

TERRASSA SOBRE RODES:



Manóah Martín Gonzàlez

INS Mont Perdut.

2n. Batxillerat.

11/01/2016

ÍNDEX:

1.	Presentació del treball	P. 2-3
2.	Cronologia de l'evolució de Terrassa	P. 3-11
3.	Impacte de la bicicleta a Terrassa.	P. 11
	3.1. Ambientalment	
	3.2. Sanitàriament	
	3.3. A escala d'infraestructures	
4.	Tipus de ciclisme	P.12-17
	4.1. Ciclisme en pista	P.12-13
	4.2. Ciclisme en ruta	P.13-14
	4.3. Ciclisme de muntanya	P. 14-15
	4.4. Cicloturisme	P.15-16
	4.5. BMX	P.16-17
5.	Servei de lloguer de bicicletes a Terrassa	P. 17-19
6.	Consells de l'Ajuntament per circular a Terrassa.	P. 19
	6.1. A la ciutat	
	6.2. Transport públic	
	6.3. Aparcament	
	6.4. Servei de planificació de rutes per Terrassa.	
7.	Col·laboracions de l'Ajuntament.	P.20
8.	Conclusió	P.21
9.	Webgrafia	P.22-24
10.	Enquestes	P.24-27
11.	Annex	P.28-29

1. Presentació del treball.

És Terrassa una bona ciutat per anar en bici?

Com a usuari de bicicleta i ciutadà de Terrassa, em conec bastant bé les rutes existents. Habitualment practico ciclisme per rutes de camp ja que és molt relaxant i no hi ha l'inconvenient del trànsit. En canvi, quan circulo per vies urbanes, trobo a faltar una continuïtat, una comprensió i respecte per part dels vianants i també per part dels conductors.

Llavors, aquestes carències que deixa Terrassa quant al ciclisme, em mouen a fer un treball de recerca.

En aquest treball de recerca em plantejo si Terrassa està preparada, en referència a altres ciutats per a la pràctica del ciclisme. El meu objectiu es avaluar l'impacte a nivell ambiental social, sanitari i l'adaptació de les infraestructures per suportar la llei d'oferta i demanda de la nostra ciutat.

Comú a aquest estudi de la ciutat en els àmbits abans anomenats, em dedicaré a la recerca d'informació quant al ciclisme públic i esportiu.

Com que Terrassa no és tan turística com altres ciutats, com és el cas de Barcelona, no pot oferir moltes rutes cicloturístiques, encara que, en contrapartida la nostra ciutat és un bon punt d'origen per dur a terme aquestes rutes per altres ciutats.

Per conèixer la importància que té el ciclisme entre els Terrassencs i si estan contents amb les facilitats que proporciona l'Ajuntament de la nostra ciutat, realitzaré enquestes dividides en 3 franges d'edat que comprenen: De 12-17, de 18-39 i de 40-65 anys les dades de les quals seran representades en forma de gràfica.

Com comentava al primer paràgraf, duré a terme un anàlisi de: l'impacte del ciclisme en el medi ambient, pel que fa a la urbanització d'espais naturals com a aspecte negatiu i com es comporta de manera sostenible amb l'entorn com a aspecte positiu, entre d'altres.

En l'aspecte social, les entitats creades per aquesta afició al ciclisme que per a molts s'ha convertit en un estil de vida com a impacte social. Pel que fa a les infraestructures, els canvis que ha introduït l'Ajuntament i els seus apartats encarregats de la mobilitat a Terrassa.

A banda d'aquest anàlisi, estudiaré qui o quins van ésser els pioners de la revolució sobre les dues rodes a la ciutat de Terrassa i els seus voltants. I fins i tot, els primers tallers o col·lectius pioners d'aquest mitjà de transport.

2. Cronologia de l'evolució de Terrassa.

La Peña Nicky's és una entitat que porta des del 23 d'octubre de 1946 en funcionament. Actualment, formen part d'aquesta penya aproximadament uns 180 socis de la penya i al voltant de 300 afiliats.

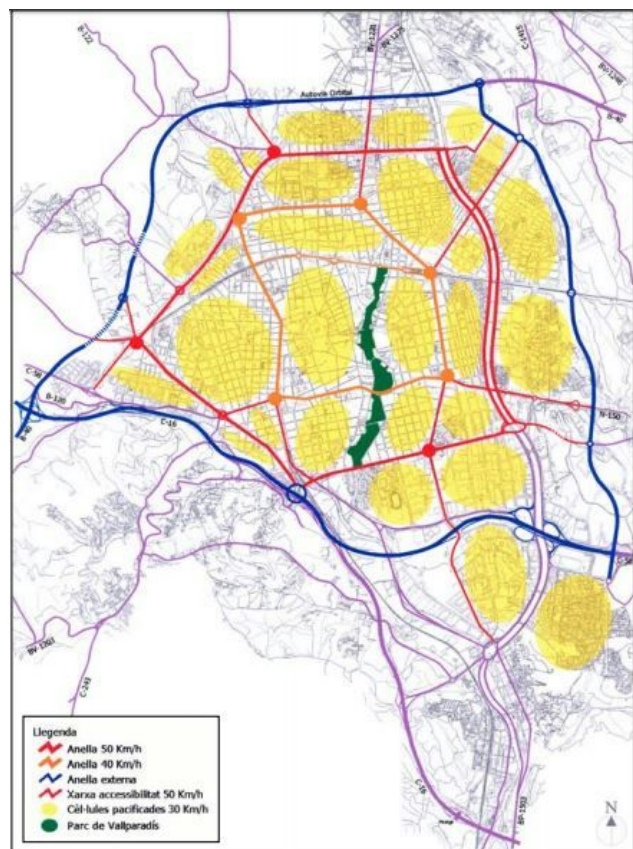
Antigament, a Terrassa hi havia varies penyes ciclistes. Aquestes es van anar trencant i com a conseqüència actualment existeixen 12 penyes reconegudes oficialment sense tenir en compte, és clar, els ciclistes que surten per lliure.

En Ramón Tejedor Farrando, dirigent de la penya des de fa 41 anys i del circuit municipal de Terrassa des de 2003, és l'encarregat de donar el vistiplau de totes les activitats que es duen a terme. Dins de la penya, hi trobem diferents àmbits esportius com són el cicloturisme, el ciclisme de competició, el ciclisme de muntanya i el patinatge en línia. Cadascuna de les disciplines abans definides van per lliure encara que, facin el que facin, han de rebre el permís d'en Ramón, ja que totes han de seguir les pautes que delimita la penya.

En l'opinió del regidor, Terrassa no ha evolucionat massa pel que fa a l'adaptació del ciclisme. La gent s'acostuma a dur a terme hàbits que, segons la legislació actual, són il·legals. Per exemple, la bicicleta "és un vehicle amb preferència per davant de tots sempre i quan no circuli per la vorera". A més a més, per la part que respecta als conductors no tenen consciència que és un vehicle i no es mentalitzen que tenen prioritat.

Encara que les lleis estan vigents, l'Ajuntament no fa cap campanya per fer consciència i poder evitar:

1. Les temerarietats per part dels ciclistes, que poden tenir un desenllaç tràgic com pot ser l'atropellament d'un ciclista per no aturar-se i baixar de la bicicleta per creuar el pas de vianants, tal com disposen les lleis.
2. Per part dels conductors, per no respectar la condició de vehicle que té la bicicleta.
3. Per part dels vianants per no respectar l'espai de la vorera destinat al pas de bicicletes per mitjà d'un carril bici, fet que pot ocasionar una col·lisió entre ciclista i transeünt.



