).

5. Parc de vehicles

L'any 2021 el parc de vehicles de Terrassa estava integrat per 137.664 unitats, 136 vehicles més que l'any anterior. Aquest decreixement, que en termes relatius és del -0,1%, posa final a la dinàmica incrementalista que venia

produint-se d'ençà de 2015, que és el moment en el qual sembla que es deixa definitivament enrere l'impacte de la conjuntura econòmica recessiva de finals de la passada en el mercat de vehicles.

Parc de vehicles de Terrassa

Tipologia. 1987-2021

Any	Turismes	Camions	Autobusos ¹	Motocicletes	Ciclomotors	Tractors	Remolcs ¹	Desconegut	Total
1987	51.350	3.931	49	5.050	6.500	107	0	-	66.987
1988	55.608	5.342	54	5.331	6.992	156	0	-	73.483
1989	56.686	5.745	60	5.449	7.382	157	0	-	75.479
1990	57.374	6.896	113	5.461	7.870	200	155	-	78.069
1991	59.660	7.730	185	5.982	8.042	299	347	-	82.245
1992	62.683	8.926	79	6.321	8.032	382	499	-	86.922
1993	63.355	8.952	115	6.330	7.471	395	568	-	87.186
1994	64.732	9.168	111	6.301	7.425	407	633	-	88.777
1995	65.643	9.406	105	6.239	7.115	454	727	-	89.689
1996	67.136	9.739	101	6.127	6.935	503	788	-	91.329
1997	68.495	10.055	111	5.982	6.376	571	848	-	92.438
1998	72.881	10.632	113	6.083	7.466	670	906	-	98.751
1999	74.780	10.604	50	5.950	7.746	678	393	-	100.201
2000	74.227	10.941	98	5.900	7.177	743	1.000	-	100.086
2001	77.554	11.219	108	6.076	7.349	841	1.132	-	104.279
2002	81.486	11.808	59	6.134	7.702	1.003	1.229	-	109.421
2003	83.596	12.270	69	6.422	7.675	1.169	1.385	-	112.586
2004	86.217	12.856	70	6.919	7.671	1.351	1.542	-	116.626
2005	89.103	13.786	128	7.912	7.683	1.544	1.697	-	121.853
2006	91.368	14.568	131	9.364	7.586	1.787	1.857	-	126.661
2007	92.926	15.098	134	10.815	7.328	1.926	1.965	-	130.192
2008	93.202	14.995	131	11.649	7.291	1.919	2.099	-	131.286
2009	92.707	14.735	127	12.264	6.928	1.851	2.125	-	130.737
2010	92.915	14.554	119	12.844	6.649	1.800	2.109	-	130.990
2011	92.841	14.298	116	13.268	6.405	1.704	2.090	-	130.722
2012	91.863	13.467	110	13.752	6.058	1.671	2.044	-	128.965
2013	91.249	13.456	106	13.731	5.928	1.657	2.031	-	128.158
2014	90.766	13.349	105	14.119	5.744	1.594	1.932	-	127.609
2015	91.778	13.140	110	14.128	5.621	1.527	2.028	-	128.332
2016	93.593	13.122	118	14.718	5.453	1.532	2.013	5	130.554
2017	95.553	13.013	111	15.343	5.305	1.485	2.051	7	132.868
2018	97.347	12.789	129	16.020	5.189	1.467	2.100	20	135.061
2019	98.658	12.698	125	16.673	5.068	1.477	2.156	33	136.888
2020	99.151	12.879	101	17.118	5.008	1.406	2.122	15	137.800
2021	98.602	12.841	102	17.636	4.879	1.401	2.173	30	137.664
% Δ 2020-2021	-0,55	-0,30	0,99	3,03	-2,58	-0,36	2,40	100,00	-0,10
% Δ 2008-2021	5,79	-14,36	-22,14	51,39	-33,08	-26,99	3,53	-	4,86
Vehicles / 1.000 hab.	441,70372	57,3741	0,4499408	76,2582749	22,309933	6,26353	9,453211	0,06682288	613,8796

Font: Ajuntament de Terrassa. Serveis Generals i Govern Obert.

