

R

REPORTATGE

QUÈ EN
SABEU
DELS...

1/

Itineraris

La xarxa contemplada per a les bicicletes té 144 quilòmetres, dels quals 17,85 són de carrils-bici i 126 corresponen a rutes que cohabituen amb els carrers i avingudes de Terrassa.

2/

Aparcaments

En total hi ha 1.122 places, una xifra que s'ha triplicat des de l'any 2010. S'ubiquen a les escoles, a prop de les estacions de transport públic i a clubs esportius. El CN Terrassa té un tancat amb 115 usuaris de mitjana diària.

3/

Usuaris

La gran majoria d'usuaris són homes. Segons l'enquesta feta en el procés participatiu del Pla de Mobilitat el percentatge era de 83,5% per davant del 16,5% que correspon a les dones.



Bicicletes

TRANSPORT SALUDABLE

L'augment progressiu d'usuaris fa que anar en bici a l'escola o a la feina formi part del paisatge urbà de Terrassa.

Els usuaris s'incrementen any rere any perquè la ciutat també disposa de les infraestructures necessàries. Nebridi Aróztegui

Mar Moreno

Terrassa té l'honor de ser una ciutat capdavantera en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport. Fins i tot té una plaça pròpia, situada a la rotonda on conflueixen el passeig del Vint-i-dos de Juliol, la carretera de Rellinars i el passeig de les Lletres. Inaugurada el 28 de març és una de les poques que hi ha a l'Estat.

Les entitats, les administracions i els particulars s'han esforçat per tirar endavant propostes per fer-la viable com a mitjà de transport eficient, net, saludable i sostenible. Un exemple: Terrassa va ser la segona ciutat catalana a posar en marxa el servei de lloguer de bicis públiques Ambicia't, que va funcionar del 2007 al 2010. Una

EL 66% DE LA POBLACIÓ VIU A MENYS DE 150 METRES D'UN ITINERARI. NOMÉS CAL INVERTIR UN MINUT DE TEMPS

experiència que va visualitzar-la com a mitjà de transport. Una proposta que es va traslladar als instituts el 2012. "Són cursos de formació adreçats a alumnes de 12 i 13 anys. Fan pràctiques de circulació pel carrer en grups reduïts i amb monitors per aprendre a circular amb l'objectiu que perdin la por", comenten des de l'àrea de Mobilitat de l'Ajuntament. El 2014 es van fer 23 cursos a dotze centres educatius i aquest any se'n licitaran 24 de nous.

Anar en bici està de moda

El treball i la inversió feta aquests darrers anys veuen ara els seus fruits amb l'augment d'usuaris que la utilitzen per anar a la feina, per portar els nens a l'escola o, senzillament, per passejar seguint els itineraris que proposa la guia editada el 2014 pel Consistori, que

L'ENTORN DE TERRASSA TÉ UNA XARXA DE CAMINS TRANSITABLES EN UN 80% DELS CASOS

contempla els carrils-bici i els circuits que cohabituen amb els carrers.

A més, el nivell d'accidentalitat no és gaire elevat. Segons el darrer informe de la Policia Municipal que recull dades del 2013, aquest any es van produir 58 sinistres i els mesos de maig i juliol van ser els de més col·lisions. L'estudi recull que la major accidentalitat es va produir a les 19h, majoritàriament de dia, que el 41% van ser per envestida i que en un 67% hi havia un vehicle implicat. Un 89% van ser homes (els grups d'edat majoritaris eren d'entre 11 i 15 anys; 16 i 20, i a partir de 50) i en un 68% dels casos les lesions van ser lleus.

Canviar els hàbits en un tres i no res no és gens fàcil. Cal conèixer les rutes i les seves connexions

/ Segueix a la pàg. 4 /

REPORTATGE

amb les calçades, els aparcaments, les senyalitzacions i unes mínimes normes de seguretat.