Llavors, des del punt de vista de la Penya Nicky's, Terrassa no ha evolucionat quant al ciclisme, ja que la bicicleta encara no està integrada, no a escala d'infraestructures, ja que terrassa ha evolucionat en aquest aspecte, sinó que cal que la gent aprengui a conviure amb els ciclistes i viceversa.

Quant a infraestructures, al novembre de l'any 2002 es va posar en marxa un pla de mobilitat. El projecte consisteix en la construcció d'una xarxa radial. Aquesta xarxa consisteix en un conjunt d'anelles que comparteixen el mateix origen i que es comuniquen entre si amb el que imaginàriament seria el radi de l'anella, és a dir, per passar d'una anella a una altra, es realitza per una via d'entrada que coincideix amb el radi de la circumferència que és l'anella.

La zona Nord va patir una sobrecàrrega a l'hora de circular per l'interior de la ciutat d'una zona a una altra pel fet que hi havia molt de trànsit en l'eix de Nord a Sud. Més tard, la implantació del Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM) fa que aquesta aglomeració sigui encara pitjor perquè la construcció de 10.000 nous habitatges provoca que hi hagi més habitants. Per tant, aquesta reforma urbanística requereix una redistribució de la circulació. Aquesta redistribució se centrarà en regular el trànsit a l'exterior dels nuclis urbans mitjançant el que s'anomena "la ronda externa d'accessibilitat". Està formada per l'autopista c-58, el 4t cinturó i en el cas del POUM, fer una ruta que vagi de l'exterior cap endins de la ciutat, com per exemple, dels Bellots al barri de la grípia.

El que es pretenia amb aquest pla era fer transitable per a vianants el que abans no era possible per l'aglomeració que causava la mala distribució del tràfic.

Al pla de mobilitat es va proposar que a l'interior de la ciutat hi hagués una continuïtat, sobretot a l'avinguda de Béjar, avinguda del Vallès, avinguda de Santa Eulàlia, i el nou Passeig de Ponent. Amb aquest sistema d'anelles, a més a més de fer el transport més eficient, permet que als nuclis urbans es puguin instal·lar zones 30.



Del 2003 al 2013 es van posar en pràctica millores a la ciutat per tal que els ciutadans es desplacin fent ús de la bicicleta, del

transport públic o bé caminant. Al PDM de 2003 es representen les rutes destinades al ciclisme.

Com es pot observar, la gran majoria de rutes eren cohabitacions amb altres vehicles l'any 2003. L'objectiu de l'Ajuntament al buscar rutes era fer fàcil, atractiu i còmode el transport en bicicleta, per això, els itineraris tenien un pendent inferior al 5%.

El creixement de la ciutat quant a infraestructures per a ciclistes va créixer notablement en el període de 2003 a 2013 amb les següents millores:

- L'Instal·lació de carrils bici a:
 - Carrer Provença
 - Carrer Colom
 - Carrer Venus
 - Avingudes-Plaça de l'Aigua.
 - Carrer Sierra Nevada.
 - Avinguda Barcelona
 - Al carrer del Mont Perdut. Des del número 48, passant pel passeig del camp del roure. No hi ha una continuïtat quant als carrils ja que a l'altura de l'estació de l'est s'ha d'ocupar la calçada des de la cruïlla entre la avinguda 22 de juliol i el carrer del montperdut per tornar a agafar el carril bici de l'avinguda madrid que arriba fins a Vilardell.
 - Partint del mateix punt que l'anterior podem arribar a: l'avinguda del Vallés girant a la dreta en carrer d'Extremadura i a l'avinguda Barcelona girant a l'esquerra en la cruïlla abans esmentada creuant la 22 de juliol fins l'avinguda Josep Tarradellas o bé, si a la 22 de juliol ens desviem per Jaume I, continuem per l'avinguda Abat Marcet i girem a l'esquerra arribem al mateix lloc.

A banda de la implantació dels carrils, es vol pacificar la ciutat amb la reducció del límit de velocitat dels conductors. Aquest límit és de 30km/h,

d'aquí reben el nom les "zones 30". Aquestes zones estan implementades en els següents barris:

- Roc Blanc
- Ca n'Aurell
- Sant Llorenç
- Centre
- Can Palet
- Can Jofresa
- Can Parellada
- Can Roca

A part d'aquests mitjans d'adaptació al ciclisme, el pla de mobilitat proposa una cohabitació entre cotxes i ciclistes. Són poques les carreteres que es clasifiquen com aptes i es troben als barris de La Maurina, el centre, Torre-sana, Poblenou i Can Roca.

Per fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport, el projecte Ambicia't ensenya als nens i nenes d'escoles la normativa, com conduir i circular amb l'objectiu que s'afeccionin a aquest mitjà sostenible.

Després d'haver explicat anteriorment tot el pla de mobilitat 2003-2013, explicaré el que té pensat l'Ajuntament, junt amb altres associacions, per al 2015-2020.

Actualment, Terrassa té 95,1 km clicables dividits en carrils bici (17,85km) i Cohabitacions amb altres transports: vianants (15,84km), bus (3,55 km) i vehicle privat (57,86km).

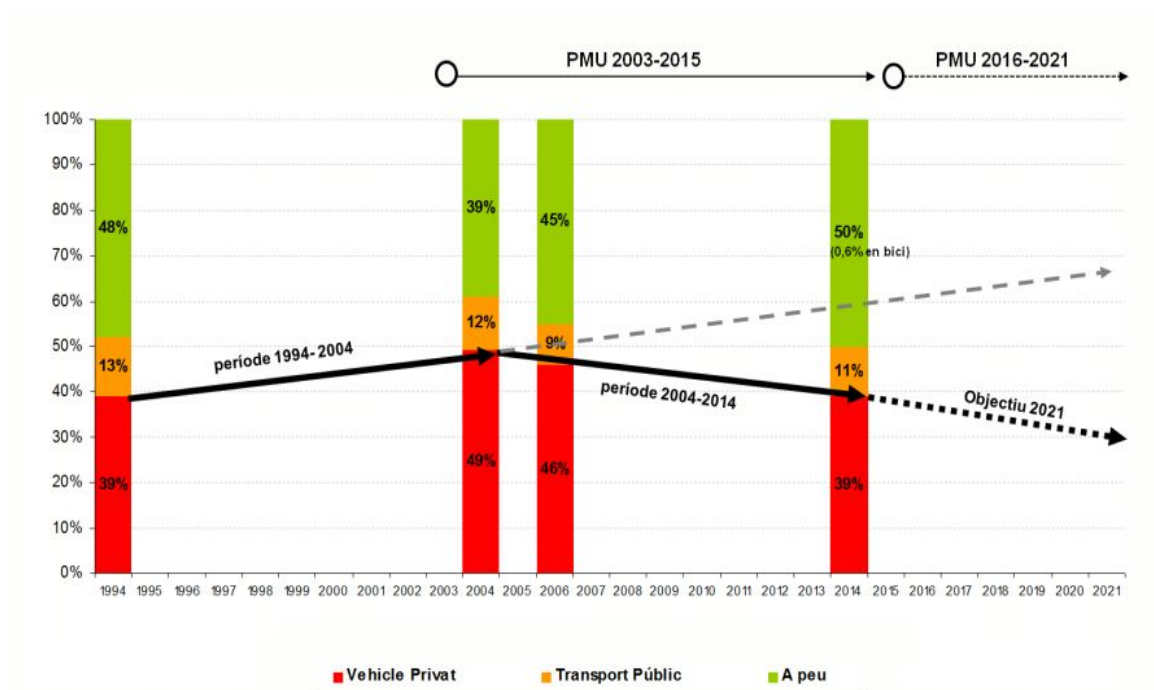
Segons el pla de mobilitat de 2015, el 66,78% dels habitants resideix a menys de 150m d'un itinerari que es pugui fer en bicicleta. Es calcula que amb aquest mitjà de transport es recorren 2,50m per segon, per tant, si multipliquem els 2.50m/segon per un minut trobem que es recorren 150m. Llavors es podria dir que aquest percentatge es troba a un minut d'aquest itinerari.

