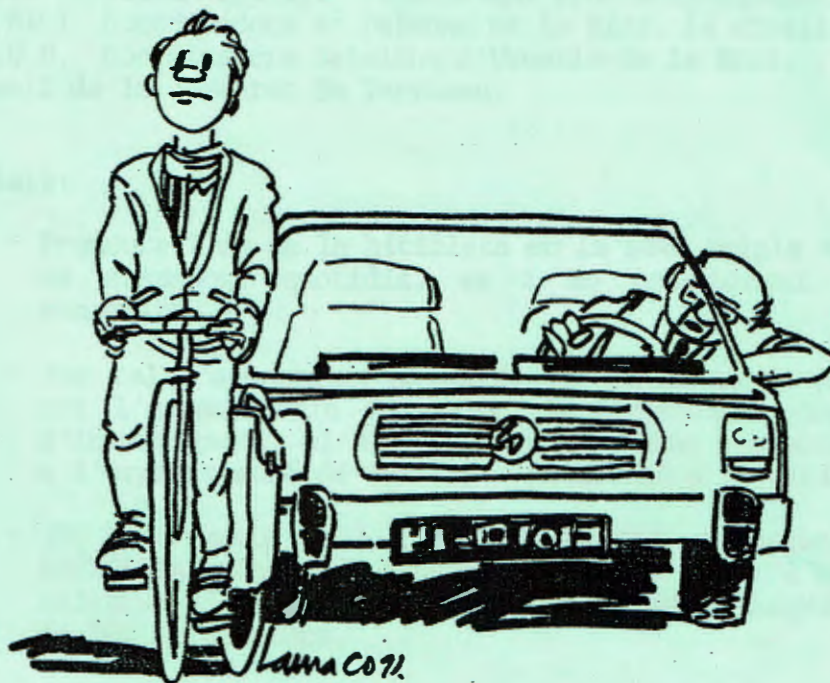


Col·lectiu d'Usuaris
de la Bici
SENSE PRESSES



Antoni Torrella 146 bx. 1 - Tel : 780 81 96
08224 TERRASSA (Vallès Occidental)

PLA DE BICICLETES DE TERRASSA



Tardor 1.993

Revisat al març del 2000

Francesc J. Suárez i Fernández

Collectiu d'Usuaris de la Bici SENSE PRESSES



Nom Collectiu d'Usuaris de la Bici **SENSE PRESSES**
Adreça c/ Antoni Torrella 146 bx. 1ª
Codi Postal 08224 TERRASSA (Vallès Occidental)
Telèfon (93) 780.81.96
Àmbit d'actuació: Catalunya
Data de fundació: Octubre 1.989; Assembla Constituent 20 de novembre de 1.991

El Collectiu d'Usuaris de la Bici **SENSE PRESSES** es troba inscrit en el Registre d'Associacions de la Generalitat amb el número 13.567 i en el Registre Municipal d'Entitats i Asociacions Ciutadanes de l'Ajuntament de Terrassa amb el número 316.

Esta adherida a:

E.C.F. (European Cyclist' Federation) Federació Europea de Ciclistes.
CON BICI. Coordinadora en Defensa de la Bici. (a nivell estatal).
C.C.U.B. Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bici.
Consell de la Joventut de Terrassa.

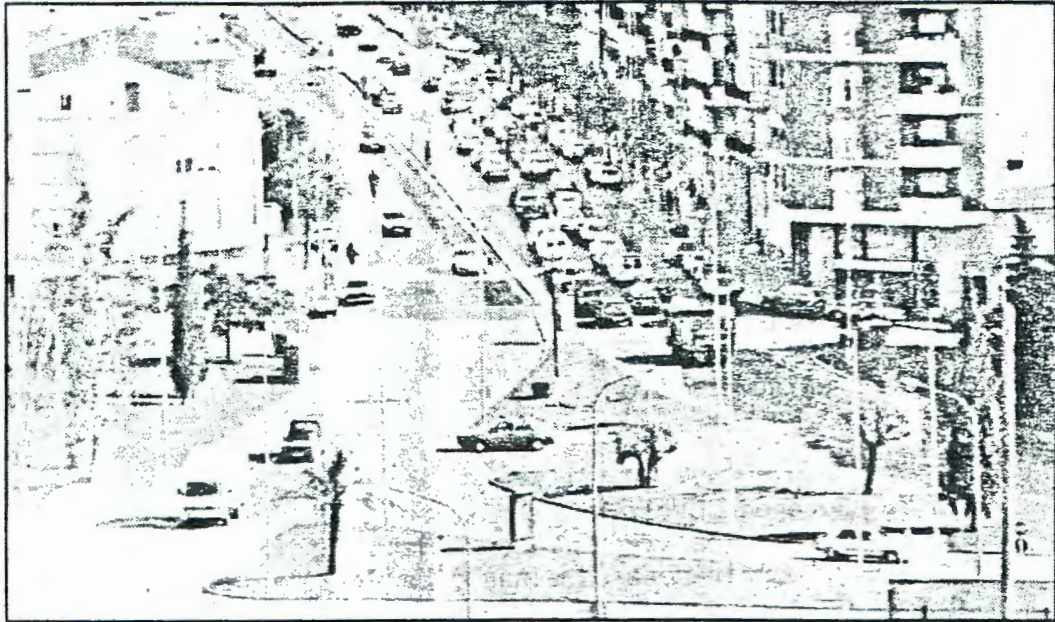
Principals activitats:

- Promoure l'ús de la bicicleta en la seva triple vessant: Com a mitjà de transport quotidià, sa i no contaminant i com a esport no competitiu.
- Per tal d'aconseguir-ho el Collectiu fa ús de diferents mitjans, com ara l'organització de rutes, la proposta i realització de treballs d'investigació, el foment de l'urbanisme respectuós amb la bicicleta, o l'organització de curses d'iniciació a la bicicleta.
- El 24 de maig de 1.992 **SENSE PRESSES** va organitzar **LA FESTA DE LA BICICLETA**, emmarcada dins els actes que a tot l'Estat s'organitzen per celebrar el **DIA REIVINDICATIU DE LA BICI**. Comptà amb la participació de 107 terrassencs.
- El 3 de desembre de 1.992 **SENSE PRESSES** va organitzar a Terrassa, la **CURSA DELS MITJANS DE TRANSPORTS**.
- El 23 de maig de 1.993 **SENSE PRESSES** va organitzar les **12 HORES EN BICICLETA PER TERRASSA**, emmarcada dins els actes que a tot l'Estat s'organitzen per celebrar el **DIA REIVINDICATIU DE LA BICI**. Comptà amb la participació de 101 terrassencs.
- Fins a novembre de 1.993, **SENSE PRESSES** ha publicat 8 Calendaris d'Activitats (trimestrals) i els programes de les activitats anteriorment esmentades.

Nº de socis (1.9.93)

42 socis

150 simpatitzants



La creación de carriles para bicicletas no debe quitar espacio a los peatones.

Coordinadora d'Usuaris de la Bici acepta un informe presentado por Sense Presses

La Coordinadora d'Usuaris de la Bici aprobó el fin de semana en Badalona un documento marco sobre infraestructuras presentado por el Col·lectiu d'Usuaris de la Bici Sense Presses de Terrassa.

El proyecto elaborado por Sense Presses, basado en un trabajo del Grup de Natura del Club Muntanyenc de Sant Cugat, destaca que la creación de infraestructuras adecuadas a las bicicletas no debe limitarse a la creación de carriles especiales.

El colectivo local considera que deben elaborarse programas globales en el que se eli-

minen los impedimentos contra el uso de la bicicleta, se sensibilice a la población, se creen grupos de planificación y se establezcan medidas de seguridad. También es importante adecuar aparcamientos que sean espaciosos, limpios y seguros, entre otras características.