Per facilitar aquesta tasca, l'Associació BiciTerrassa (BiTer) organitza cursos de circulació individuals perquè els futurs usuaris tinguin una formació prèvia i cada dijous es troben al pati de la Casa Baumann per fer una pedalada col·lectiva d'hora i mitja (de 20 a 21.30 h) per circular i descobrir la ciutat des d'un altre punt de vista.

Hi ha la percepció que Terrassa té una orografia accidentada. No obstant això, només el 18% de la vialitat urbana té un pendent superior al 15%. Els desnivells més importants es localitzen als eixos perpendiculars a l'avinguda de Barcelona i en les urbanitzacions perifèriques. El 82% restant fa que

ABANS DE CIRCULAR ÉS ACONSELLABLE ANAR A UN CURSET PER CONÈIXER ELS ASPECTES BÀSICS QUE CAL SABER

sigui fàcil desplaçar-se per la ciutat. Els eixos amb més demanda són els vials que disposen de carrils-bici o bé permeten una cohabitació fàcil amb altres vehicles.

Una ciutat per anar a peu

Segons el Pla de Mobilitat Urbana 2015-2020 els vianants fan el 50,2% dels desplaçaments que es fan diàriament a Terrassa, tot i tenir només el 33,8% de la superfície disponible del teixit urbà. "Som

Com iniciar-se?

Anar en bici és com conduir un cotxe. Mai s'oblida. Però és indubtable que cal refrescar la memòria per no cometre cap imprudència, per conèixer la normativa i activar els reflexos. A BiTer imparteixen cursos de circulació per tenir una formació prèvia i també fan sessions especials per a aquells que comencen de zero, cada dijous de 17 a 19h al parc de Vallparadís. Són el pas previ per deixar de ser poruc i guanyar en seguretat per desplaçar-se en un mitjà eficient, net i saludable. Tanmateix, abans de començar és important comprovar el bon estat de la bicicleta, que estigui ben equipada i a l'alçada de l'usuari. Sortir el cap de setmana és ideal perquè la gent és més permissiva i tolerant. És el moment per provar les habilitats, practicar la senyalització amb els braços i ser capaç de mirar enrera sense perdre l'equilibri i l'estabilitat. És recomanable circular pels carrils-bici o si no per voreres amples i zones de vianants (respectant en tot moment la seva prioritat) i triar els itineraris que siguin curts i poc transitats. En cas de dubte o inseguretat és millor baixar de la bicicleta i anar caminant per evitar ensurts que poden ser innecessaris.

L'associació BiciTerrassa (BiTer) organitza una marxa per reclamar enllaços amb altres localitats veïnes, com Matadepera i Sabadell. Pep Masip

conscients que encara la bicicleta representa una petita part. La clau és mantenir que la gent camini. Com a ciclistes, preferim que una persona no vagi en bici a que ho faci per la vorera", comenta l'Haritz Ferrando, dinamitzador de BiTer.

Certament hi ha molta feina feta, però també queda molt per fer. Una de les reivindicacions és enllaçar amb altres localitats.

A Matadepera, fent un itinerari des de la plaça de l'Aigua, i a Sabadell, a través de la N-150 i passant per davant de l'Hospital. Una tercera és enllaçar la carretera de Castellar fins a la Torre Mossèn Homs i, si s'escau, anar fins a Matadepera.

Elèctriques i plegables

En aquest cas, la crisi ha fet més bé que mal. La bicicleta s'ha convertit en l'alternativa a l'abast de tothom. Una moda que ha coincidit amb la tendència a l'alça de les bicis elèctriques i les plegables, adaptades als interessos dels usuaris. Les primeres perquè permeten fer quilòmetres amb el mínim esforç i les segones perquè són fàcils de transportar i es guarden en el mínim espai possible. Dues opcions que guanyen adeptes. //



GERMANES PRIETO-ESPINOSA

“Per a nosaltres era una assignatura pendent”

Maribel, 51 anys
ADMINISTRATIVA

Vanesa, 39 anys
EDUCADORA INFANTIL

Diana, 42 anys
ADMINISTRATIVA

Vostès van ser alumnes de la Bici-Escola que s'organitza cada dijous al parc de Vallparadís. Per què s'hi van inscriure?