Per construir carrils bici i itineraris clicables, l'Ajuntament estudia els punts més transitats pels ciclistes. És a dir, col·loca carrils bici i cohabitacions segons la llei de l'oferta i la demanda. En aquest cas, la demanda coincideix amb la oferta perquè la majoria d'eixos que són molt transitats coincideixen amb d'altres que ja estan preparats per als usuaris de bicicletes.

Un cop s'han analitzat els problemes ambientals i de mobilitat, es proposen unes oportunitats de futur. En l'àmbit del ciclisme, és l'ampliació d'un 5% de la xarxa de camins adequats per la bici i de pàrquings segurs.

A Terrassa hi ha carrers que s'han de millorar quant a mobilitat. A la memòria de la mobilitat es disposa que s'ha de millorar l'escassetat d'espai a l'avinguda del Vallès, l'Avinguda Béjar i la intersecció entre l'Abat Marçet i la Francesc Macià, la carretera Montcada i, per últim i coincidint amb la reivindicació del BiTer i l'N-150.

A l'últim pacte de mobilitat, en concret a la fase de propostes 2016-2021 es proposen diverses accions i objectius a complir en els pròxims anys que són:



- Reduir el transport en vehicle privat, ja que, segons els estudis, la tendència a seguir fent servir el vehicle privat tendeix a augmentar. Com es pot veure a la gràfica, entre el 1994 i el 2004, Terrassa va patir un augment de gent que es desplaçava amb el seu vehicle privat, entre 2004 i 2014, gràcies a les accions dels plans de mobilitat 2003-2014, es va reduir el tràfic en vehicle privat i va incrementar en un 6% el transport a peu i bicicletes. D'altra banda, el transport públic va disminuir un 3%. Entre 2006 i 2014, l'ús de vehicle privat continua disminuint progressivament fent així que augmenti el transport en bicicleta i a peu (un 5% en referència al 2006) i el transport públic que puja un 2%. L'objectiu per a 2020 és que el % de vehicles continuïn disminuint fent



així més gran la franja de transport públic i a peu/bicicleta.

Com es pot observar al diagrama, de l'exterior del nucli urbà cap endins és on es troba la concentració més gran de vianants i ciclistes, en canvi, com més a l'exterior més augmenta la concentració de vehicles privats i transport públic. Aquest fet és el que prèviament havia explicat com el sistema d'anelles concèntriques (Les anelles són carrers clicables que van des del centre de la ciutat cap a l'exterior; al nucli urbà

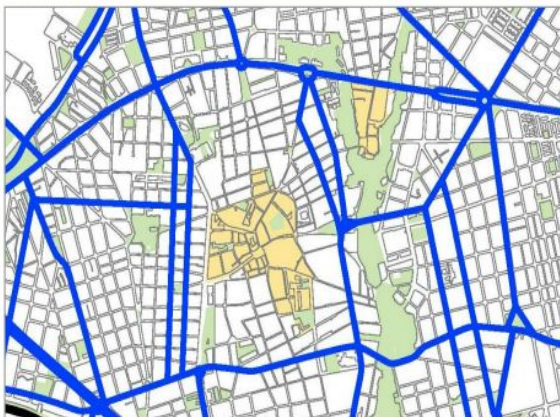
hi ha carril bici i zones habilitades, en canvi, com més a l'exterior més velocitat està permesa als vehicles i, per tant, menys seguretat per a ciclistes i vianants).

Les propostes del pla de mobilitat són:

- Millorar la qualitat de vida, la salut, l'accessibilitat, la imatge i la competitivitat de Terrassa.
- Reduir la contaminació tant acústica com ambiental.
- Fer més competitiu el transport públic. En el cas dels autobusos es proposa un recorregut ortogonal, és a dir, per fora del barri.
- Per reduir emissions s'ha creat el ZUAP. És una acció obligatòria per millora la qualitat de l'aire en la que es dóna prioritat als models no motoritzats (Bicicletes). Es prohibirà l'accés pel C/Galileu, Arquímedes, Topete, Sant Antoni i Mas Adei exceptuant els residents.



Situació actual



Objectiu 2021



- La creació d'espais agrícoles i naturals i zones forestals protegides que rep el nom d'anella verda. Al nou plànol on es plasmen totes les noves rutes de Terrassa es disposen el que s'anomenen "portes d'entrada a l'anella verda". Les línies contínues del mapa representen els carrils bicis ja existents que provenen dels plans de mobilitat de 2002-2003 i de 2003 a 2013; les línies discontinúes són els carrils proposats. Aquests carrils aporten continuïtat a la ciutat fent així molt més fàcil el transport per ciutat i evitant el que va ser

d'entre altres, el motiu de fracàs de l'Ambicia't, la discontinuïtat de carrils. Els punts verds del mapa representen les entrades a l'anella verda que he definit abans.

3. Impacte de la bicicleta a Terrassa.

3.1 Ambientalment: No produeix cap tipus d'emissió perquè no consumeix energia, per tant, més eficiència i menys tràfic. Cada cop que fem un viatge en bicicleta i no en un cotxe o moto evitem produir 0.17kg de CO2/km. Com que no tenen motor, no produeix cap mena de contaminació



acústica, ni tampoc ho produeixen les bicicletes elèctriques encara que tenen motor perquè no es produeix una combustió.

Possibilita que el transport sigui més ràpid ja que evita el tràfic i els embussos, es triga menys temps desplaçar-se en bicicleta que no pas caminant, ja que el que caminant es faria en 13 minuts, amb la bici es pot fer en 4 i a més a més es fa exercici i tot sense expulsar emissions.

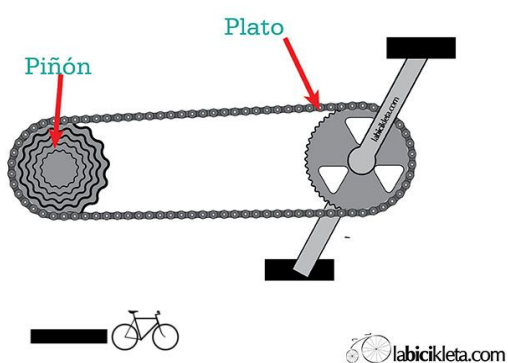
3.2 Sanitàriament: Segons ABC, anar en bicicleta és beneficiós per a la salut perquè fer una hora de bicicleta: preveu els riscos de patir malalties de cor, ja que en ser un exercici de cardio elimines calories i, per tant, colesterol; tonifiques els músculs de les cames i ossos i reforces la musculatura de l'esquena.