Sense Presses también afirma que los carriles especiales hay que construirlos siempre en detrimento del espacio dedicado a automóviles y vehículos a motor y nunca tomando zonas destinadas a los peatones.

El objetivo final es crear

una red cerrada de circulación para las bicicletas, con carriles independientes, paralelos o sobre la calzada y en calles con poco tránsito y no se descarta la utilización compartida de carriles-bus.

El documento incluye información sobre los espacios mínimos de los carriles especiales y las pendientes máximas. Además, se aportan gráficos y fotografías, sobre soluciones adoptadas en otros países y ejemplos de señalización específica para bicicletas.

J. M. O.

EL SISTEMA DE TRANSPORT URBÀ

El sistema de transport urbà d'una ciutat és un factor essencial a tenir en compte quan es parla d'una millora de la qualitat de vida dels ciutadans i un respecte per l'entorn. Això implica pensar en sistemes de transport més ecològics i racionals, sense que hagi de representar desavantatges per als usuaris. La millora i promoció dels transports col·lectius, dels recorreguts i zones per a vianants i de la bicicleta són, sens dubte, peces claus a l'hora de resoldre molts dels problemes que afecten les nostres ciutats.

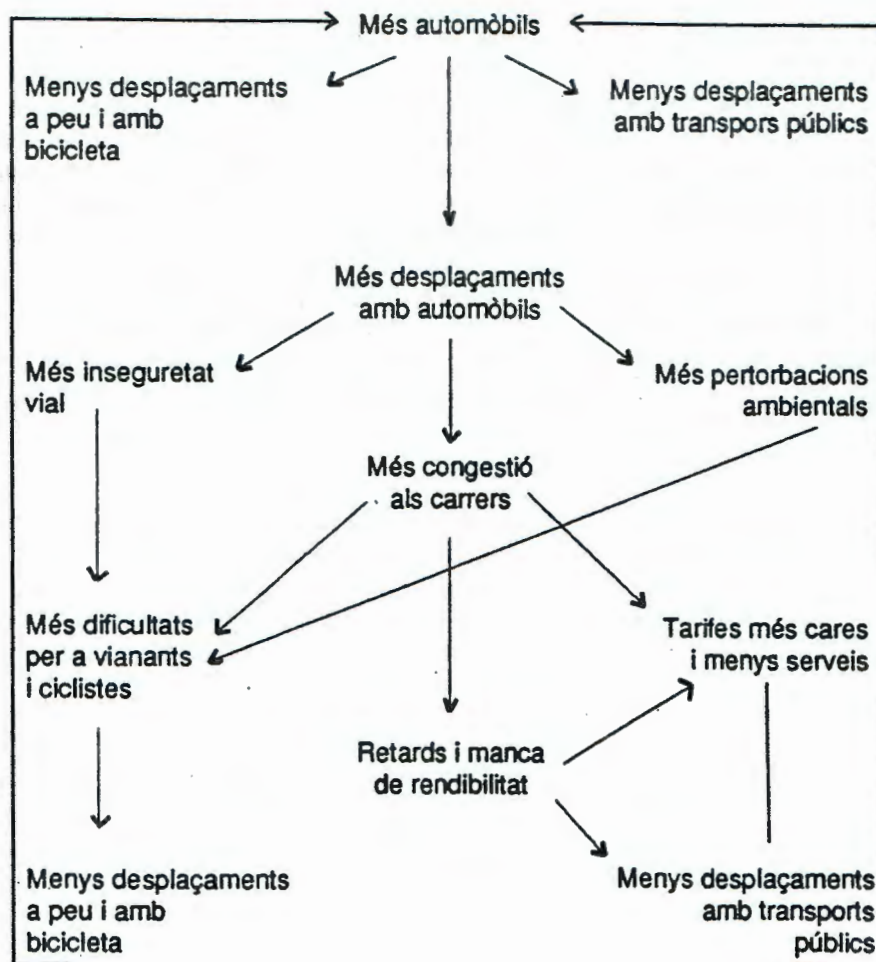
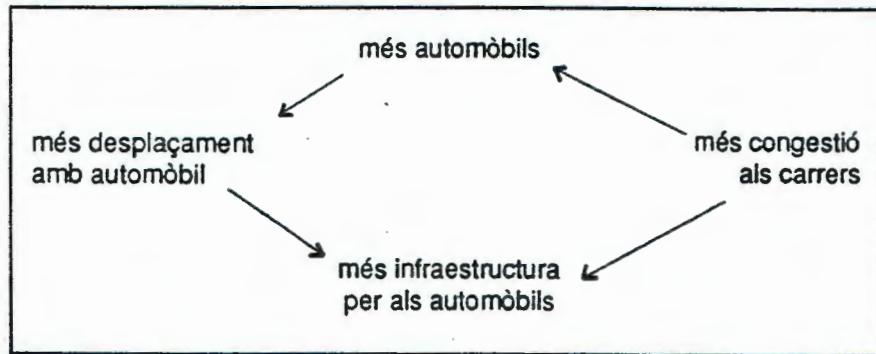
El sistema de transport urbà actual, basat fonamentalment en el cotxe, és fruit de la gran necessitat de mobilitat que té el ciutadà europeu de la segona meitat del segle XX. És evident que en alguns aspectes el cotxe és molt superior a cap altre mitjà de transport, sobretot perquè no està subjecte a horaris fixes ni a itineraris determinats. Però en els últims anys el cotxe ha deixat d'acomplir la seva funció de transport d'alta mobilitat. La majoria de conductors coneixen els embotellaments a les entrades i sortides de les ciutats i els descomunals embussos que es produeixen diàriament en les grans concentracions urbanes.

Un sistema de transport basat en el cotxe necessita una gran infraestructura viària. Són necessaris grans cinturons i autopistes que circumdin les ciutats per poder absorbir l'alta densitat de trànsit que aquest sistema genera, amb la consegüent pèrdua d'espai urbà i periurbà, sovint dipositari de grans valors naturals i paisatgístics.

Els costos ecològics que aquest sistema de transport genera són extremadament greus. Un 60% de la contaminació urbana és deguda al trànsit rodat. A la vegada, és el causant de quasi el 20% del CO₂ que s'emet a l'atmosfera en el món. Si es vol actuar contra l'anomenat "efecte hivernacle" és fonamental reduir el trànsit privat motoritzat com un dels principals causants dels canvis climàtics que s'estan esdevenint a escala planetària.

És evident, doncs, que cal replantejar-se la situació ara establerta, perquè l'actual sistema de transports ni és finançable ni és tolerable des del punt de vista mediambiental i de qualitat de vida.

Aquest cercle viciós, expressat gràficament, és encara més evident:



Restricció del trànsit privat i propostes alternatives

Com ja hem vist, el trànsit privat és el principal element pertorbador de les ciutats i, si bé la utilització del cotxe és necessària en alguns casos, per la majoria de ciutadans és una simple rutina. És en aquest sentit que cal una nova filosofia urbanística. La millora del problema del trànsit no consisteix a sepultar progressivament la natura sota l'asfalt, sinó a ser conscients que l'expansió del model basat en el cotxe ha tocat sostre i, sobretot, a treure-li el protagonisme que ha tingut fins ara com a mitjà de transport. La restricció del trànsit privat és bàsica per fer de les ciutats un lloc habitable on faci bo d'estar-s'hi, d'on no calgui fugir-ne. S'han de proposar mesures per fer abandonar els vehicles motoritzats com a mitjà de transport prioritari i, paral·lelament, destinar recursos a fomentar alternatives. En aquest sentit, la millor manera d'aconseguir un trànsit més eficaç i unes ciutats més habitables és posar fi a la preponderància de l'automòbil i estimular l'ús del transport públic, la bicicleta i l'anar a peu.

La utilització del transport públic col·lectiu (autobús, tren, metro, tramvia, troilebús) contribuiria notablement a reduir els desplaçaments en cotxe a l'interior de les ciutats. D'aquesta manera s'alleugeriria de forma considerable la densitat del trànsit alhora que es reduiria l'emissió de fums i sorolls.