1. Inclou vehicles exempts de pagaments de l'impost de vehicles, que no s'havien comptabilitzat el 1999.

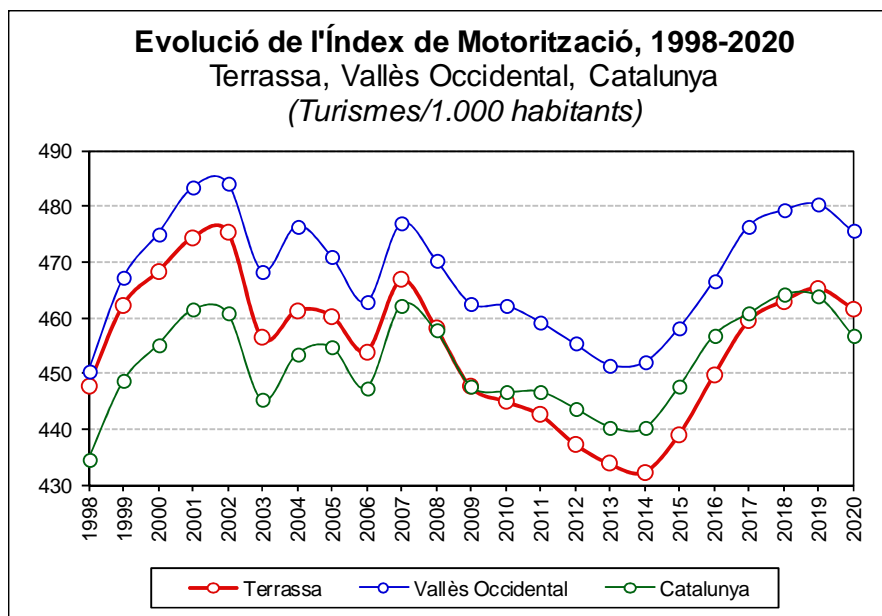
Tinguem en compte que si bé encara durant l'any 2008 el parc de vehicles a la ciutat continuà incrementant-se (va créixer en 1.094 vehicles, un 0,8%, lluny dels increments dels anys precedents), a partir d'aquell moment entrà en una dinàmica negativa que perdurà fins aquest any 2015.

Prèviament a aquesta fase recessiva, notem com en les dues dècades anteriors el parc mòbil terrassenc visqué una fase marcadament expansiva que

comportà que en aquest període el nombre de vehicles a la ciutat pràcticament es duplicà (64.299 nous vehicles entre 1987 i 2008, un creixement del 96%), triplicant, d'aquesta manera, el ritme de creixement demogràfic viscut per aquest mateix període (fou del 31,2%).

Aquest mínim decrement del parc de vehicles a la ciutat ve protagonitzat en bona mesura pels turismes, que són la tipologia de vehicles majoritària (un 71,6% del total de vehicles ho són) i que minven en 549 unitats (un descens del -0,6%). Un descens que s'atenua pel guany anual de 518 motocicletes, que constitueixen la segona tipologia més nombrosa del parc mòbil egarenc (un 12,8% del total dels vehicles).

Amb aquesta evolució, l'índex de motorització es situa en els 613,9 vehicles per cada 1.000 habitants, xifra que confirma el canvi de tendència que s'apuntava l'any 2015 en relació a l'evolució negativa iniciada l'any 2008 (tinguem en compte que en l'any 2007 aquest índex es situà en els 626,9 vehicles per cada mil habitants). Tot i així, l'índex de motorització a Terrassa continuarà per dessota del valor de l'índex català o, sobretot, del que trobem en el conjunt de la comarca, fet sens dubte associat al caràcter compacte de la ciutat i a la bona oferta de transport públic col·lectiu amb que aquesta compta i que disminueix ostensiblement la captivitat dels ciutadans en relació al vehicle privat.



Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

Fixem-nos com en el cas exclusiu dels turismes, que són la tipologia més representativa en el parc mòbil tan local, com comarcal, com català, a banda de l'evidència de la recuperació (es toca fons l'any 2014 amb 432,2 turismes per cada 1.000 terrassencs, l'any 2019 s'assoleixen els 465,3 turismes per cada 1.000 habitants i en el 2020 es situa en els 461,7), per al passat 2020 l'índex

terrassenc està un -2,9% per sota de l'índex comarcal (475,5 turismes per cada 1.000 habitants) i un 1,1% per sobre de l'índex català (456,8).

Pel que fa a l'antiguitat d'aquest parc mòbil, els valors d'aquest 2021 confirmarien la reversió de la tendència a l'envelliment del mateix que venia produint-se de manera evident d'ençà de l'esclat de la crisi. Així, si en el passat 2017 la proporció de vehicles amb una edat de 10 o menys anys assolí el valor mínim de la sèrie i es fixà en els 39,2% del total de vehicles del parc, en aquest 2021 l'indicador es situa ja en el 40,9%.