3.3 A escala d'infraestructures: Queda tot explicat al punt 1.1.

4. Tipus de ciclisme:

En aquesta disciplina existeixen diferents maneres d'exercir el ciclisme com són el de competició, en ruta, de pista, de trial, etc. Cenyint-me al tema del TDR estudiaré els tipus que es practiquen a la ciutat terrassenca.

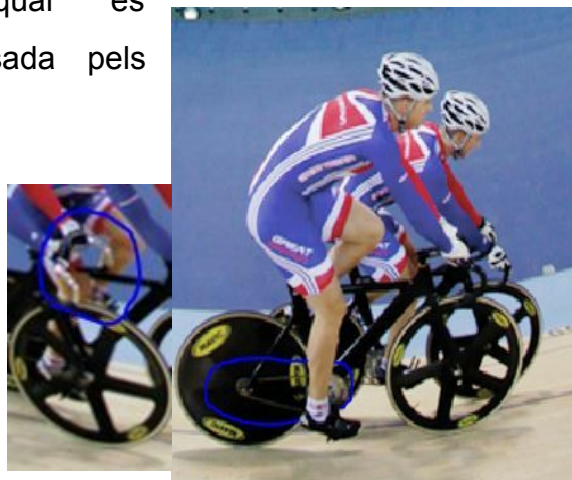
4.1 El ciclisme en pista no és possible practicar-ho a Terrassa perquè l'Ajuntament posa a disposició dels ciutadans una pista de ciclisme i no un velòdrom que és on es duu a terme aquesta disciplina. Consisteix en recórrer un velòdrom que, normalment mesura 250m. Igual que no és el mateix ciclisme que es dona en el ciclisme en ruta o en qualsevol altre, tampoc es fa servir la mateixa bicicleta. Es diferencia de les bicis de muntanya i de carretera en què el seu eix pedaler es troba més amunt per tal que no toqui amb el terra del circuit i fa servir un mecanisme de marxes diferent. L'eix pedaler, tal com es veu a la imatge, és on es situen els pinyons.



Aquest mecanisme consisteix en un plat fixe, és a dir, només té una marxa i un pinyó. Per entendre aquest mecanisme, primer cal explicar el que és un joc de plat i pinyó. Com es veu a la imatge, un plat és un instrument circular per on passa la cadena, la qual és impulsada pels

pedals.

Aquest moviment es transmet al pinyó i aquest tiba de la roda. Segons la imatge, la cadena es pot desplaçar pels pinyons fent així més fàcil o més difícil l'avanç de la



bicicleta segons si es disminueix o s'augmenta la marxa, respectivament.

En el ciclisme de pista, el sistema de marxes consisteix en un plat i un pinyó i les bicicletes tampoc no tenen frens. Aquests dos factors provoquen que la conducció comporti uns canvis, en aquest cas a l'hora de frenar perquè cal fer una força oposada al moviment en els pedals, el que avui dia és comunament conegut com bicicleta "fixie". Aquesta disciplina es practica en competició en velòdroms*; d'altra banda, el ciclisme en pista també pot ser practicat com a oci en circuits que no requereixin d'un alt nivell tècnic.

*Un velòdrom és una pista artificial de forma ovalada que està destinada al ciclisme de competició.

4.2 El ciclisme en ruta és molt comú a Terrassa, ja que són molts els usuaris de bicicletes de carretera. En aquesta disciplina només cal una carretera asfaltada i fer servir proteccions en cas que es circuli per vies interurbanes, a diferència del de pista, també es pot practicar com a oci i en aquest cas, Terrassa si que disposa de circuits per practicar-lo. A banda d'aquests circuits, en aquesta disciplina es pot circular per carretera perquè el disseny de la bicicleta permet moure's amb major facilitat gràcies a:

- Rodes molt fines per reduir al mínim la fricció amb l'asfalt.
- Quadre lleuger d'alumini
- Manillar que permet adoptar una postura aerodinàmica.

Amb aquests factors i tenint en compte el fet que Terrassa és pràcticament plana perquè només té un desnivell del 5%, fa que aquest mitjà sigui el més adient per circular per carretera tant pel nucli urbà



(vies urbanes) com per fora de la ciutat (vies interurbanes). En canvi, una bicicleta de carretera no podria circular per camp, fet que li redueix la polivalència.

- La ciutat Egarenca ofereix un circuit municipal per a practicar el ciclisme de ciutat, aquest circuit està regit per la penya de ciclisme Nicky's. Aquest, va obrir les seves portes l'any 2003; consta d'una extensió d'aproximament 1,23km i 5m d'amplada i té un desnivell del 5%. Està obert a qualsevol ciclista i no cal formar part d'aquesta penya, l'únic que és necessari per poder entrar és abonar l'import de 3€, no hi ha límit d'hores sinó que la durada de la jornada està determinada per l'horari del circuit. Està destinat a qualsevol franja d'edat, ja que no necessita una tècnica molt desenvolupada. No només es fa ciclisme sinó que també poden participar en el circuit gent amb patins en línia. És un circuit lúdic on no es fa competició.

4.3 En el **ciclisme de muntanya** es fa servir un altre tipus de bicicleta que es diferencien quant a les bicicletes de carretera en la mida de les rodes, la forquilla és més corba a les de muntanya, el manillar és més alt que el de carretera fent així més còmode la seva conducció i, depenent del model, estan equipades amb amortidors.



Aquestes bicicletes són bastants polivalents perquè també poden circular per asfalt això sí, sense les mateixes facilitats que una bicicleta de carretera. Quant a les infraestructures, Terrassa té accés a molts camins històrics pels quals es pot anar a altres poblacions per camp, en concret, ofereix 19 camins de terra. Els camins d'aquestes rutes són terrenys fangosos on es troben branques, roques i la seva superfície requereix unes rodes amb "tacs" per proporcionar subjecció.



Com es pot observar a la fotografia, a terra hi ha pedres i elements punxants que podrien fer malbé les rodes d'una bicicleta de carretera. Les bicis de muntanya, però, no són les úniques que poden anar per aquests terrenys sinó que les bicicletes de passeig per la seva polivalència, la seva comoditat (la

postura de l'esquena queda recta inclinada lleugerament cap endavant mentre que a la de muntanya l'esquena queda més encorbada) i les seves prestacions també són adequades per tot tipus de terreny.

És per aquest motiu que a Terrassa trobem tantes bicicletes de passeig, el fet de poder desplaçar-se sense cap tipus de limitació suposa un atractiu per als compradors indecisos. La diferència entre aquestes dues bicicletes és pràcticament molt petita, ja que només es diferencien en la postura en què condueixes i l'amplada de les rodes. Llavors, per a Terrassa la millor elecció quant a bicicletes potser seria una de passeig ja que es pot dur a terme qualsevol tipus de ciclisme això sí, com a oci.

4.4 Cicloturisme: El cicloturisme és una variació del ciclisme que consisteix en recórrer una ciutat amb la implantació d'unes alforges a la bicicleta. A diferència de les anteriors descrites, no és una disciplina esportiva sinó que la seva finalitat és fer activitat física i descobrir la ciutat en un mitjà sostenible i respectuós amb el medi ambient.

Al web de l'Ajuntament es proposa una ruta cicloturista on es veuen les fonts i torrents de Terrassa i Matadepera. Té d'extensió 43km i es triga 4h en completar-la. Aquesta ruta té una finalitat lúdica i es proposa com a oci.