Bona part dels desplaçaments que es fan a l'interior de les ciutats són de distàncies curtes. La realització d'aquests petits desplaçaments a peu contribuiria notablement a la descongestió del trànsit. És necessària, doncs, la potenciació dels recorreguts a peu per augmentar la fluïdesa del trànsit. A més, cal que els vianants recuperin la ciutat com un espai que els ha estat prè d'ençà de l'esclat de l'ús del vehicle privat.

La bicicleta

La bicicleta pot ser un altre factor clau per a la millora del transport urbà i de la qualitat de vida dins les ciutats. Cal entendre la bicicleta com un factor oxigenador dins l'actual sistema de transports, completament ofegat per la progressiva massificació del transport privat motoritzat.

La bicicleta és un mitjà de transport amb grans avantatges individuals (ràpida, econòmica, àgil, fàcil d'aparcar...) però, sobretot, el seu ús generalitzat comportaria grans beneficis a la col·lectivitat. Si volem ciutats habitables on es respectin les necessitats humanes i el medi, és imprescindible reduir el trànsit d'automòbils. Canviar-los per bicicletes suposaria: una dràstica reducció de les despeses energètiques en el sector del transport, una disminució del soroll i de la contaminació atmosfèrica, una descongestió del trànsit i una millora de la fluïdesa de la circulació en zones urbanes, etc... A més, l'ús generalitzat de la bicicleta fa que millori el sentit de convivència, la imatge i el prestigi de la ciutat.

La ciutat que aconsegueixi que la bicicleta i el transport públic col·lectiu siguin un puntal dins el seu sistema de transports urbans és una ciutat que estalvia temps, espai, recursos i energia. Tal com afirma l'informe oficial presentat pel comisari de Medi Ambient de la CEE, Carlo Ripa de Meana, el cost econòmic i ambiental d'una ciutat sense cotxes seria entre dues i cinc vegades més baix que el del model actual.

Creiem que és l'hora de dissenyar una estratègia d'alternatives a l'actual política de circulació vial de la ciutat de Terrassa, i de buscar el màxim consens social que la faci possible.

En aquest sentit recolzem les propostes que hi vagin encaminades a una dràstica limitació de l'ús del cotxe, una promoció a fons del transport públic i un fort impuls al transport en bicicleta.

Aquesta estratègia no hauria de consistir en actes puntuals mancats de relació clara entre ells i sense cap projecte global.

Des d'aquesta convicció,

PROPOSEM:

- 1.- L'elaboració d'un pla de restricció al transport motoritzat privat a la ciutat, mitjançant les eines més adients en cada cas (peatge urbà, passis, tancament de carrers, zones 30, zones 15, etc.) suficientment provades a d'altres ciutats europees. L'objectiu és la recuperació del carrer per al vianant, el veí, el comerciant, el nen, el ciclista.
- 2.- Simultàniament, proposem la posta en marxa d'un pla de millora real del transport públic, amb un augment substancial del nombre de línies i vehicles, una ampliació horària fins a mitjanit com a mínim, un servei nocturn i festiu digne de ser tingut en compte.

Pel que fa a les tarifes, hi ha experiències de transport públic gratuït tant a l'Estat Espanyol com a l'estranger, dignes de ser tingudes en compte.

- 3.- La tercera proposta -que no es pot entendre sola sinó com a complementària de les anteriors, ja que són inseparables- és el Pla de Bicicletes de Terrassa.

PLA DE BICICLETES DE TERRASSA

ALGUNS FETS

Els aventatges individuals i collectives de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport són ben conegudes. Tarmateix, no està de més recordar-los:

- No contamina.
- No fa soroll.
- No gasta energia escassa (i recorre 660 Km. amb l'equivalent d'un litre de benzina).
- Permet l'exercici físic simultani al desplaçament (en aquest sentit és una de les millors medecines preventives).
- Dóna una gran llibertat de moviments.

- Augmenta el grau d'accessibilitat individual (és ideal per anar a comprar, al treball o a l'escola).
- Ocupa poc lloc, tant estacionada com en marxa.
- Es econòmica d'adquirir i de mantenir.
- Tothom la pot fer servir. Per a algunes persones, és fins i tot l'únic mitjà de transport al seu abast.
- Es un gran instrument per a l'esplai i el turisme.
- Possibilita i afavoreix la relació humana i el contacte directe amb la natura i l'entorn urbà.

Aquestes consideracions fan que la bici sigui, per a nosaltres, el mitjà de transport ideal per a petites i mitjanes distàncies, i, en tota lògica, haurien de dur a que la bici fos el vehicle més afavorit en la política de transport municipal. Però això, ara i aquí, no és així.

LA SITUACION ACTUAL

Des de mitjans dels 70 la bici ha ressorgit. Els motius més evidents d'aquest fenomen són l'increment del cost de la motorització, una major conscienciació de la gent per la protecció de l'entorn i per la necessitat de l'exercici físic, i, en general, els aventatges que reporta l'ús de la bici, que hem enumerat més amunt.

El fet és que cada any es venen més bicis. I més bicis que cotxes. Per tant, el parc mòbil hi és, però la major part d'aquestes bicicletes no es veuen normalment pel carrer. La raó d'això és, per a nosaltres, molt clara: HI HA UNA GRAN MANCA DE SEGURETAT, un perill constant que prové dels cotxes, del lamentable estat del paviment en alguns llocs, de la polució que afecta tant al ciclista, de la manca de costum i d'aprenentatge, de l'absència total de facilitats pel ciclista.

L'automòbil ha anat robant progressivament -per circular i per aparcar- l'espai lliure dels ciutadans. La minoria dels motoritzats ocupa actualment la major part de l'espai públic del carrer. Pensem que una eina per a invertir el procés, i retornar als carrers tranquils i a escala humana de fa només 30 anys, és la bicicleta.

Per experiència pròpia sabem que molta gent que té bici la faria servir si tot això canviés. I no s'hi val a esperar que tothom vagi en bici per a començar a fer alguna cosa: entrariem en un cercle viciós sense sortida. Es l'Ajuntament qui ha de portar la iniciativa; a fi de comptes és el primer interessat que això canviï. Primer, perquè l'interès de l'Ajuntament ha de coincidir amb l'interès dels ciutadans, de la majoria dels ciutadans. Després, per un seguit de conseqüències pràctiques favorables del foment de la bicicleta:

- 1) La circulació deixaria d'estar en un semi-collapso continu.
- 2) Disminuïria la pol·lució ambiental i el nivell sonor.
- 3) Hi hauria més qualitat de vida al carrer, els infants hi podrien jugar com abans, augmentarien les zones de vianants, etc.
- 4) Els transports públics serien més eficients, més ràpids i per tant més utilitzats, disminuint així el seu dèficit crònic.
- 5) Es crearien nous llocs de treball en la construcció de vies-bici, rutes interurbanes, equipament ciclista en general i bicicletes.
- 6) En definitiva, la ciutat seria habitable.

Aquestes conseqüències no són merament teòriques: han estat verificades en les ciutats europees que han dut a terme una política de suport al ciclisme quotidià com la que preconitzem.

Només hi ha, al nostre parer, un factor que podria oposar-se a aquest canvi: els ingressos que l'Ajuntament obté provinents de la gasolina consumida en el seu Terme Municipal. No voldríem creure que aquest és el veritable motiu de la situació actual ... Ni tampoc interessos electorals o els dels grans fabricants d'automòbils que, d'altra banda, no es veurien massa perjudicats, com ho demostra el fet que l'Estat amb més usuaris de la bicicleta, els Països Baixos, és també el que té més cotxes per habitant.