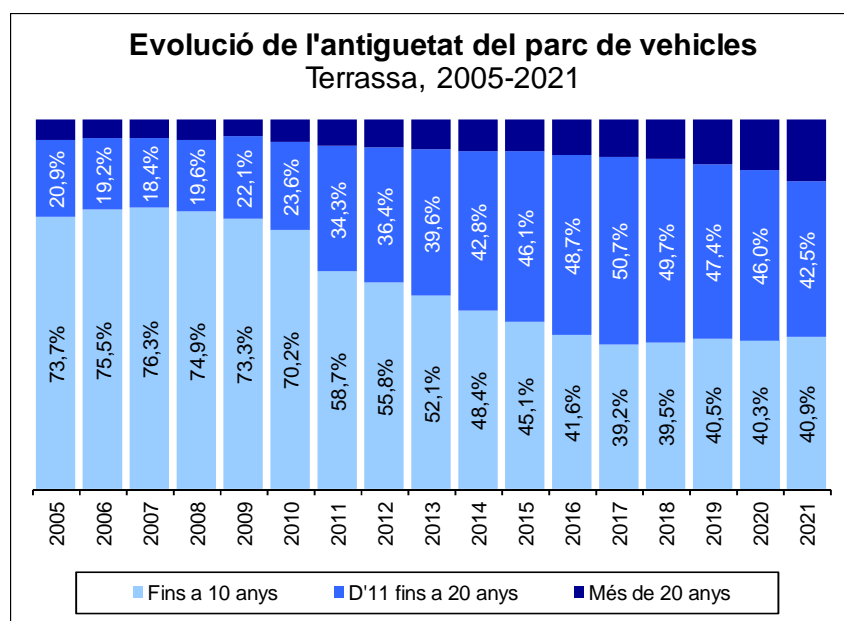
Parc de vehicles

Antiguitat¹. 2021

Anys d'antiguitat	Autobusos	Camions	Diclmotors	Desconegut	Motocicletes	Remolcs	Tractors	Turismes	Total	
10	32	4.211	447		11	6.982	555	421	43.694	56.353
11	8	350	61		1	523	25	42	3.020	4.030
12	2	375	101			671	47	26	3.791	5.013
13	11	304	129		2	635	47	18	3.566	4.712
14	2	554	188		1	905	161	60	3.905	5.776
15	8	955	260		2	1.123	133	129	5.540	8.150
16	4	1.004	307			1.059	113	130	5.576	8.193
17	4	839	227		3	793	127	105	5.185	7.283
18	3	693	244		3	458	127	95	4.635	6.258
19	3	592	222		3	305	60	64	3.834	5.083
20	4	420	318			213	90	45	2.959	4.049
> 20 anys	21	2.544	2.375		4	3.968	687	254	12.897	22.750
En blanc						1	1	12		14
Total	102	12.841	4.879		30	17.636	2.173	1.401	98.602	137.664

Font: Ajuntament de Terrassa. Serveis de Tecnologia, Logística i Qualitat.

1. Data de matriculació.



Font: Ajuntament de Terrassa. Servei de Sistemes d'Informació.

Tinguem en compte però que l'any 2007 els vehicles de 10 i menys anys havien arribat a representar el 76,3% del total del parc mòbil terrassenc.

Cal tenir present que la renovació del parc de vehicles de la ciutat incideix no només de manera negativa en la qualitat i seguretat dels desplaçaments quotidians dels terrassencs i terrassenques, sinó que va en detriment a més a més de la necessària disminució de l'impacte ambiental i energètic associat a la mobilitat tant dels ciutadans com de les mercaderies.

6. Cens de conductors

A Terrassa hi havia l'any 2020 un total de 129.367 autoritzacions per a la conducció de vehicles. Es tracta d'un decrement del -1,1% en relació a 2019, el primer experimentat en la totalitat d'una sèrie que s'inicia l'any 2004 i que sens dubte ha de tenir a veure amb les mesures associades a la contenció de la crisi sanitària viscuda a partir de març d'aquest 2020.

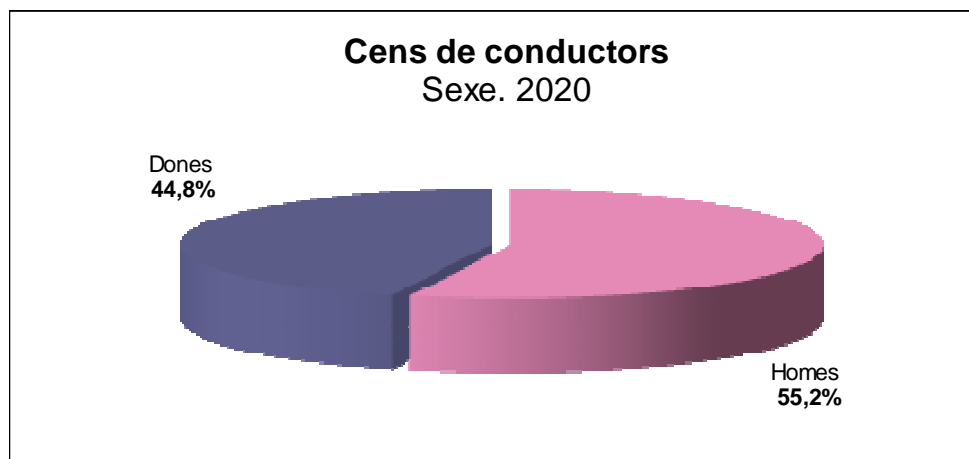
Del total de permisos de conduir expedits, un 55,2% són en mans d'homes, de manera que persisteix la tendència, encara que lenta, a l'equiparació entre homes i dones en l'accés a la mobilitat motoritzada privada (l'any 2004 eren el 58,4%).