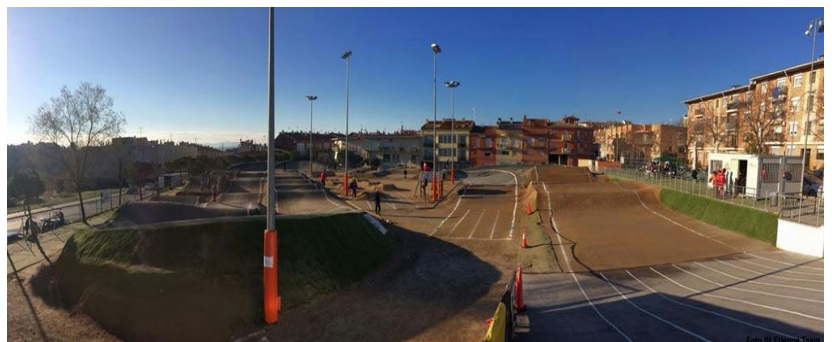
La penya Nicky's fa rutes cicloturístiques i disposa d'un equip de ciclistes que es dediquen a fer cicloturisme a distàncies molt llargues. En aquesta penya, la temporada de cicloturisme dura des de febrer a octubre i es visiten llocs com: Sant Llorenç Savall, Olesa, Lliçà de Vall, Sant Sadurní, Monistrol de Calders, Santa Eulàlia de Ronsana, Pont de Vilomara, els Casots, Sant Quirze de Safages, Súria, Moià, Rajadel, Sant Quintí i Tarragona. Al setembre: Sant Vicenç de Castellet, el Farell, Plà del Penedès i Santa Eulàlia de Ronsana. Octubre: Marganell, Piera, Monistrol de calders, Sant Sadurní d'Anoia i Montserrat.

4.5 El ciclisme BMX consisteix en una disciplina de competició. Igual que el ciclisme de carretera, es pot practicar tant a circuits com al carrer perquè els carrils bici i les carreteres de Terrassa són aptes per qualsevol tipus de bicicleta encara que cadascuna és més adient per la superfície a la qual està dissenyada, en aquest cas, asfalt i terra.



Les bicis emprades són més petites, pel que fa a les rodes, el manillar, que les abans descrites i tenen en comú amb les bicicletes de pista que només tenen un plat i un pinyó però en aquest cas si que tenen frens. La posició del ciclista també és diferent, ja que s'ha d'anar dret.

Per practicar la BMX ens hem de desplaçar fins al circuit de BMX de Les Arenes. Aquest circuit és de terra i igual que el circuit municipal pot entrar



qualsevol, sempre i quan abonis els 5€ que costa entrar un dia a rodar lliurement. A diferència del circuit de la penya Nicky's, aquest és un circuit de carreres.

5. Servei de lloguer de bicicletes a Terrassa.

Al pla de mobilitat 2012-2013 es presentaven una sèrie d'accions per fomentar el ciclisme.

En el període de 2007 a 2011 es va instaurar un servei de lloguer de bicicletes anomenat Ambicia't. Aquest projecte es va suprimir al juliol de 2011 i el 2012 es va consolidar; finalment va ser suprimit per la falta de demanda en convertir-se en un servei de pagament. Els punts de lloguer es van establir a les estacions de tren, a l'Ajuntament, al Campus de la UPC i al centre cívic Montserrat Roig. Les bicicletes s'havien de recollir i dipositar manualment degut a la manca d'un sistema automatitzat.

Segons en Ramon, l'Ambicia't va fracasar per la mala gestió i perquè en aquests anys el que faltava era una continuïtat entre carrils bici i zones transitables. Quan no hi havia, els ciclistes van començar a anar per la vorera, fet que no es pot tolerar perquè a la legislació es prohibeix que les bicicletes hi circulin, com he explicat al punt 1.1 en l'apartat 3 de les lleis.

En Jordi Masó, responsable del girocleta, un servei de lloguer de bicicletes a Girona, afirma que per a què un projecte així funcioni, el primer factor important és el pressupost del qual disposar; per posar en marxa un servei de lloguer necessites:

- Una estació, com a mínim, amb 25 aparcaments- 20.000€
- Com és evident, bicicletes- De 300 a 600€
- Per a què hi hagin bicicletes als carrers ha d'haver-hi més d'un 50% d'aparcament de bicis.
- Solucionant el problema abans esmentat de la falta d'automatització, és necessari un software que oscil·la entre els 20 i 30.000€.
- Una persona o varies per atendre als clients.
- Transportistes i remolcadors
- Mecànics.

A escala d'infraestructures és indispensable tenir molts carrils bici i pacificar el trànsit amb la implantació de zones 30.

A Terrassa, quan es va construir l'Ambicic' no hi havia el que era necessari per dur a terme un projecte així. Encara que en l'actualitat Terrassa ha millorat quant a infraestructures no es considera adient tornar a fer un projecte d'aquestes dimensions.

Segons l'Haritz Ferrando, "a l'hora de prioritzar els escassos recursos econòmics que es destinen a promoure l'ús de la bicicleta, un servei de bicicletes públiques a Terrassa, no és una prioritat."

Si agafem el que opina en Ramón i el que diu l'Haritz respecte a la implantació d'un sistema de lloguer, tots dos arriben a la conclusió que primer s'ha de promoure el ciclisme destinant els diners a millorar la ciutat i no gastar els recursos en un servei d'aquest tipus, ja que d'altra banda, avui dia gairebé qualsevol persona es pot permetre una bicicleta, encara que sigui de segona mà.

Per millorar la ciutat, l'associació BiTer organitza pedalades populars per reivindicar els drets dels ciclistes, tenen com a objectiu que Terrassa sigui una ciutat on tothom pugui desplaçar-se d'un punt a l'altre en bicicleta i de forma segura. Ho volen aconseguir promovent la cultura de la bicicleta, ensenyant a anar-hi a qui no en sàpiga, promovent la pacificació de la circulació de cotxes i motos, augmentant la xarxa de carrils bici, instal·lant aparcaments de bicicletes arreu, denunciant punts conflictius i realitzant tot tipus de campanyes i accions de promoció.

El BiTer també col·labora amb les promocions de l'Ajuntament com per exemple el foment de l'ús de la bicicleta a l'escola i ensenyar a gent que no sap anar-hi.

Pel que fa a les reivindicacions, el BiTer demana:

Carril bici de Terrassa a Matadepera: Demana a la Diputació de Barcelona que destini la partida pressupostària a construir aquesta infraestructura.

Carril bici a la N150

Carril bus-bici a la carretera de Castellar.

Per tant, el BiTer fa una acció de promoció de la bici i deixa en un segon plà la construcció d'aquest servei de lloguer.

6. Consells de l'Ajuntament per circular a Terrassa.

6.1 A la ciutat. La bicicleta és un vehicle i com tot vehicle, necessita un manteniment, per això, és recomanable que abans d'agafar-la se li faci una revisió als pneumàtics, l'alçada de la cadira adient a la mesura del conductor, que s'engrassi la cadena i es revisin les pastilles dels frens. Per tal d'evitar accidents, és recomanable practicar per senyalar amb el braç la direcció en què circularàs. Si condueixes per la vorera, recorda que ets un vehicle i com tal, has de respectar als vianants, ja que tenen prioritat. A la bicicleta és obligatori portar llums i reflectants al davant i al darrere i portar equipat un timbre.

6.2 Transport públic. Al servei de rodalies els ciclistes poden entrar les seves bicicletes de 10:00 a 15:00 entre setmana i tot el dia els caps de setmana. En canvi, als ferrocarrils de la Generalitat Catalana es poden transportar tots els dies de l'any. Per últim, als autobusos urbans només està permès l'entrada de bicicletes plegables.

