

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE TERRASSA / URBAN MOBILITY PLAN OF TERRASSA

FOTO DE PORTADA



Foto2

Foto3

Plan de movilidad urbana sostenible de Terrassa 2016-2021

Terrassa, ciudad de 215.00 habitantes (2015) redactó su segundo plan de movilidad urbana sostenible. Actualmente vigente, propone entre otros aspectos la aplicación de una Zona Urbana de Atmósfera Protegida (ZUAP) y una reformulación de la red urbana de autobuses.

Ciente:

Ayuntamiento de Terrassa. / Diputación de Barcelona

Equipo

Intelligentmobility / Mcrit / Lavola

Documentación disponible

<http://plamobilitat.terrassa.cat/ja-pots-consultar-els-documentos-finals-del-pmu-2016-21>

Vídeo catalán:

<https://www.youtube.com/watch?v=cjvzQ36eytl&feature=youtu.be>

Video castellano:

<https://www.youtube.com/watch?v=TCAJkGxYFE&feature=youtu.be>

Video inglés:

<https://www.youtube.com/watch?v=uUurLSeCy-U&feature=youtu.be>

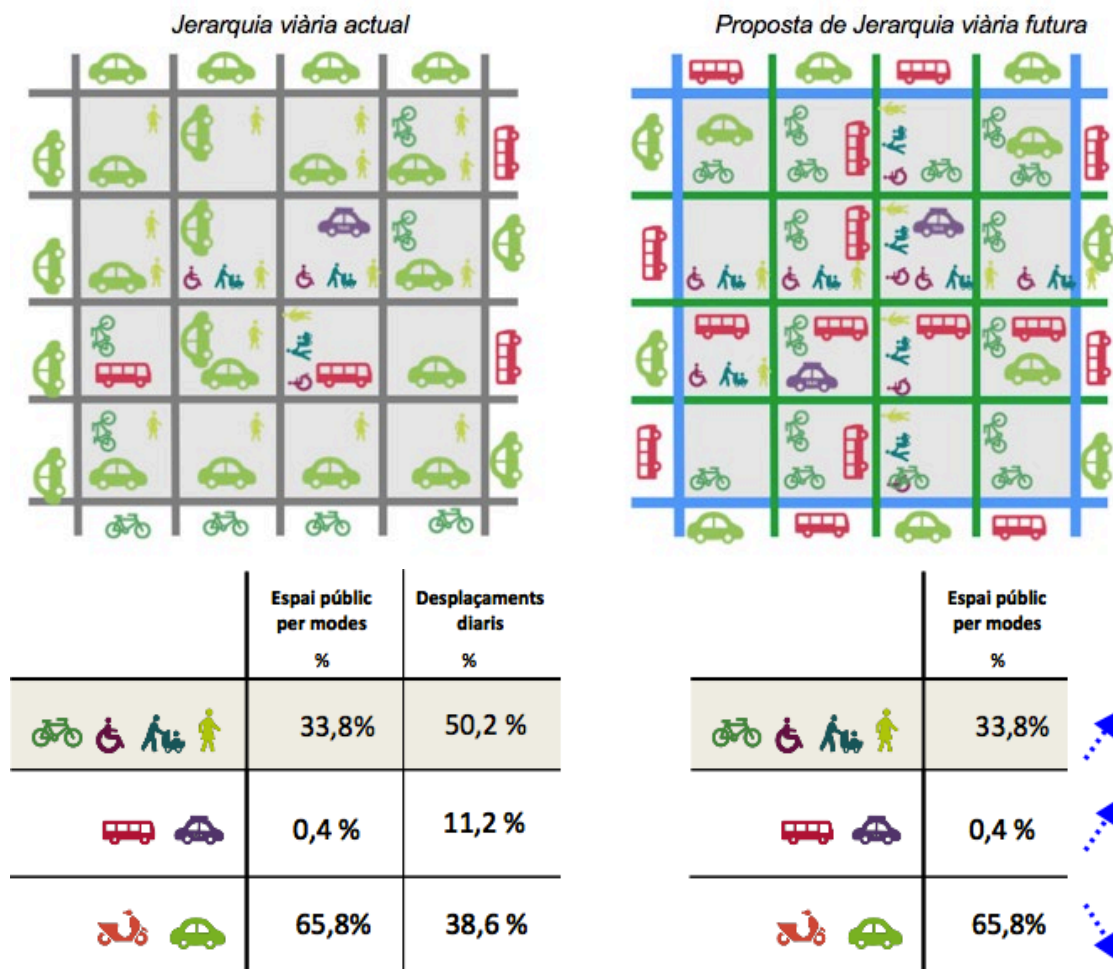
Objetivos.

Los Objetivos que debe alcanzar el desarrollo del PMU son los siguientes:

- Crear proximidad y espacio público vivo.
- Favorecer la integración, interoperabilidad e interconexión de las diferentes redes de transporte.
- Hacer más competitivo el transporte público frente al transporte privado.
- Mejorar la eficiencia de la distribución urbana de mercancías.
- Educar, informar y sensibilizar a la población hacia una cultura de movilidad sostenible, saludable y segura.
- Fomentar los combustibles y tecnologías menos contaminantes.
- Evitar la sobreprotección del automóvil.