Titulars de permís o llicència de conducció vigent

Sexe. 2004-06 i 2008-20

	2004	2005	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Homes	61424	62816	63.746	66.403	67.093	67.125	67.521	68.055	68.468	68.260	68.915	69.276	70.187	71.003	72.202	71.434
Dones	43699	45336	46.746	49.668	50.629	51.065	52.151	52.898	53.328	54.139	54.983	55.452	56.324	57.234	58.539	57.933
Total	105.123	108.152	110.492	116.071	117.722	118.190	119.672	120.953	121.796	122.399	123.898	124.728	126.511	128.237	130.741	129.367

Font: Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico.



Font: Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

7. Mobilitat quotidiana de la població²

7.1. La mobilitat total dels residents a Terrassa

L'any 2014, els ciutadans terrassencs realitzaven en dia feiner un total de 727.971 desplaçaments, el que suposava uns 3,57 desplaçaments al dia per persona, uns 4,02 si només es consideraven aquells ciutadans realment mòbils.

Mobilitat en dia feiner. Dades generals

Residents a Terrassa, 2006-2014

	2006	2014	Variació 2014-2006	
TOTAL desplaçaments	662.396	727.971	65.575	9,90%
Residents mòbils	176.150	181.251	5.101	2,90%
% Residents mòbils	92,7%	89,0%		
Residents no mòbils	13.908	22.492	8.584	61,72%
% residents no mòbils	7,3%	11,0%		
TOTAL residents	190.058	203.743	13.685	7,20%
Desplaçaments/dia	3,49	3,57	0,09	2,52%
Desplaçaments/dia població mòbil	3,76	4,02	0,26	6,81%

Font: elaboració pròpia a partir de l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006* (Generalitat de Catalunya, ATM, IERMB) i de l'*Enquesta de Mobilitat al Municipi de Terrassa 2014* (Ajuntament de Terrassa).

Així, d'ençà de l'any 2006, el nombre de desplaçaments efectuats pels terrassencs en un dia feiner s'hauria incrementat en un 9,9% (65.575 nous desplaçaments), un creixement que en part s'explicaria pel propi creixement demogràfic (13.685 nous residents de 4 i més anys, un creixement del 7,2%), però també per la creixent mobilitat adquirida per part d'aquests ciutadans: l'any 2014 cada resident duia a terme un 2,5% més de desplaçaments que l'any 2006, un 6,8% més si només es té en compte aquella població que en un dia laborable realitza algun desplaçament (1 de cada 10 residents a la ciutat són ciutadans que podríem considerar com a no mòbils).

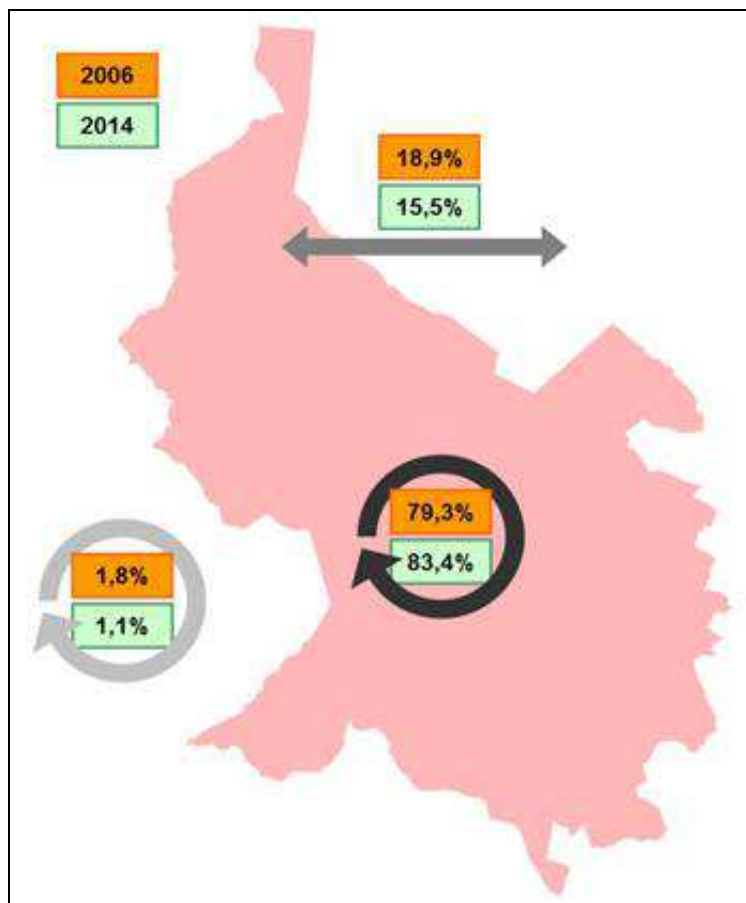
Per contra, el temps mitjà diari dedicat a la mobilitat hauria disminuït en un 2,6%, dels 71,4 minuts diaris de 2006 (19 minuts per desplaçament) als 69,5 minuts de mitjana del 2014 (17,3 minuts per cada desplaçament).