6.3 Aparcament

Per prevenir robatoris, l'Ajuntament recomana lligar les bicicletes amb 2 cadenats fent una forma d'U. Si no hi ha un aparcament a prop d'on tu vius, has de trucar al 010 per sol·licitar a l'Ajuntament que n'instal·li un.

6.4 Servei de planificació de rutes per Terrassa.

L'Ajuntament posava a disposició del ciutadà dues eines per planificar rutes al voltant de Terrassa. Eren el portal POMO i l'Agata. El primer buscador estava destinat a planificar rutes per tota la ciutat mentre que l'Agata estava destinat a fer rutes fins a polígons mitjançant transport públic.

7. Col·laboracions de l'Ajuntament.

Per fomentar el ciclisme, es creen sortides dividides per nivells. Aquestes sortides són organitzades pel BiTer. Actualment, els 25 voluntaris són els encarregats de gestionar les sortides i de dur a terme activitats per als més de 200 socis. Aquestes sortides tenen com a punt de partida la Casa Baumann situada a l'avinguda Jacquard.

Quan el projecte Ambicia't es va dissoldre, el BACC va ajudar l'Ajuntament a impulsar un projecte per fomentar el ciclisme que era la creació d'una casa del ciclista on hi hauria un taller de reparació, una de les accions era cesar les bicicletes a les entitats que volguessin part de les 100 bicicletes que formava la flota del desaparegut projecte.

8. CONCLUSIÓ

Aquest últim pla de mobilitat busca, com tots els anteriors, fer de Terrassa una ciutat atractiva i fomentar el ciclisme però en aquest cas i si es duu a terme la reforma, ho pot aconseguir. Si combinem la continuïtat dels carrils amb aparcaments per a bicicletes segurs i espais sostenibles, a la llarga i si la gent pren consciència, Terrassa podrà ser una ciutat adaptada al ciclisme sense abans, però mentalitzar-se que si no aprenen a conviure cotxes, ciclistes i vianants, no servirà de res tots els avenços quant a infraestructures.

Per tant, a la hipòtesi que vaig plantejar al començament sobre si Terrassa estava o no adaptada per al ciclisme, puc contestar que de moment no ho està encara que es troba en vies de poder ser-ho. Fa falta la participació de tothom per fer un canvi en la societat perquè Terrassa som tots, cadascun dels conductors, ciclistes i vianants que conformem aquesta ciutat i tenim a la nostra mà fer de Terrassa una bona ciutat per anar en bici.

9. Webgrafia

- Wikipedia:
 - Ciclismo de competición:
https://es.wikipedia.org/wiki/Ciclismo_de_competici%C3%B3n
 - Ciclisme en ruta:
https://es.wikipedia.org/wiki/Ciclismo_en_ruta
 - Ciclismo en pista:
https://es.wikipedia.org/wiki/Ciclismo_en_pista
 - Eje pedalier:
https://es.wikipedia.org/wiki/Eje_pedalier#/media/File:BB-UN73.jpg
 - Cicloturisme:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Cicloturismo>
 - Bicicleta de pista:
https://es.wikipedia.org/wiki/Bicicleta_de_pista
 - Velódromo:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Vel%C3%B3dromo>
 - Bicicleta de carretera:
https://es.wikipedia.org/wiki/Bicicleta#La_bicicleta_de_carreras

- La bicicleta.com:
 - Fotografía plat pinyó:
https://es.wikipedia.org/wiki/Eje_pedalier#/media/File:BB-UN73.jpg

- Servei Ambiciat:
 - Notícia de Tv3:
<http://www.ccma.cat/324/terrassa-torna-a-posar-en-circulacio-les-bicicletes-del-desaparegut-ambiciat/noticia/1737635/#>
 - Notícia del diari El Punt Avui:
<http://www.elpuntavui.cat/ma/article/24-puntdivers/4-divers/541424-terrassa-crea-la-casa-del-ciclista-i-cedeix-bicis-a-entitats-i-hotels.html>

- Bacc:
 - <http://bacc.cat/>

- UPC:
 - Planejament urbanístic de Terrassa.
http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/4767/07_Planejam ent%20urban%C3%ADstic.pdf?sequence=7
- Ajuntament de Terrassa.
 - Servei POMO:
http://urgell.terrassa.cat/mapserver/rss/MapServer_i_POMO_v00.pdf
<http://fmsspomo.appspot.com/>

 - Pla de promoció de bicicleta 2012-2013
http://www.terrassa.cat/documents/12006/26174/plabicis_vd+%281%29.pdf/d9b0a5ba-0675-4ff9-9a9a-9658655056fe

 - Guia ciclisme:
http://www.terrassa.cat/documents/12006/26174/Consells_guia_2014+%281%29.pdf/e5bb32eb-5e90-4b48-b01c-efa50883eece

 - Pla de bicicletes:
http://www.terrassa.cat/documents/12006/26174/plabicis_vd+%281%29.pdf/d9b0a5ba-0675-4ff9-9a9a-9658655056fe

 - Mobilitat:
<http://www.terrassa.cat/mobilitat>

 - Acta del pla de mobilitat:
http://www.terrassa.cat/documents/12006/26174/2-2-2010_Acta-re uni%C3%B3_pl%C3%A9_taula_mobilitat.pdf/0fc208d3-f949-4bf3-a81f-658073a3903d

 - Memòria pla de mobilitat2002:
http://www.terrassa.cat/documents/12006/26174/memoria_pdm_2002.pdf/c62e6ec2-87fc-4d2a-8b52-4d81fb2551dc

 - Actuacions de 2003 a 2015:
http://plamobilitat.terrassa.cat/docs/actuacions_2003-2013.pdf

 - Pla dividit per districtes:
<http://emap.terrassa.cat/mapGIS/?modul=GC>

- Mobilitat actual i futura:

http://plamobilitat.terrassa.cat/docs/ISA_Preliminar_PMU_Terrassa.pdf

- Ruta cicloturística per Terrassa i Matadepera:
<http://visitaterrassa.cat/volta-de-les-fonts-btt/>
- Sessió de propostes de mobilitat pel 2016-2021:

http://plamobilitat.terrassa.cat/docs/2015_11_12_PMU_Sessio_Participacio.pdf

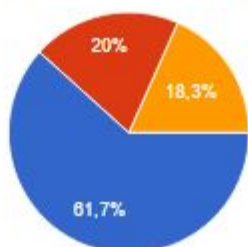
- **Circuit de BMX:**

- **Fotografia i informació:**
<http://www.bmxterrassa.cat/circuit.html>

10. ENQUESTES:

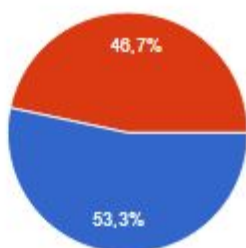
Després de la relització d'enquestes, els resultats són els següents:

Esculli la franja d'edat a la que pertany



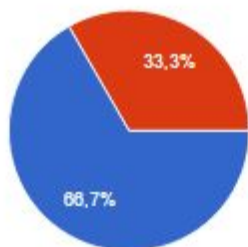
De 12-21 anys	37	61.7%
De 21-45 anys	12	20%
De 45 a +65 anys	11	18.3%

Indiqui el seu sexe:



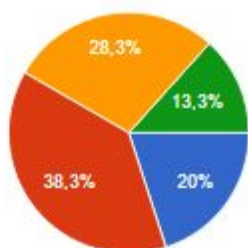
Home	32	53.3%
Dona	28	46.7%
Altres	0	0%

Creu que Terrassa facilita el transport en aquest mitjà (bicicleta)?