Les altres pressumptes raons en contra del "canvi" a la bici, no són tal cosa:

LENTITUD : La velocitat mitjana d'un cotxe per ciutat és inferior a la d'una bicicleta, fins i tot en la situació actual; el ciclista no es veu afectat gairebé pels embussos, i pot, amb un mínim entrenament, creuar la ciutat de N a S, i d'E a O en menys de 25-30 minuts. S'ha demostrat que, per a trajectes urbans de fins a 5 km., la bicicleta és gairebé sempre el mitjà de transport porta a porta més ràpid (i silencios).

INCOMODITAT: La pluja és efectivament un factor que desencoratja l'ús de la bici. Però aquí plou molt menys que a Holanda o Alemanya. Un altre factor possible d'incomoditat són els pendents. A part que la nostra ciutat no és especialment costeruda, els pendents deixen de ser problema amb un canvi de marxes.

PERILL: La bicicleta no és perillosa per ella mateixa. És difícil que faci ferits greus. Però és cert que l'usuari està en perill en funció principalment dels vehicles motoritzats. Cal dir que l'índex de ciclistes accidentats arriba a quadruplicar, en proporció, el de vianants o automobilistes, afectant sobretot a menors de 17 anys. S'ha demostrat, d'altra banda, que l'augment de nombre de vehicles a motor en correspondència a un augment d'accidents de ciclistes. **AQUESTS FETS SON GREUS, I SON L'ARGUMENT PRINCIPAL DE LA NOSTRA EXPOSICIO.** Els ciclistes hi són, i cada cop n'hi haurà més: **ES OBLIGACIÓ DELS PODERS PUBLICS, I ESPECIALMENT DE L'AJUNTAMENT, DE VEILLAR PER LA SEVA SEGURETAT.**

DESPESES: Es cara la infraestructura ciclista?. Decididament creiem que no, sobretot si ho comparem amb les despeses que ocasionem els vehicles motoritzats: desgats i destrucció dels paviments, conseqüències de la polució en la salut i en els béns públics i privats, cost social dels accidents automobilístics, tensió nerviosa constant que provoquen en els nens i els vells ... Les bicicletes, per contra, no desgasten pràcticament el sòl, ni maldeten la salut, ni necessiten aparcaments subterranis, caríssims respecte al cost d'un pàrking-bici.

Les realitzacions per a ciclistes, si van incloses en projectes més generals de remodelació de carrers, de nova pavimentació, etc., no n'augmenten el cost més enllà d'un 10-15 %.

En tot cas, hi ha un fet: la bici ha deixat de ser "el vehicle dels pobres"⁽¹⁾ per tornar al seu primitiu paper de vehicle per a tothom. I tots hi sortirem guanyant. (1) O NOMES UNA ACTIVITAT ESPORTIVA.

CAL COMENÇAR ARA MATEIX

La manca de realitzacions pràctiques és absoluta a la ciutat de Terrassa; caldria, per tant començar urgentment a treballar.

Proposem la creació, per part de l'Ajuntament amb col·laboració d'altres col·lectius (AA.VV., Usuaris de la bicis, Ecologistes, etc) d'unes comissions de treball per a desenvolupar el PLA DE BICICLETES en l'àmbit municipal.

La Comissió municipal del PLA DE BICICLETES de Terrassa, hauria de tenir al capdavant un responsable que treballi exclusivament aquest tema. La seva tasca seria la de promoure dins l'Ajuntament la creació d'infraestructura ciclista, vigilar que les noves realitzacions no afectin adversament els ciclistes, coordinar accions diverses, etc.

Dins de la comissió hauria d'haver-hi persones amb experiència qualificada en el transport en bicicleta; oferim aquí la nostra col·laboració, tècnica, d'experiència i de documentació, per a desenvolupar la feina de la comissió.

Esperem que aquesta comissió sigui formada com més aviat millor.

PROPOSTES CONCRETES - VISIO DE FUTUR

Concretant una mica més, adjuntem un full de propostes, a curt i a mitjà termini, en la línia que hem exposat abans (vegeu ANNEX). Les primeres són executables ara mateix, previ projecte o estudi de detall, i les segones haurien de ser discutides en la comissió que hem esbossat en el paràgraf anterior.

Creiem que la bicicleta té una gran importància com a vehicle de futur per ajudar a solucionar molts dels greus problemes de les actuals ciutats; algunes d'aquestes es pot dir que gairebé ho han aconseguit, gràcies a una política encertada de foment de la bicicleta i dels transports públics: Amsterdam, Copenhague, Delft, Erlangen, Nüremberg, ... Esperem que en un futur no massa llunyà Terrassa estigui també en aquesta llista, i pugui considerar-se finalment una ciutat europea.

Gent que fa ciutat

Col·lectiu d'Usuaris de la Bici, Sense Presses

Las bicicletas son para el verano" i per a l'hivern, al camp o a la ciutat, per a nens i per a adults. Que les caixes d'estalvis comencessin a promocionar les bicicletes i, especialment, les Mountain Bike, era més que una moda passatgera. La bicicleta, que ha vist créixer el seu nombre d'usuaris en els últims anys, és un esport, un joc i un mitjà de transport individual encara que la manca d'un camí propi, d'espais on estacionar la bici i densitat d'automòbils fa gairebé impossible la circulació per la ciutat.

El Col·lectiu d'Usuaris de la Bici, SENSE PRESSES, va néixer fa tres anys per tal de promoure l'ús de la bicicleta tant com a mitjà de transport quotidià com a esport no competitiu. Per això, aquesta entitat ve realitzant una sèrie d'activitats entre les quals destaquen les rutes, tant per la ciutat com per carretera. Al llarg d'aquest any, Sense Presses ha organitzat més de quaranta sortides en les quals han participat una mitjana de 10 a 15 persones.

Més de cent terrassencs van participar a la Festa de la Bicicleta que SENSE PRESSES va organitzar el passat 24 de maig per celebrar el Dia Reivindicatiu de la Bici. Però aquest col·lectiu no es tanca en si mateix, sinó que, ben al contrari, està en contacte amb d'altres agrupacions del país i és membre de Con Bici (Coordinadora de Defensa de la Bici) i de la Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bici.



Membres del col·lectiu a Santa Margarida del Muga.

Altres activitats que porta a terme el Col·lectiu d'Usuaris de la Bici són la proposta i realització de treballs d'investigació, el foment de l'urbanisme respectuós amb la bicicleta i l'organització de cursos d'iniciació.

Cursa dels Mitjans de Transports

El dijous 3 de desembre se celebra, per primer cop a Terrassa, la Cursa dels Mitjans de Transports amb la qual es pretén comprovar quins són els mitjans més ràpids a la ciutat en hora de trànsit intens. Per això, s'han establert cinc punts de sortida diferents des de cada un dels quals sortirà un cotxe, un autobús, un taxi, una moto i una bicicleta, així com una persona a peu i una altra corrent. Tots ells sortiran a les 7 en punt de la tarda i hauran

larà el temps després d'estacionar correctament els vehicles.

Els centres cívics de Can Palet, Sant Pere Nord i Maria Aurèlia Campany, l'Escola d'Adults de Ca N'Anglada i el Casal Cívic del Pla del Bon Aire són els cinc punts establerts per a la sortida.

El Col·lectiu d'Usuaris de la Bici ha organitzat aquesta la cursa per tal de demostrar que la bicicleta és el millor transport per a la ciutat i que pot guanyar en rapidesa a bona part dels altres sistemes de desplaçament. Segons explica Francesc Suarez, un dels membres, "aquesta cursa és important a l'hora de planificar les infraestructures de transport a la ciutat".