² Les dades relatives a l'any 2014 provenen de l'enquesta encarregada pel Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa en el marc de la revisió del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de la ciutat. Les corresponents a l'any 2006, per la seva banda, provenen de l'estudi *La mobilitat dels residents a Terrassa. Explotació de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006* elaborat durant 2010 per l'Observatori Econòmic i Social i de la Sostenibilitat de Terrassa (OESST) en el marc del conveni signat, el 24 de setembre de 2009, amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per a l'explotació de l'*EMQ 2006* per determinar la mobilitat al municipi de Terrassa i a la comarca del Vallès Occidental. La versió íntegra de l'estudi es pot consultar a l'apartat "Mobilitat i sistema urbà" de la Web municipal (<http://www.terrassa.cat/servei-estudis>). En ambdues enquestes, tant la corresponent a 2006 com la d'aquest 2014, l'univers el constitueixen els residents a la ciutat de 4 i més anys d'edat.

7.2. L'àmbit territorial dels desplaçaments

D'aquests 727.971 desplaçaments, el 83,4% (607.402 desplaçaments) serien amb origen i destinació a la pròpia ciutat de Terrassa (desplaçaments intramunicipals), mentre que un 15,5% (112.732 desplaçaments) són desplaçaments efectuats pels residents amb només l'origen o destinació a la ciutat (desplaçaments de connexió), i el 1,1% restant (7.838 desplaçaments) el constituïrien aquells desplaçaments realitzats pels terrassencs dins o entre d'altres municipis (desplaçaments externs). D'aquesta manera, entre 2006 i 2014, mentre que els desplaçaments dins de la mateixa ciutat (desplaçaments intramunicipals) haurien crescut en un 15,6% (82.142 nous desplaçaments diaris), hauríem assistit a un decreixement pràcticament del -10% en la participació d'aquells desplaçaments connectius en la mobilitat total dels residents a Terrassa (12.466 desplaçaments de menys en aquests 8 anys). Per la seva banda, els desplaçaments externs, aquells que no tenen cap mena de vinculació territorial amb Terrassa, haurien també disminuït fins hi tot en una proporció major (un -34,3%, 4.100 desplaçaments menys).

Distribució territorial dels desplaçaments Residents a Terrassa, 2006-2014



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 i de l'Enquesta de mobilitat al municipi de Terrassa 2014.

Una creixent significació dels desplaçaments intramunicipals en relació als desplaçaments generats totals que sens dubte posa de manifest l'extraordinària capacitat que la ciutat manté, malgrat les dinàmiques de metropolitanització experimentades per al conjunt del territori en les darreres dècades, de donar resposta a les necessitats d'índole diversa que té la seva població, fet que sens dubte està estretament relacionat amb les característiques urbanes que la pròpia ciutat ha anat forjant, i ha sabut mantenir, al llarg de segles d'història.

Mobilitat en dia feiner. Àmbit de desplaçament

Residents a Terrassa, 2006-2014

	2006	2014	Variació 2014-2006	
INTRAMUNICIPALS	525.260	607.402	82.142	15,64%
	79,3%	83,4%		
CONNEXIÓ	125.198	112.732	-12.466	-9,96%
	18,9%	17,0%		
Origen a Terrassa	62.668	56.694	-5.974	-9,53%
Destí a Terrassa	62.531	56.038	-6.493	-10,38%
EXTERNOS	11.938	7.838	-4.100	-34,34%
	1,8%	1,1%		
TOTAL desplaçaments	662.396	727.972	65.576	9,90%

Font: elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 (Generalitat de Catalunya, ATM, IERMB) i de l'Enquesta de Mobilitat al Municipi de Terrassa 2014 (Ajuntament de Terrassa).

7.3. Els motius inductors a la mobilitat

En aquest context de creixement del nombre de desplaçaments realitzats pels residents (un 9,9% entre 2006 i 2009), la mobilitat per motius de treball i/o estudis (ocupacional) ha caigut en un -17,7%, mentre que la resta de desplaçaments han crescut en un 33,8%.

D'aquesta manera, un 65,2% del total dels desplaçaments efectuats en dia feiner respondrien a motivacions no lligades amb la feina ni amb els estudis (eren el 53,6% l'any 2006), mentre que el 34,8% serien desplaçaments ocupacionals (8 anys abans representaven el 46,4%).