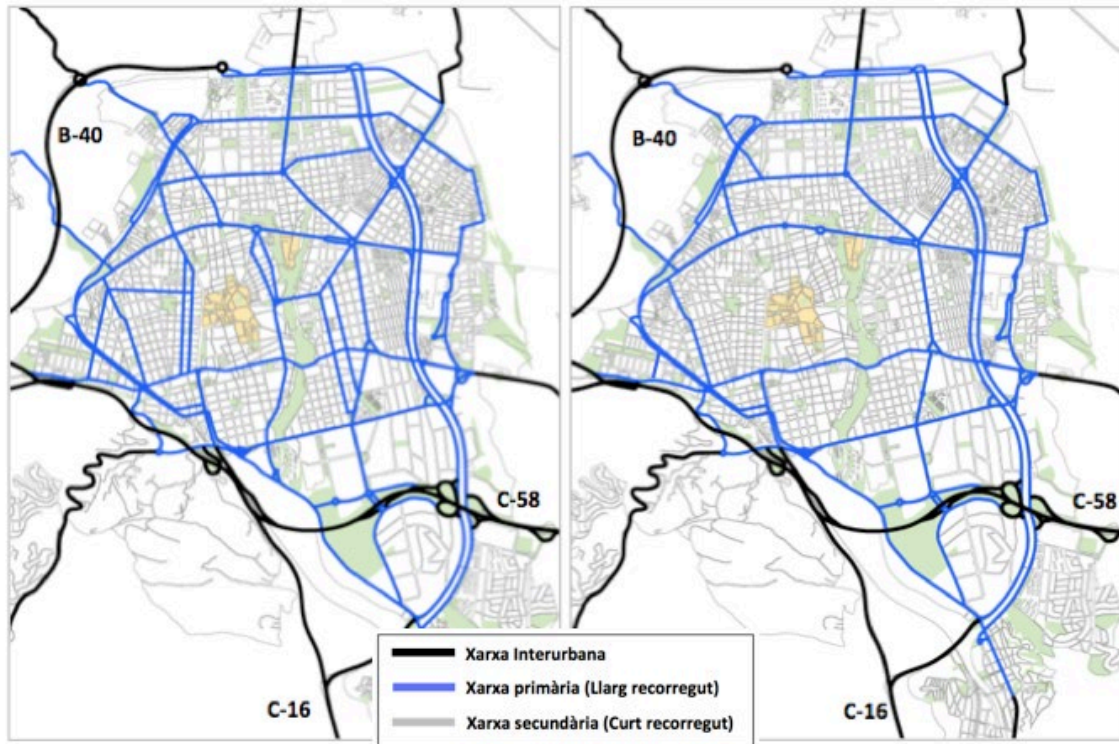
Principio general y Criterios estratégicos

La evolución del modelo actual al propuesto, siguiendo los principios de la movilidad sostenible, se expresa a partir del esquema conceptual siguiente, donde el vehículo privado debe diferenciar entre la



Red viaria general, donde se jerarquiza y limita el viario dedicado a desplazamientos de acceso y salida de largo recorrido en el municipio (con mayor capacidad para los vehículos

motorizados), y el viario para desplazamientos de proximidad, donde se prioriza los modos de a pie, bicicleta o equivalentes y transporte público.



% de viario de largo recorrido:
% de viario de proximidad/barrio

Estructura de las propuestas básica de actuación

Los instrumentos de actuación propuestos se organizan o estructuran en 6 ámbitos base y un conjunto de medidas de coordinación y gestión transversal

Ámbitos de actuación

1. Mobilitat a peu	
2. Mobilitat en bicicleta	
3. Mobilitat en transport públic	
4. Mobilitat en vehicle motoritzat privat	
5. Aparcament	
6. Gestió de la Mobilitat	
7. Disseny i paisatge urbà, pacificació del trànsit i zones ambientals	
8. Distribució urbana de mercaderies	

1. Red de desplazamientos a pie
2. Red de desplazamientos en bicicleta o vehículos equivalentes

3. Red de transporte público
4. Red de vehículo privado motorizado
5. Aparcamiento
6. Gestión de la movilidad
7. Diseño y paisaje urbano. Pacificación del tráfico y zonas ambientales
8. Distribución urbana de mercancías

Elementos metodológicos

Els elements metodològics són els camps relacionats amb el procés d'establiment d'un Pla de Mobilitat Urbana. Sovint són eines necessàries o imprescindibles per a poder garantir la correcta preparació, desenvolupament i seguiment de les accions concretes del Pla.

1. Organització



2. Implementació



3. Seguiment i avaluació



Cada ámbito de actuación así como los elementos metodológicos disponen de un conjunto de actuaciones a realizar sobre su red correspondiente. Todas ellas se encuentran sin embargo integradas en la jerarquización viaria general.

Estructura de la propuesta básica de transformación.

Merecen destacarse especialmente el ámbito 7: Pacificación del tráfico y zonas ambientales por su carácter innovador y del cual se espera un efecto catalizador en el conjunto del municipio.

En este se define la ZUAP (Zona Urbana de Atmósfera protegida) como instrumento para combatir la alta contaminación detectada en Terrassa y motivo por el cual está obligada por Normativa Europea a realizar acciones.



Se propone una implantación progresiva del ámbito ZUAP de forma que pueda ser asimilado adecuadamente por los residentes y usuarios del municipio.

Àmbit de transformació FASE 1



Àmbit Final (FASE 2)