Col·lectiu d'Usuaris de la Bici SENSE PRESSES



Fitxa tècnica

- **Activitat:**
promoció de l'ús de la bici

- **Adreça:**
c/ Antoni Torrella, 146, baixos 1a

- **Telèfon:**
780 81 96

- **Persones que hi pertanyen:**
25 socis / 120 simpatitzants

- **Formula jurídica:**
entitat sense finalitat de lucre

- **Any de creació:**
1989

- **Responsable:**
assemblea de socis

Cultura

Un grupo promueve el uso urbano de las bicicletas

El colectivo Sense Presses reúne a los partidarios del ciclismo como transporte ciudadano

Sense Presses es un colectivo que reivindica la utilización de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad y en el turismo, y quiere acabar con la discriminación que sufren sus usuarios. La li-

bertad de movimientos, el favorecimiento de la relación entre las personas, la naturaleza y el contexto urbano, y su idiosincrasia no contaminante son las ventajas de este medio de locomoción.

El colectivo de usuarios de la bicicleta Sense Presses nació hace unos meses, cuando unos aficionados a este medio de locomoción decidieron formar el grupo a imagen de otros que llevan ya años de existencia en Barcelona (Amics de la Bici), Sabadell (El Pedal) o Madrid (Pedalibre). La entidad, que se presentó recientemente con un acto en Baumann Servei Jove y ya ha realizado algunas salidas, quiere suponer para los ciclistas terrassenses una alternativa a las peñas, en el sentido que rechaza los uniformes o indumentarias específicas, las clasificaciones y la jerarquización de éstas. No tiene socios estables, y cualquier persona puede sumarse a sus actividades, que por ahora consisten en dos excursiones mensuales. Dentro de algunos meses, Sense Presses iniciará un ciclo de visitas en bicicleta a los diversos barrios de la ciudad, recorriendo los edificios incluidos en el catálogo del patrimonio. Cuando termine, empezará otra programación dedicada a los alrededores de nuestra ciudad, con especial atención a las fuentes, museos

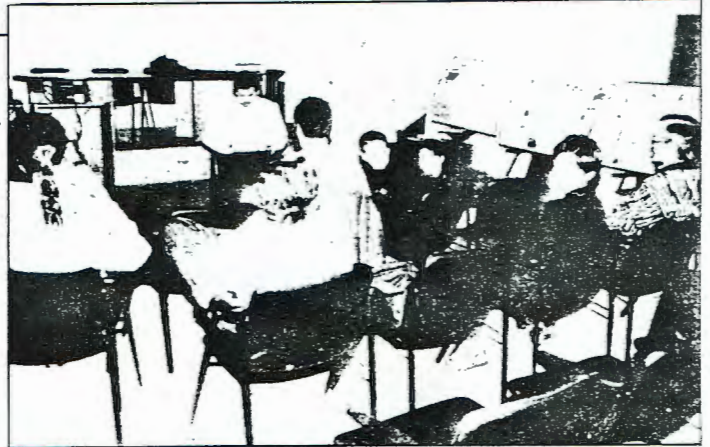
y restos arquitectónicos.

Para el futuro, Sense Presses prevé también la realización de paseos populares, vacaciones, salidas reivindicativas, cursos teóricos y prácticos de mantenimiento, conferencias, coloquios y actividades conjuntas con otros grupos. En este sentido, el colectivo está abierto a la colaboración con cualquier otro grupo juvenil, escolar, de «esplai», etc...

Libertad de movimiento

La misma existencia de Sense Presses conlleva, como es lógico, una reivindicación de la bicicleta como medio de transporte urbano. Francesc Suárez, miembro del colectivo, piensa que frente a la abundancia de factores negativos del coche (polución, ruido, accidentes...), el ciclismo «da una gran libertad de movimiento, su precio y mantenimiento es mucho menor que en el automóvil, implica un esfuerzo que resulta un ejercicio bueno para la salud, no tiene problemas de aparcamiento, y —dejando aparte el caos circulatorio— permite un despla-

miento rápido». El principal inconveniente de la bicicleta en la ciudad es, así, la falta de respeto de los automovilistas. «No tienen ningún miramiento: se impacientan con los semáforos y te empujan con las ruedas, hacen maniobras que te cierran y has de frenar, no comprenden que en una pen-



Un momento del acto de presentación del colectivo Sense Presses, celebrado recientemente en Baumann Servei Jove. (Foto: Jordi Segarra.)

diente no puedes imprimir la misma velocidad que ellos, te tocan el claxon...»

Todo ello, junto con la irregular orografía del terreno —frente a la llaneza de Holanda, país modélico en este sentido— hacen muy difícil un uso masivo de la bicicleta como transporte ciudadano en Terrassa y Catalunya. Suárez

insiste en que se trata también de una cuestión psicológica. «La persona que va cada día a su trabajo en bicicleta es considerada por muchos como excéntrica. Resulta inimaginable que la utilice un ejecutivo de traje y corbata. Es triste ver, a primera hora de la mañana o al mediodía, muchos coches con un solo ocupante. Si utili-

zaran la bicicleta, se reducirían los problemas de tráfico, el ruido y la contaminación.» Sense Presses no se propone, como han hecho grupos similares de otras ciudades, reivindicar un carril-bici en Terrassa, ya que piensan que, por las características de la urbe, resultaría difícil.

Santi Palos



Asamblea
constituyente
del
Collectiu
d'Usuaris de
la Bici Sense
Presses.
(Foto:
Ricard
Domènech.)

Sense Presses quiere organizar «XII Hores amb bicicleta per Terrassa»

Sense Presses celebró en la Casa del Poble su asamblea constituyente, después de más de dos años de funcionamiento. En el acto se procedió al repaso de las actividades realizadas, unas cuarenta, entre las que destacan salidas a Turquía, a las sierras malagueñas y la travesía del Pirineo. Se presentó también el estado de cuentas de la organización y se estudiaron las fuentes de financiamiento. Además, se aprobaron los estatutos y se eligió una junta directiva, formada por cinco miembros.

Los miembros del Collectiu d'Usuaris de la Bici Sense Presses decidieron la publica-

ción permanente de una hoja informativa en la que se recogerán las actividades trimestrales del grupo. A medio plazo este folleto se convertirá, posiblemente, en un boletín.

El Collectiu d'Usuaris de la Bici Sense Presses tiene previsto organizar el próximo 24 de mayo de 1992 las «XII hores amb bicicleta per Terrassa». Para esa fecha, diversos grupos amantes de la bicicleta de todo el Estado están preparando el «Día de la Bici Reivindicativa».

Sense Presses quiere realizar siete itinerarios distintos por la ciudad en la que se recorran

los más de treinta barrios, «y que por un día pueda verse el máximo de bicicletas por la calle, para sensibilizar a los ciudadanos de que este vehículo también puede usarse para los desplazamientos».

Junto a la organización de las «XII hores amb bicicleta per Terrassa» se propusieron otras actividades a realizar en los próximos meses. Entre éstas destaca la campaña de promoción de la bicicleta en la ciudad, un curso de iniciación al ciclismo urbano, un cursillo de reparaciones y un ciclo de salidas.