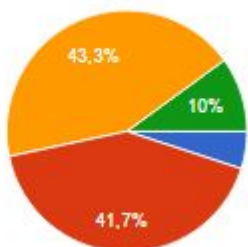
Si	40	66.7%
No	20	33.3%

Fa servir la bicicleta?



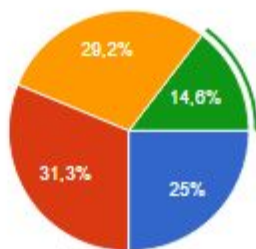
Mai	12	20%
Gairebé mai	23	38.3%
Esporàdicament	17	28.3%
A diari	8	13.3%

Com qualificaria els carrils bici de la ciutat?



Pèssims	3	5%
Acceptables	25	41.7%
Millorables	26	43.3%
Òptims	6	10%

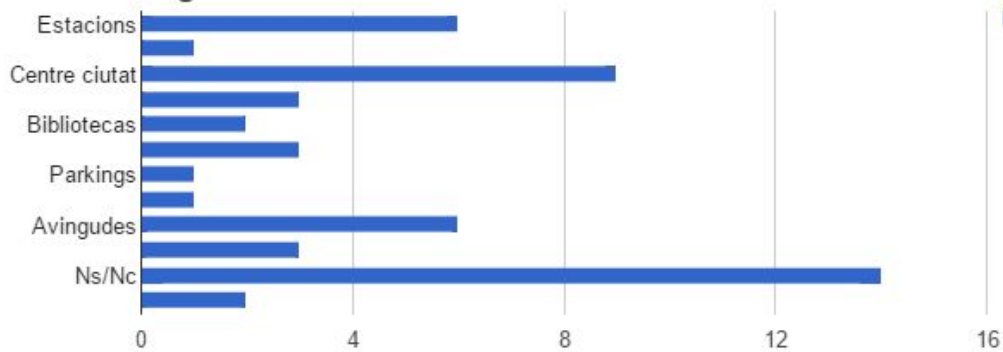
En cas que estigui a favor de la creació d'aquest projecte, vostè la utilitzaria?



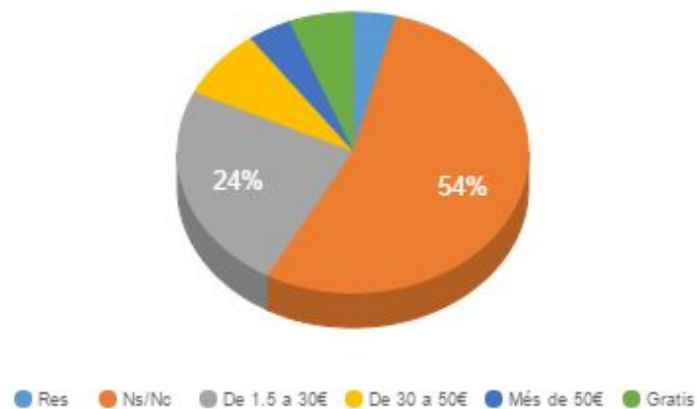
Si	12	25%
No	15	31.3%
Probablement	14	29.2%
Ns/NC	7	14.6%

Quant a les preguntes obertes:

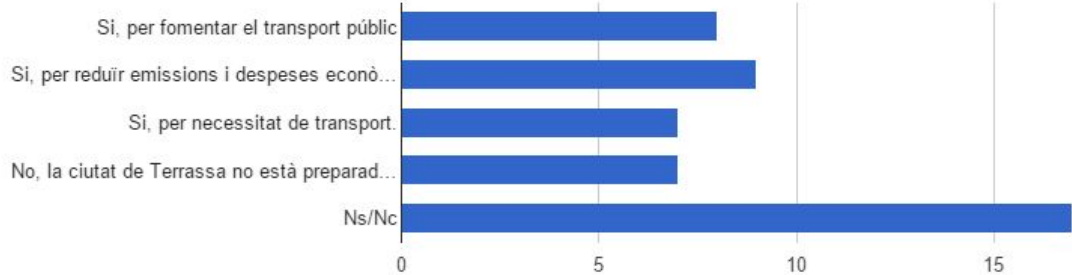
En quins llocs creu que es podrien establir punts de lloguer de bicicletes?

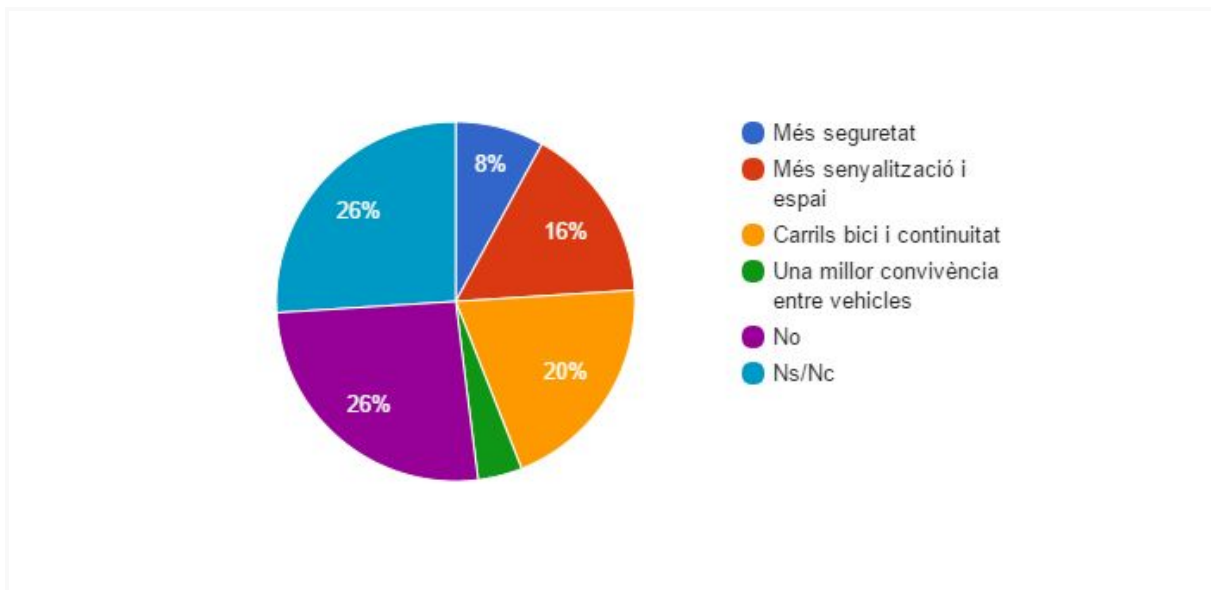
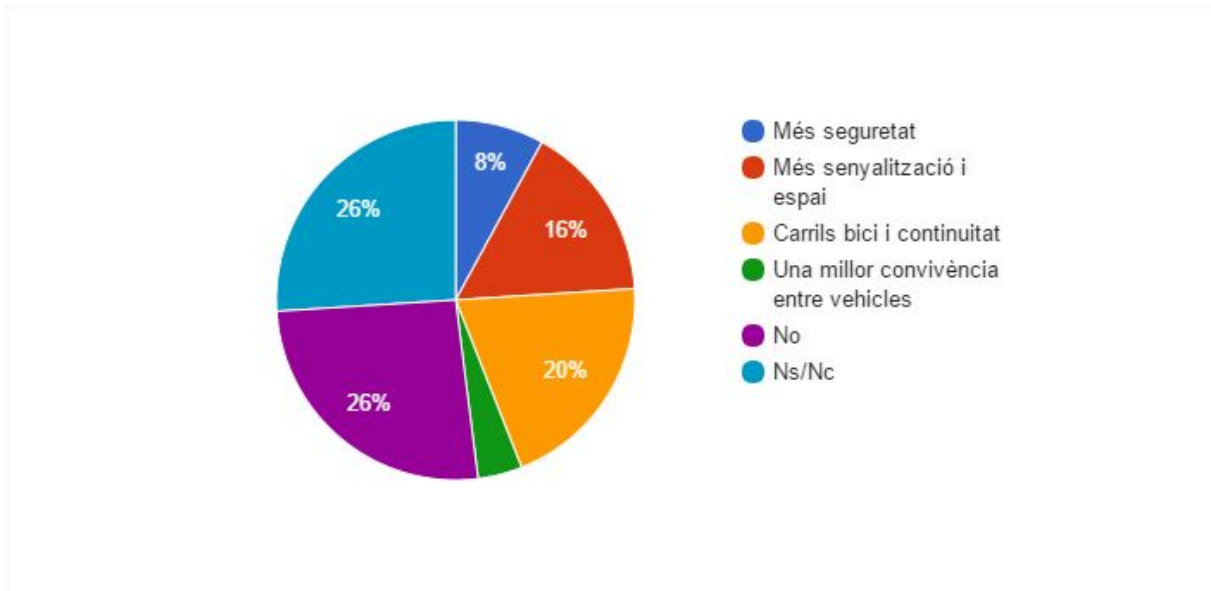