Aquesta hegemonia de la mobilitat no ocupacional s'explica per la preeminència d'aquesta en aquells desplaçaments efectuats dins la ciutat de Terrassa, on aquests arriben a representar 7 de cada 10 desplaçaments duts a terme pels residents (eren el 59,5% l'any 2006). Per contra, en els desplaçaments intermunicipals la mobilitat hegemònica encara era, per aquest 2014, la mobilitat vinculada a l'activitat laboral i/o estudiantil, per bé que havia vist disminuir notablement la seva significació, des del 70,4% del total de desplaçaments amb origen o destinació a Terrassa l'any 2006, al 60% d'aquest 2014.

Mobilitat en dia feiner. Motiu del desplaçament

Residents a Terrassa, 2006-2014

	2006	2014	Variació 2014-2006	
TOTAL desplaçaments	662.396	727.971	65.575	9,90%
Ocupacional	307.632	253.144	-54.488	-17,71%
	46,4%	38,2%		
No ocupacional	354.764	474.827	120.063	33,84%
	53,6%	71,7%		
INTRAMUNICIPALS	525.260	607.402	82.142	15,6%
Ocupacionals	212.550	182.269	-30.281	-14,2%
	40,5%	30,0%		
No ocupacionals	312.711	425.133	112.422	36,0%
	59,5%	70,0%		
CONNEXIÓ	125.198	112.732	-12.466	-10,0%
Ocupacionals	88.142	67.588	-20.554	-23,3%
	70,4%	60,0%		
No ocupacionals	37.056	45.144	8.088	21,8%
	29,6%	40,0%		

Font: elaboració pròpia a partir de l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006* (Generalitat de Catalunya, ATM, IERMB) i de l'*Enquesta de Mobilitat al Municipi de Terrassa 2014* (Ajuntament de Terrassa).

7.4. El mode de desplaçament

El repartiment modal de la mobilitat en dia feiner apareixia dominat pels desplaçaments satisfets en modes no motoritzats (bàsicament el desplaçament a peu), que representen la meitat dels desplaçaments efectuats pels residents (el 50,1% dels desplaçaments) i que en els 8 anys que van de 2006 a 2014 han passat a esdevenir hegemònics (eren el 45,4% l'any 2006). Per la seva banda, i de manera paral·lela, els desplaçaments atesos en modes motoritzats individuals (de manera molt majoritària en cotxe) han disminuït notablement la seva rellevància, passant de representar el 45,3% del total de la mobilitat terrassenca l'any 2006 (compartien hegemonia amb els modes no motoritzats) a significar el 38,5% l'any 2014. Lluny d'aquestes significatives quotes modals però, els desplaçaments duts a terme en modes motoritzats col·lectius (autobús i tren principalment) també han vist incrementar lleugerament la seva significació a l'hora d'explicar la mobilitat dels residents, aglutinant un 11,4% del total de desplaçaments efectuats en dia feiner (per damunt del 9,3% que suposaven l'any 2006).

Aquest comportament general, tal com passava amb les motivacions inductores del desplaçament, apareix substancialment condicionat per la dimensió espacial o territorial del propi desplaçament.

Així, en els desplaçaments circumscrits a l'àmbit municipal de residència (desplaçaments intramunicipals), la ciutat de Terrassa, l'hegemonia dels modes no motoritzats no només s'accentua sinó que en aquests darrers anys s'ha reforçat: l'any 2014, pràcticament es satisfien de manera no motoritzada 6 de cada 10 desplaçaments (el 59,7% del total, lleugerament per damunt del 56,4% de l'any 2006), a la vegada que també han crescut els desplaçaments fets en modes motoritzats col·lectius (han passat de representar el 6,4% al 8,9% dels desplaçaments intramunicipals), i que de manera paral·lelament inversa han perdut protagonisme els modes motoritzats privats (donen resposta a un 31,4% dels desplaçaments, per sota del 37,2% de vuit anys enrera).

Mobilitat en dia feiner. Mode de desplaçament

Residents a Terrassa, 2006-2014

	2006	2014	Variació 2014-2006	
TOTAL desplaçaments	662.396	727.971	65.575	9,9%
No motoritzat	299.990	364.841	64.851	21,6%
	45,3%	50,1%		
Motoritzat Públic	61.525	82.899	21.374	34,7%
	9,3%	11,4%		
Morporitzat Privat	300.881	280.231	-20.650	-6,9%
	45,4%	38,5%		
INTRAMUNICIPALS	525.260	607.402	82.141	15,6%
No motoritzat	296.349	362.666	66.317	22,4%
	56,4%	59,7%		
Motoritzat Públic	33.698	54.036	20.338	60,4%
	6,4%	8,9%		
Morporitzat Privat	195.213	190.699	-4.514	-2,3%
	37,2%	31,4%		
CONNEXIÓ	125.198	112.731	-12.467	-10,0%
No motoritzat	361	860	499	138,5%
	0,3%	0,8%		
Motoritzat Públic	26.606	27.137	531	2,0%
	21,3%	24,1%		
Morporitzat Privat	98.231	84.734	-13.497	-13,7%
	78,5%	75,2%		

Font: elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 (Generalitat de Catalunya, ATM, IERMB) i de l'Enquesta de Mobilitat al Municipi de Terrassa 2014 (Ajuntament de Terrassa).