J. M. Oller

T E R R A S S A

PARC DE VEHICLES A MOTOR

(Impost Municipal de Circulació)

<u>Any</u>	<u>Població</u>	<u>Usuaris servei autobusos urbans</u>	<u>Turismes</u>	<u>Camions/Autocars</u>	<u>Autobusos</u>	<u>Motocicletes</u>	<u>Velomotors</u>	<u>Remolcs</u>	<u>Tractors</u>	<u>Total Vehicles a motor</u>
1.977	-	6.615.200	34.535	2.871	27	5.084	-	52	-	= 42.569
1.978	-	7.042.462	31.188	2.721	20	4.786	-	39	-	= 38.754
1.979	162.108	7.295.255	37.428	3.042	32	5.334	-	83	-	= 45.919
1.980	-	6.335.645	39.880	3.128	30	5.463	-	95	59	= 48.655
1.981	158.236	6.002.898	36.547	2.655	33	4.583	-	66	56	= 43.940
1.982	164.218	5.737.815	41.172	2.095	44	4.900	5.896	82	63	= 54.252
1.983	165.233	5.287.074	42.654	2.996	38	4.646	5.619	68	59	= 56.080
1.984	166.032	5.006.372	44.373	3.084	42	4.787	5.940	11	91	= 58.328
1.985	166.591	4.942.496	46.800	3.150	46	4.926	6.050	16	90	= 61.078
1.986	160.105	4.789.676	47.986	3.358	46	4.843	6.277	-	100	= 62.610
1.987	-	4.572.863	51.350	3.931	49	5.050	6.500	-	107	= 66.987
1.988	161.625	4.515.725	55.608	5.342	54	5.331	6.992	-	156	= 73.483
1.989	161.682	4.523.838	56.686	5.745	60	5.449	7.382	-	157	= 75.479
1.990	161.823	6.937.750	57.374	6.896	113	5.461	7.870	155	200	= 78.069
1.991	158.507	8.062.758	59.660	7.730	185	5.982	8.042	299	347	= 82.245
1.992	159.964	8.020.971	62.683	8.926	79	6.321	8.032	382	499	= 86.922

Font: CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ I INDUSTRIA DE TERRASSA (Terrassa en xifres 1.977 - 1.992)

L'estat actual de la circulació a la nostra ciutat, basada en l'ús del cotxe i la moto per motius socials i educacionals, és el tema del present article del *Collectiu d'Usuaris de la Bici «Sense Presses»*. Els autors es refereixen a l'escassa consideració que en aquests moments tenen el transport públic, el vianant i la bicicleta com a mitjà de trans-

port, davant altres vehicles que representen amb més evidència alguns paràmetres externs que semblen regir per a valorar el nivell de vida dels ciutadans. També, al llarg de l'article, s'analitzen certs conceptes que han creat el mite que Terrassa no és una ciutat viable per a fer de la bicicleta un mitjà de transport.

Per una ciutat on es pugui viure el trànsit. I la bicicleta?

La ciutat és per al ciutadà i del ciutadà. La paraula ja ho expressa clarament: «ciutat-ciutadà». I els ciutadans som totes aquelles persones, grans i petites, dones i homes que vivim a la ciutat. La ciutat, per tant, hauria de ser habitable. Però hi ha molts factors que dificulten que a la ciutat es visqui bé; un de molt important, potser el principal, és el trànsit, a l'entorn del qual gira aquest treball.

Quan es pensa en mitjans de transport vénen a la memòria cotxes, avions, vaixells, trens, motos, etcètera. Mitjans que tenen en comú la propulsió a motor. Però hi ha altres formes de desplaçament que també són mitjans de transport i que generalment s'exclouen de la polèmica. Sense anar més lluny, fins i tot, els especialistes en la matèria solen oblidar en les seves anàlisis la forma bàsica de desplaçament: anar a peu.

Tothom, en un moment o altre, actua com a vianant. Encara que només sigui per a connectar amb els transports públics o per a anar fins a l'aparcament on ens espera el cotxe. Paradoxalment, la infraestructura necessària per al vianant és molt limitada en relació amb la

dels vehicles motoritzats. Caldria pensar i invertir perquè el desplaçament a peu pogués fer-se d'una manera còmoda, segura i agradable, i no supeditada a l'espai que queda entre els vehicles.

A la nostra ciutat, l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport està, ara com ara, desvaloritzat i desprestigiats. Per contra, la bicicleta és un vehicle perfectament vàlid per als desplaçaments quotidians dins de la ciutat de Terrassa. És clar que no hi ha gaire gent que hi vagi així, i gran part dels ciutadans afirmen que no és una ciutat per a les bicicletes. Fem un repàs per a desmitificar els tòpics que solen utilitzar per dir que la bicicleta no és viable a Terrassa:

Els desnivells.— La major part dels desplaçaments urbans es realitzen en sentit longitudinal o diagonal. En aquestes direccions, la ciutat és planera.

Climatologia.— El clima mediterrani de Terrassa és molt favorable per a anar amb bicicleta. Només cal comparar-lo amb els països del centre i nord d'Europa, on no per això la bicicleta deixa d'utilitzar-se.

Cansament físic.— Un desplaçament amb «bici» no s'ha de convertir en una cursa urbana, però

tanmateix, sense un cert rodatge i el material adequat, tot exercici físic és sinònim de cansament.

Imatge desprestigiada de l'usuari de la bicicleta.— Aquesta imatge s'ha basat en la cultura del cotxe i de la moto. Creiem que fóra més positiva la cultura de la bicicleta i la del respecte al ciutadà.

Perillositat.— Aquest aspecte és conseqüència no de la «bici» en ella mateixa, sinó del trànsit motoritzat que l'envolta. La ciutat és per al ciutadà i del ciutadà, no per al cotxe i del cotxe. L'agressivitat del trànsit motoritzat comporta la superioritat del cotxe per damunt de la persona. D'aquí ve la importància de les campanyes de respecte, de pacificació del trànsit, d'utilització dels transports públics, així com de mesures de promoció de l'ús de la bicicleta.

D'altra banda, la infraestructura viària de la ciutat ajuda i afavoreix, cada cop més, el transport motoritzat i privat, en detriment del transport públic, la bicicleta i anar a peu. Aquesta situació està provocada per una qüestió cultural, d'imatge, d'independència, de velocitat, de llibertat, d'eficàcia, etcètera. Segons aquest tòpic social, aparenta més poder el qui té el cotxe o la moto més potent, més rà-

pid, més innovador, més... més... més. A l'hora de la veritat, però, no hi fa res: per la ciutat tothom circula amb la mateixa lentitud.

Els tòpics amb els quals es pretén justificar la desmesurada presència de vehicles particulars a motor motiven l'augment d'un gran nombre d'obres d'infraestructura per a ells, encara que resulta clar que cap d'aquests no soluciona el problema de manera definitiva. Només cal veure la ciutat a qualsevol hora del dia: sorolls, contaminació, embussos, mal humor, etcètera.

Molts ciutadans aprofiten ja la bicicleta com a principal mitjà de desplaçaments dins la ciutat. Però molts més que ho voldrien fer no s'atreveixen pels motius exposats anteriorment. Nosaltres treballam per tal que la ciutat sigui més humana i habitable. En la nostra opinió, si no passa per la utilització de la bicicleta, aquesta evolució és gairebé impossible.

Els usuaris de la bicicleta només demanen respecte.

En el trànsit de Terrassa, la «bici» és un element molest: distreu, alenteix la velocitat i té la culpa de no produir fums, ni agressivitat, ni soroll. A sobre, se'n surt massa bé dels embussos.

La majoria de terrassencs s'excusen creient que la bicicleta només és vàlida en països planers i plens de «carrils bici», i pensen en Holanda, Suècia, Dinamarca, etcètera; sovint oblidem que en aquests indrets les condicions no sempre són tan òptimes, i que si els seus habitants van amb «bici» és per una tasca educadora de la població, i de considerar la bicicleta com un element normal i obvi de la circulació a l'hora de crear una infraestructura de serveis. En aquestes societats la qualitat d'una persona no es mesura per la potència i rapidesa del seu vehicle, sinó pel respecte que manifesten al seu entorn.

Creiem que és l'hora de dissenyar una estratègia d'alternatives a l'actual política de circulació vial de la ciutat de Terrassa, i que aquestes propostes haurien d'anar encaminades a una dràstica limitació de l'ús del cotxe, una promoció a fons del transport públic i un fort impuls al transport en bicicleta. Aquesta estratègia no hauria de consistir en actes puntuals mancats de relació clara entre ells i sense cap projecte global definit.

Collectiu d'Usuaris
de la Bici
SENSE PRESSES



Antoni Torrella 146 bx. 1 - Tel : 780 81 96
08224 TERRASSA (Vallès Occidental)

Data: 4/12/1992

NOTA DE PREMSA

El dijous 3 de desembre de 1.992 s'ha dut a terme, per primer cop a la població de Terrassa, la CURSA DELS MITJANS DE TRANSPORT.