Quant estaria disposat a pagar per un servei així?



Creu que seria favorable, a nivell mediambiental de transport i econòmic, la creació d'un sistema de lloguer de bicicletes...





Annex:

ENTREVISTA CON RAMON:

Terrassa ha evolucionat molt en quant a la formació de penyes. A l'any 1950 hi havien 3: El parís, el club dels francs i la penya Nicky's. A partir de la dissolució dels clubs es van anar formant penyes fins arribar al que hi ha a l'actualitat que són aproximadament 12 o 13 penyes o entitats ciclistes a més a més la gent que va per lliure.

La penya està dividida en varies seccions: cicloturisme, equips de competició, secció de muntanya i patinatge en línia. Totes tenen autonomia encara que sempre han d'estar en concordança amb les línies marcades desde la junta.

Cicloturisme: 2016, circuit, sant llorenç savall, olesa, lliçà de vall, sant sadurní, monistrol de calders, santa eulalia de ronsana, pont de vilomara, els casots, sant quirze de safages, súria, moià, rajadel, sant quintí i Tarragona. Al setembre: sant vicenç de castellet, el farell, plà del penedès i santa eulalia de ronsana. Octubre: Marganell, Piera, Monistrol de calders, sant sadurní d'anoia i Montserrat.

Quan s'acaba la temporada de cicloturisme que comprèn de Febrer a Octubre, els cicloturistes fan sotides pel bosc per mantenir la forma.

Encara que a Terrassa la penya no fa cicloturisme, els socis si que participen en alguna carrera com, per exemple, la carrera de la festa major on hi participen els cadets (aquesta carrera no és de cicloturisme sinó que és esportiva.

El circuit és municipal, originàriament l'Ajuntament volia construir un velòdrom. La gent de la penya va reivindicar que ja hi havia un velòdrom a 30 km i que en aquell moment es moria de fàstic així que no era addient fer un velòdrom per:

- Ja existia un.
- Era massa específic.

Per a Terrassa interessava una cosa més polivalent, més tard, l'Ajuntament va canviar d'idea i va fer el circuit el 27 d'abril de 2003. La construcció d'aquest circuit va ser una novetat ja que no existia res semblant en tota Espanya. El fet que el circuit sigui municipal implica que es presenti algú per gestionar-lo i al 2003 es va presentar com a unic candidat la Penya Nicky's, 4 anys més tard també els va tocar. Arrel de la construcció d'aquesta idea es van construir 3 circuits a Catalunya que eren diferents del de la penya. És a dir, es van copiar la idea però no el circuit.

El circuit és gestionat per Nicky's en tots els àmbits. El tipus de ciclisme que es practiqui no ha de ser obligatoriament de competició. És a dir, si surts amb la familia o amics per la carretera serà ciclisme en ruta o de carretera i no per això s'ha de classificar com a esport de competició.

Les competicions que es fan a la penya estan dividides segons la categoria per la seguretat dels competidors, sobretot, dels competidors infants. Aquesta separació està determinada per com està format el cos; un nano de 14 anys no pot competir al nivell d'un de 18 perquè la seva musculatura i els seus tendons i ossos no estan formats, fet que impedeix que pugui tenir el mateix rendiment.

L'Ambicia't, segons en Ramón, no va funcionar perquè s'ha de saber gestionar un lloc de lloguer de bicicletes que, durant el temps en el que va estar funcionant no es va saber. Un altre inconvenient és que qualsevol persona, qui més o qui menys, per

300 euros té una bici en condicions per circular. Per últim i el fet més greu és que amb aquest projecte la gent es va acostumar a circular per las voreres, fet que no es pot tolerar ja que la bicicleta, segons la legislació, és un vehicle que té preferència davant de tots sempre i quan circuli per la carretera i no per la vorera com era habitual.

El problema es que cap Ajuntament vol fer un reglament per fomentar que els ciclistes condueixin com a vehicles, és a dir, que vagin per carretera, que per creuar passos de vianants es baixin de la bicicleta, etc.

En Ramón, com a conductor de bicicleta i cotxe, defensa la teoria que els conductors han de aprendre a conviure amb les bicicletes i no al contrari que és com es fa actualment. Encara que hauria de ser un treball de l'Ajuntament, no costa res fer consciència del que seria correcte. Segons Ramón "un parell de municipals al carrer Galileu informant als ciclistes del que és correcte seria necessari per fer consciència.

ENTREVISTA AMB EN JORDI MASÓ:

Bona tarda,

Primer de tot necessaries saber de quin pressupost comptes per tal de dimensionar el projecte adequadament.

Has de contar que una estació amb uns 25 aparcaments val uns 20.000€

Bicicletes apart, has de contar que poden costar de 300€ a 600€ cada bici, segons models.

De bicis has de contar que al carrer hi ha d'haver un 50% dels aparcaments amb bicis.

Per exemple aquí Girona vàrem començar amb 9 estacions el 2009 i cada any s'ha anat ampliant, actualment estem a 16.

El software de gestió i la web, et pot costar també entre 20 i 30.000€

Després necessitaràs una oficina amb una persona o dos atenent al públic

Dos persones a 2 torns per fer redistribució de bicicletes amb una furgoneta i/o remolc i quelcom de eines i recanvis

I per anar be un mecànic que es dediqui a revisar / reparar bicis. Has de contar tenir un 10% de bicis al taller x imprevistos / vandalismes.

El cost del manteniment a part del personal, lloguers naus i/o oficines, has de contar despeses de reparació de estacions i bicicletes.

De tema infraestructures, es molt recomanable que tinguis gran quantitat de carrils bici, i anar convertint carrers amb zones 30 per pacificar el transit.