Ens hi vàrem apuntar perquè la Maribel va veure el curs anunciat i ens va engrescar. Nosaltres sempre havíem tingut moltes ganes d'aprendre'n. El nostre pare, que havia estat ciclista semiprofessional, ens va ensenyar a nedar, patinar i jugar a bàsquet, però mai a anar en bici. Era un tema pendent. És cert que havíem fet algun intent, però sense continuïtat. Ara fa un anys que vam acabar el curs. Estem molt agraïdes al BiTer. Sense saber-ne gairebé gens, ara ja podem moure'ns per la ciutat i fer alguna excursió.

Per a nosaltres, fins fa poc, això

era impossible... I ara, fins i tot, ja tenim bici!

És el mitjà de transport habitual per desplaçar-vos per la ciutat? Tot sovint ho és. Esperem agafar més confiança de mica en mica i utilitzar-la encara més.

Què han descobert anant en bicicleta?

Bàsicament, una altra manera de viure. És ràpida, econòmica, ecològica, fas salut, és divertida i et dona moltes satisfaccions... Què més se li pot demanar a un mitjà de transport?

Terrassa és una ciutat concebuda per circular amb aquest mitjà de transport?

Pensem que cal més sensibilització. Tenim un bon traçat de carril-bici, però hi ha trams que caldria senyalitzar. A més, els existents, no es respecten prou.

Un desig?

Mai és tard per aprendre a anar en bici. Val la pena anar al curs del BiTer. //

Els itineraris més utilitzats pels ciclistes urbans

Els eixos amb més demanda són els vials que disposen de carrils-bici i els que permeten una cohabitació fàcil amb altres vehicles:

Parc de Vallparadís

Diàriament, s'estima que circulen unes 300 bicicletes que segueixen els camins i recorreguts fets. Els ciclistes el trien perquè és un entorn natural al vell mig de la ciutat. El pulmó verd de Terrassa permet fer activitats saludables, de lleure, d'oci i de salut.

Pg. del Vint-i-dos de Juliol

És un dels vials que han experimentat un increment del nombre d'usuaris, especialment en la zona de l'estació del Nord. És utilitzat per fer desplaçaments d'oci i de lleure perquè és un itinerari apte per a ciclistes de tots els nivells.

Illa de vianants i Rambla d'Egara

És una de les zones més importants de pacificació urbana del Centre. Des de l'àrea de



Mobilitat han comptabilitzat entre 250 i 300 bicicletes diàries. En aquest cas, els usuaris l'utilitzen per fer desplaçaments quotidians com pot ser anar a la feina, portar els nens a l'escola, anar als instituts o bé fer compres al Centre o visitar el casc antic.

Carretera de Castellar

Aquest eix no disposa de carril-bici ni de la senyalització corresponent a la convivència

entre bicicletes i el trànsit motoritzat. No obstant això, es constata una elevada intensitat del trànsit de bicicletes. El tram amb més aflluència es localitza en el comprès entre la plaça de la Dona Treballadora i el Campus Universitari de la UPC. En aquesta zona es pot registrar diàriament una aflluència a l'entorn de 350 ciclistes.

Av. de l'Abat Marcet

L'àrea de Mobilitat té registrades intensitats que oscil·len entre les 200 i les 350 bicicletes al dia, segons el tram.

Rambla de Francesc Macià

Diàriament, s'estima que n'hi circulen unes 250. Aquest vià no té cap carril-bici segregat i, en general, la bicicleta circula en cohabitació amb el vehicle privat.

Av. de Barcelona

És un dels itineraris que potser tenen menys ciclistes. Es calcula que diàriament en circulen poc més de 200.

REPORTATGE



ALBERT SOLER

“Els carrils-bici són molt precaris”

Albert Soler, 38 anys
EDUCADOR SOCIAL I TÈCNIC
DE PROJECTES DE CREU ROJA

Sempre ha fet servir la bici?
Sí, des dels 16 anys.