Trenta-cinc persones han utilitzat set mitjans de transport diferents per arribar a un mateix punt, amb l'objectiu de descobrir quins son els mitjans de transport més ràpids per la ciutat en condicions de trànsit intens.

Mitjans de transport utilitzats: cotxe, taxi, bus, moto, bici, a peu i corrent.

Els resultats (vegeu fulls a part) han demostrat allò que els organitzadors ens imaginaven. En les 5 rutes els tres mitjans que han arribat els primers han estat:

	<u>Ruta</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>
Primer		corrent	corrent	moto	corrent	moto
Segon		bici	moto	bici	bici	corrent
Tercer		moto	bici	corrent	moto	bici

Ara ja tenim més arguments objectius a l'hora de fer campanya per la bici a la nostra ciutat. La bici només es superada (en alguns dels itineraris) per la moto i per la persona que va fer l'itinerari corrent; el cotxe perd a quasi tot arreu... Els transports públics no fan tampoc un gaire bon paper en el transit actual.

Es de remarcar que el cotxe, una màquina capaç de superar sovint els 200 km/h. arriba més tard que un simple vianant en tres dels cinc itineraris.

Ben cordialment,

Collectiu d'Usuaris de la Bici

SENSE PRESSES

CURSA DELS MITJANS DE TRANSPORT

Notes tècniques

Finalitat: Comprovar quins son els mitjans de transport urbà més ràpids per Terrassa en condicions de trànsit intens.

Data de la realització: dijous 3 de desembre de 1.992

Hora: sortides simultànies a les 19 hores.

Participants: Un mínim de 35 persones inscrites voluntàriament, en convocatòria pública, totes elles expertes en el mitjà de transport escollit.

Mitjans de transport participants: cotxe, taxi, bus, moto, bici, a peu, i corrent.

Punts de sortida: 5 punts de sortida diferents, a distàncies diverses del punt d'arribada, escollits per a que no perjudiquin premeditadament cap mitjà de transport.

1. Escola d'Adult Ca N'Anglada. c/ Sant Cosme davant Plaça de Ca N'Anglada (barri de Ca N'Anglada).
2. Centre Cívic de Can Palet. c/ Germà Joaquim 41 (barri de Can Palet).
3. Centre Cívic M^a Aurèlia Campmany. Avda. Angel Sallent (barri de la Maurina).
4. Casal Cívic del Pla del Bonaire. C/ Sabadell s/n (barri del Pla del Bonaire).
5. Centre Cívic de Sant Pere Nord. Rambla Francesc Macià 189 (barri de Sant Pere Nord).

Itineraris: Lliures per a cada mitjà.

Lloc d'arribada: Raval de Montserrat, davant de l'Ajuntament de Terrassa.

Desenvolupament de la Cursa: A les 19 hores, els 7 participants en cada ruta surten del punt escollit, per anar a cercar el seu vehicle -que està correctament estacionat o lligat- o el transport públic -a la parada més escaient.

Es dirigeixen per la ruta que considerin millor fins al punt previst d'arribada, i estacionen correctament el seu vehicle.

En el moment d'arribar a la Taula, es comptarà el temps emprat.

Identificació dels participants: Cada participant portarà una acreditació on figura la ruta i el mitjà de transport que utilitza. Aquesta acreditació li serà lliurada per un membre de l'organització en el moment de la sortida i haurà de presentar-la a l'arribada.

Controls: No hi ha cap control durant el recorregut. Es confia en la responsabilitat dels participants en el compliment de les Normes de guretat viària i en el respecte a l'esperit de la prova.

CURSA DELS MITJANS DE TRANSPORT

Terrassa 3 de desembre de 1.992

R E S U L T A T S

<u>Mitjans</u>	<u>Rutes</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>
A peu		17,45	14,00	14,09	29,03	28,18
Corrent		9,45	7,02	8,31	10,12	12,09
Bici		10,39	10,33	7,15	10,59	13,40
Moto		10,59	7,36	6,55	11,15	9,14
Cotxe		23,25	11,46	21,38	16,45	33,13
Taxi		24,10	11,57	10,45	14,43	14,48
Bus		28,18	22,40	20,05	24,40	31,54

C L A S S I F I C A C I O N S

<u>Mitjà i Temps</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>
Primer	corrent 9,45	corrent 7,02	moto 6,55	corrent 10,12	moto 9,14
Segon	bici 10,39	moto 7,36	bici 7,15	bici 10,59	corrent 12,09
Tercer	moto 10,59	bici 10,33	corrent 8,31	moto 11,15	bici 13,40
Quart	a peu 17,54	cotxe 11,46	taxi 10,45	taxi 14,43	taxi 14,48
Cinquè	cotxe 23,25	taxi 11,57	a peu 14,09	cotxe 16,45	a peu 28,18
Sisè	taxi 24,10	a peu 14,00	bus 20,05	bus 24,40	bus 31,54
Setè	bus 28,18	bus 22,40	cotxe 21,38	a peu 29,03	cotxe 33,13

PUNTUACIONS

<u>Mitjans</u>	<u>Rutes</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>total</u>
Corrent		7	7	5	7	6	32 punts
Moto		5	6	7	5	7	30 "
Bici		6	5	6	6	5	28 "
Taxi		2	3	4	4	4	17 "
A peu		4	2	3	1	3	13 "
Cotxe		3	4	1	3	1	12 "
Bus		1	1	2	2	2	8 "

Nota.

Temps "porta a porta" mesurats el dijous 3 de desembre de 1.992 amb sortida a les 19 hores dels 5 punts especificats i arribada al Raval de Montserrat, davant de l'Ajuntament de Terrassa.

- Punts de sortida:
1. Escola d'Adults de Ca N'Anglada. c/ Sant Cosme davant Plaça de Ca N'Anglada (Barri de Ca N'Anglada).
 2. Centre Cívic de Can Palet. c/. Germá Joaquim (Barri de Can Palet)
 3. Centre Cívic M^{re} Aurèlia Campmany. Avda. Angel Sallent (Barri de la Maurina).
 4. Casal Cívic del Pla del Bonaire. c/ Sabadell (Barri del Pla del Bonaire).
 5. Centre Cívic de Sant Pere Nord. Rambla Francesc Macià (Barri de Sant Pere Nord).

Cal no considerar la CURSA DE MITJANS DE TRANSPORT com un estudi científic i rigorós. Amb ella només es vol mostrar la situació general del problema del trànsit.

Les dades de la CURSA han estat preses a Terrassa sota condicions de trànsit intens; aixó vol dir que no són extrapolables ni a altres municipis ni sota altres condicions de trànsit.

Les distàncies són diferents en funció del recorregut de cada mitjà de transport.

Sense Presses organiza mañana la «I Cursa dels mitjans de transport»

DIARIO DE TERRASA

2-12-92

El Col·lectiu d'Usuaris de la Bici Sense Presses celebra mañana, a las siete de la tarde, la «I Cursa dels mitjans de transport». Esta experiencia ya se ha desarrollado anteriormente en las ciudades de Londres, Berlín, Barcelona (abril de 1991) y Madrid (junio de 1992) y está previsto que próximamente se lleve a cabo en Sabadell.

El objetivo es demostrar en la práctica, «como ya se ha hecho en otras localidades europeas», que la bicicleta es el mejor medio de locomoción dentro de las poblaciones, y que «incluso en las nefastas condiciones actuales puede ganar en rapidez al resto de sistemas de desplazamiento».