Lògicament, en els desplaçaments d'abast intermunicipal o de connexió els modes motoritzats privats agafen el relleu i esdevenen hegemònics, protagonitzant 3 de cada 4 desplaçaments efectuats pels residents (el 75,2%), mentre que els modes motoritzats col·lectius pràcticament satisfan la resta de la mobilitat connectiva (el 24,1%). Tinguem en compte, però, que malgrat sigui d'una manera més subtil i tènue, els modes motoritzats privats també han anat perdent rellevància en aquest àmbit territorial (servien al 78,5% del total de

desplaçaments amb origen o destinació a Terrassa l'any 2006), en aquest cas lògicament en favor dels modes motoritzats públics (s'hi duïen a terme el 21,3% dels desplaçaments intermunicipals l'any 2006) que és en aquests àmbits de connexió entre municipis on adquireixen la seva màxima funcionalitat.

7.5. La destinació dels desplaçaments intermunicipals

Dels 727.971 desplaçaments diaris duts a terme pels residents a la ciutat en aquest passat 2014, un 15,5% són desplaçaments intermunicipals de connexió, és a dir, desplaçaments entre Terrassa i un altre municipi, ja sigui amb Terrassa com a punt de partida o bé com a municipi de destinació.

Mobilitat en dia feiner. Desplaçaments de connexió

Residents a Terrassa, 2006-2014

<i>Comarca/Municipi</i>	<i>2006</i>	<i>2014</i>	<i>2006</i>	<i>2014</i>
VALLÈS OCCIDENTAL	75.602	68.162	60,4%	60,5%
<i>Sabadell</i>	19.412	17.310	15,5%	15,4%
<i>Rubí</i>	6.609	10.823	5,3%	9,6%
<i>Matadepera</i>	7.245	7.716	5,8%	6,8%
<i>Cerdanyola del Vallès</i>	7.142	7.251	5,7%	6,4%
<i>Sant Cugat del Vallès</i>	7.612	6.299	6,1%	5,6%
<i>Viladecavalls</i>	9.449	3.922	7,5%	3,5%
<i>Vacarisses</i>	3.125	2.628	2,5%	2,3%
<i>Barberà del Vallès</i>	837	1.758	0,7%	1,6%
<i>Sant Quirze del Vallès</i>	3.572	1.728	2,9%	1,5%
<i>Mollet de Vallès</i>	1.017	1.310	0,8%	1,2%
<i>Castellbisbal</i>	1.309	1.094	1,0%	1,0%
BARCELONÈS	25.818	27.352	20,6%	24,3%
<i>Barcelona</i>	24.983	24.800	20,0%	22,0%
BAIX LLOBREGAT	5.974	6.823	4,8%	6,1%
<i>Martorell</i>	2.110	1.318	1,7%	1,2%
<i>Prat de Llobregat, el</i>	583	1.318	0,5%	1,2%
BAGES	3.058	4.332	2,4%	3,8%
<i>Manresa</i>	374	2.349	0,3%	2,1%
VALLÈS ORIENTAL	2.374	2.777	1,9%	2,5%
<i>Granollers</i>	210	1.909	0,2%	1,7%
MARESME	2.365	880	1,9%	0,8%
<i>Altres</i>	10.007	2.416	8,0%	2,1%
TOTAL desplaçaments	125.199	112.742	100,0%	100,0%

Font: elaboració pròpia a partir de l'*Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006* (Generalitat de Catalunya, ATM, IERMB) i de l'*Enquesta de Mobilitat al Municipi de Terrassa 2014* (Ajuntament de Terrassa).

Lògicament, el principal àmbit d'interacció funcional de la ciutat, des del punt de vista de la mobilitat dels seus residents, és el metropolità: un 94,6% dels

desplaçaments de connexió tenen a veure amb aquest àmbit integrat per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, que fins hi tot ha vist incrementar en aquests darrers anys la intensitat de vinculació amb la ciutat de Terrassa (representava el 90,3% dels desplaçaments connectius l'any 2006).