És el seu mitjà de transport habitual?

En els trajectes urbans, sí. Els meus fills, en Pau, de 7 anys, i l'Anna, de 3, també van en bici si anem a l'escola, a alguna extraescolar o a per la ciutat. En Pau va amb la seva pròpia des dels 5 anys i l'Anna encara va a la cadireta.

Es considera una “excepció” o hi ha molts pares com vostè?

Hi ha altres famílies que també ho fan, tot i que no és tan habitual fer-ho durant l'any, inclòs l'hivern o els dies en què plou una mica. Quan això passa no ens trobem ningú més pel carrer.

Creu que Terrassa té una bona infraestructura?

Nosaltres anem pel carril-bici del passeig del Vint-i-dos de Juliol. Tot i ser molt millorable, és un dels més segurs, pensant en els nens. La resta de Terrassa té uns carrils-bici molt precaris i per moure-s'hi



amb infants és fins i tot perillós.

Hi ha respecte pels ciclistes per part de vianants i conductors?

Alguns vianants estan cansats de les bicicletes, però si et mous amb respecte no tenen cap motiu de queixa. Mourer's per la vorera (quan no hi ha més opció) és una bona oportunitat per mostrar als nens que ells són els més vulnerables i que tenen la prioritat.

Pel que fa als vehicles, no acostumen a respectar-te gaire i a sobre semblen molestos amb les bicicletes... Jo sempre penso allò que la meua no és “una bici més, sinó

un cotxe menys”. Si ho veiessin així potser no els farien nosa les bicicletes.

Què diria a la gent que encara té dubtes?

Jo ho tinc tan incorporat que se'm fa molt estrany convèncer algú. A més, amb el boom de les bicis elèctriques, és força difícil trobar arguments per dir “no” a la bici.

Un desig?

Que millorin les infraestructures perquè, si comença a ser un mitjà de transport més estès, les actuals no podran assumir-ne l'increment. //

MIGUELINA VALÈNCIA

“Fa que la ciutat sigui més humana”

Miguelina València, 61 anys
MESTRA, RESIDENT AL BARRI
DE CA N'AURELL

Des de quan es desplaça en bici per anar a la feina?

Fa tres anys. Hi vaig quatre dies per setmana. L'altre vaig a peu.

És una ciutat fàcil per circular?

Penso que encara ha de millorar molt pel que fa a la facilitat a l'hora de circular. S'han de pacificar més zones, han d'haver-hi més carrils-bici i millor senyalitzats...

A banda de ser un mitjà econòmic i sostenible, què li aporta a nivell personal?

És un mitjà de transport que em permet “palpar i olorar el que passa pel carrer”, sentir-me més integrada a la ciutat, gaudir molt més que amb qualsevol altre del paisatge urbà. També em permet mantenir-me en forma sense necessitat d'anar a un gimnàs.

Animaria més gent que agafi aquesta opció?

I tant! És força accessible per a tot-



hom, agradable, democràtic i atractiu. És saludable no només per al ciclista sinó també per a l'altra gent i per a l'entorn.

Ha pensat alguna vegada a comprar-se una bicicleta plegable o una d'elèctrica?

L'elèctrica és una molt bona opció per a una ciutat com Terrassa en què hi ha força desnivell entre els diferents barris. Et permet adequar el pedaleig als diferents graus de forma física i tens una ajuda per als moments en què les teves forces minven. Les plegables són molt versàtils perquè et faciliten

anar i entrar a quasi qualsevol lloc i no haver-la de deixar al carrer. En el meu cas concret en vaig comprar una plegable quan em van robar la de passeig.

Com veu el futur?

Una ciutat plena de bicis és més humana i habitable. Hem d'aconseguir pacificar-la per gaudir-la amb seguretat, rebaixant l'ús del vehicle privat i potenciant altres alternatives, com anar a peu, en bicicleta o en transport públic. En aquest sentit, penso que ara l'Ajuntament està fent una aposta seriosa i decidida. //