Dins d'aquest àmbit, hi destaquen dues comarques que constitueixen l'àmbit de relació de pràcticament el 85% dels desplaçaments connectius: la comarca de la qual Terrassa n'exerceix la capitalitat, el Vallès Occidental, que és l'àmbit d'origen o destinació de 6 de cada 10 d'aquests desplaçaments (el 60,5%); i la comarca del Barcelonès, en la qual hi ha el municipi que articula i dona sentit a aquesta vasta ciutat real metropolitana, que és l'àmbit d'origen o destinació d'un 24,3% de la mobilitat diària intermunicipal dels residents a Terrassa.

A molta distància d'aquests dos àmbits comarcals hi trobem les comarques veïnes del Baix Llobregat (un 6,1% dels desplaçaments connectius) i, fora d'aquest àmbit normativament considerat com a metropolità, del Bages (un 3,8%).

Es dibuixa, doncs, un patró territorial de la mobilitat intermunicipal dels residents dominat per la proximitat, en primer terme, i la radialitat que dibuixen la majoria de les infraestructures de comunicacions, viàries i ferroviàries, des de la perifèria metropolitana convergint vers al centre articulador d'aquesta ciutat real, com a segon element característic.

El detall municipal d'aquestes relacions posa de manifest la marcada polarització d'aquests fluxos de mobilitat connectiva cap a dos nodes fonamentals, les ciutats de Barcelona i Sabadell (són la destinació o origen de pràcticament 4 de cada 10 desplaçaments), als quals segueixen com a àmbits municipals de relació aquells que constitueixen el *sistema urbà* de Terrassa o aquells municipis que juguen un paper més rellevant en l'articulació de la mateixa comarca vallesana: municipis com Rubí, Matadepera, Cerdanyola del Vallès, Sant Cugat del Vallès, Viladecavalls, o Vacarisses.

7.6. La mobilitat intramunicipal

Dels 727.971 desplaçaments que els residents a Terrassa realitzaven en un dia feiner de l'any 2014, un 83,4% (607.505 desplaçaments) eren desplaçaments amb origen i destinació a la mateixa ciutat de Terrassa (desplaçaments intramunicipals).

De mitjana, estaríem parlant de desplaçaments d'1,68 quilòmetres (un -2,8% per dessota dels 1,72 quilòmetres de 2006), i d'una durada de 13,8 minuts (prop de mig minut menys que el temps mitjà invertit l'any 2006).

D'aquests desplaçaments, el 45,9% serien desplaçaments amb origen i destí dins del mateix districte de la ciutat (desplaçaments intradistricte), una tipologia de desplaçaments que entre el 2006 i el 2014 s'haurien incrementat en un 7,6%. De fet, el principal flux de desplaçaments interns a la ciutat és aquell que té lloc en el districte central de la ciutat: poc més de 72 mil desplaçaments diaris (el 13,1%) tenen com a origen i destí el districte 1 terrassenc.

Mobilitat en dia feiner. Desplaçaments intramunicipals

Residents a Terrassa, 2006-2014

ANY 2006	D1	D2	D3	D4	D5	D6	NS/NC	TOTAL
D1	65.131	13.924	24.160	49.121	47.224	25.192	339	225.090
D2		14.978	6.128	5.061	3.921	12.046	0	42.134
D3			30.392	14.408	20.066	9.021	845	74.731
D4				40.723	21.645	9.415	1.048	72.831
D5					37.492	24.021	498	62.012
D6						47.291	1.171	48.462
NS/NC							0	0
TOTAL								525.260

ANY 2014	D1	D2	D3	D4	D5	D6	NS/NC	TOTAL
D1	72.301	19.850	36.045	49.021	51.068	30.056	10.643	268.984
D2		19.474	8.392	2.205	4.917	9.339	6.058	50.385
D3			30.952	9.793	11.950	13.354	9.325	75.374
D4				40.091	21.978	8.331	5.644	76.044
D5					45.022	23.514	12.341	80.877
D6						46.060	9.339	55.399
NS/NC							442	442
TOTAL								607.505

Font: elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 (Generalitat de Catalunya, ATM, IERMB) i de l'Enquesta de Mobilitat al Municipi de Terrassa 2014 (Ajuntament de Terrassa).

Però malgrat aquesta progressió, els desplaçaments majoritaris dins la ciutat exercirien una funció connectiva tot relacionant àmbits o districtes diferents (desplaçaments interdistricte, amb origen i destí a districtes diferents): un 54,1% del total de desplaçaments interns a Terrassa són d'aquesta naturalesa, havent-se incrementat en un 5,1% en aquest mateix període. D'entre aquests però, mereixen una especial atenció i consideració aquells desplaçaments de patró espacial radial (són aquells desplaçaments que tenen com a origen o destinació l'àmbit del districte 1 des de o cap a la resta de districtes que el circumden), ja que representen 6 de cada 10 (el 62,1%) desplaçaments entre districtes diferents de la ciutat i amb increment del 16,6% són la tipologia de desplaçament intern a la ciutat que més ha progressat.