Cinco puntos de partida

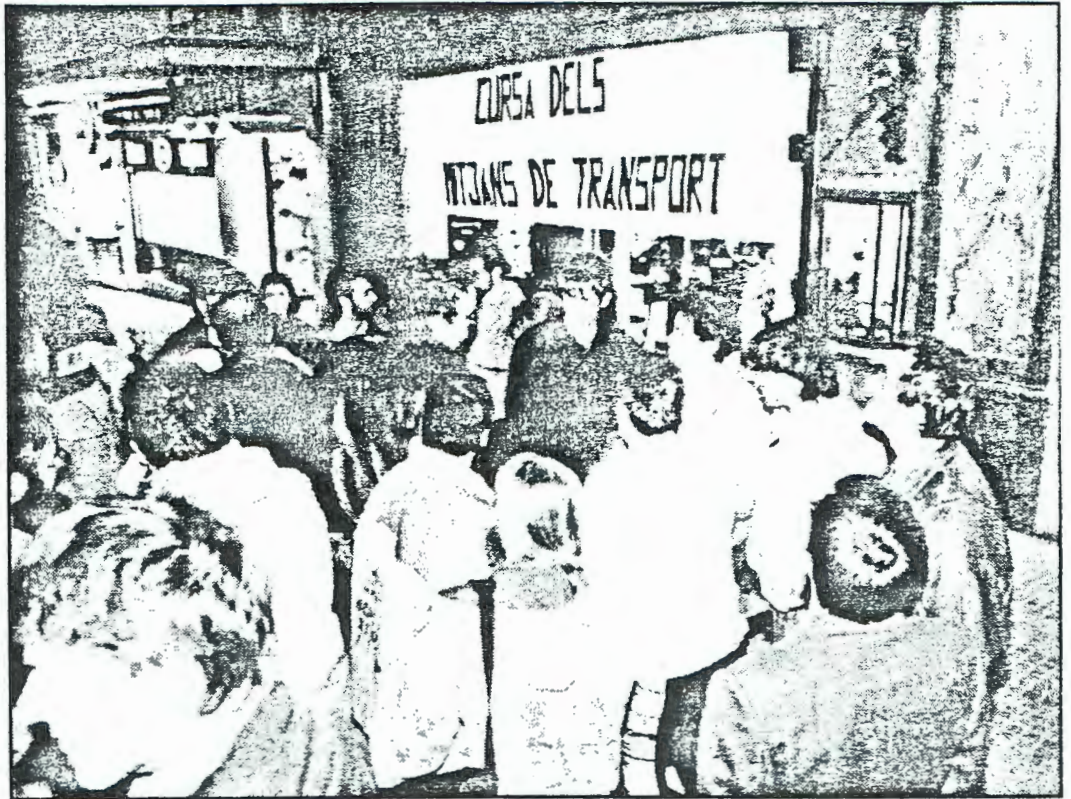
Desde cinco puntos distintos de Terrasa saldrán siete personas, en coche, en autobús, en taxi, en moto, en bicicleta, a pie y corriendo. Todos ellos deberán llegar, a través del camino que escojan, al Raval de Montserrat, frente al Ayuntamiento de la ciudad. En esa zona se colocará el control horario.

Los puntos de partida son: Escola d'Adults Ca N'Anglada, en la calle de Sant Cosme, Centre Cívic Can Palet, en la call de Germà Joaquim, Centre Cívic de La Maurina, en la avenida de Àngel Sallent, Centre Cívic del Pla del Bonaire, en la calle de Sabadell, y Centre Cívic Sant Pere Nord, en la rambla de Francesc Macià.

A las siete de la tarde, todos los participantes saldrán del lugar escogido y se dirigirán a buscar su vehículo —que deba estar correctamente estacionado— o el transporte público. Cuando lleguen frente al Consistorio, se contabilizará el tiempo empleado en realizar el trayecto. Durante el recorrido no se establecerá ningún puesto de control.

Sense Presses «confía en la responsabilidad de los participantes en el cumplimiento de las normas de circulación y de seguridad viaria».

Sociedad



Los corredores fueron los primeros en llegar al Raval. (Foto: Ricard Domènech.)

Corredores, ciclistas y motoristas ganan la «I Cursa dels mitjans de transport»

La «I Cursa dels mitjans de transport» demostró que correr, desplazarse en bicicleta o en moto son los mejores sistemas para desplazarse por Terrassa en horas punta de máxima intensidad circulatoria. La carrera se realizó a las siete de la tarde del jueves.

De cinco puntos distintos de la ciudad salieron, simultáneamente, siete personas: una andando, una corriendo, una en autobús, una en taxi, una en moto, una en bicicleta y una en automóvil. Todos debían llegar frente al Ayuntamiento, en el Raval de Montserrat.

De las cinco rutas programadas por el Col·lectiu d'Usuariis de la Bici Sense Presses, tres fueron ganadas por personas que corrían y dos

por jóvenes que utilizaron la motocicleta.

Debe destacarse que los tres primeros puestos de cada recorrido fueron ocupados siempre por ciclistas, motoristas y corredores.

Sense Presses manifiesta que los resultados de la «Cursa» les permite disponer de más argumentos objetivos para llevar a cabo campañas en favor del uso de la bicicleta. Esta sólo es superada —en algunos itinerarios— por las motocicletas y por las personas que se desplazaron a pie.

Una segunda conclusión apuntada por el colectivo indica que el coche obtiene malos resultados en todos los circuitos, aunque el peor papel es para los transportes

públicos, en especial el autobús, último en dos recorridos.

«Es de remarcar que el automóvil, una máquina capaz de superar habitualmente los doscientos kilómetros por hora, llega más tarde que un simple peatón en tres de los cinco itinerarios». El coche sólo que dó en una buena posición —la cuarta— en el recorrido con partida del Centre Cívic de Can Palet.

En la experiencia colaboraron el Club Muntanyenc de Terrassa, el Centre Excursionista, ADENC, Els Verds, el Grup de Natura C. M. Sant Cugat y el Ayuntamiento de Terrassa.

J.M.O.

ANNEX

FULL DE PROPOSTES

1) A CURT TERME

- Carrers i zones de vianants. Caldria autoritzar l'accés de les bicicletes, amb seguretat per als vianants (velocitat limitada a 10 km/h)
- Reixes: Substitució de totes les reixes de claveguera perilloses (en el sentit de marxa), i eliminació dels trams de paviment irregular.
- Velocitat: Reducció general de la velocitat màxima permesa a la ciutat a 40 km/h excepte unes poques vies ràpides. Aquesta mesura s'està generalitzant a diverses ciutats europees amb el resultat d'una notable disminució d'accidents i de la gravetat dels mateixos.
- Aparcaments-bici: Implantació progressiva als col·legis i escoles públiques, Instituts de BUP, COU i F.P., Escoles Superiors, instal·lacions esportives, estacions de tren i autobus, plaçes centríques, i locals públics d'ús general (administracions, cinemes, discoteques, etc.)(S'adjunta relació).
- Plànol: Elaboració d'un Plànol de "Terrassa per a ciclistes", en col·laboració amb el Collectiu d'Usuaris de la Bici SENSE PRESSES, on s'especifiquin els itineraris recomanats, serveis per a ciclistes, botigues, i altra informació d'interès.
- Ban. Redacció d'un Ban Municipal sobre protecció del ciclisme, en la línia de la proposta que s'adjunta.
- Finançament: Proposem que es destini un mínim d'un 1 % del pressupost de Transport i Circulació per a aquestes actuacions.

2) A TERME MITJA

Seria tasca de la Comissió municipal del PLA DE BICICLETES la realització, entre d'altres, de les següents accions:

A) Disseny d'una xarxa urbana d'itineraris ciclistes, amb entrades i sortides segures de la ciutat, utilitzant sempre que sigui possible carrers de poca circulació, i construint carrils-bici protegits en els altres.

Instruments per al disseny d'aquesta xarxa seriem:

- Per a resoldre encreuaments:
 - a) semàfors específics en fase amb els de vianants.
 - b) dispensa d'aturada del ciclista en casos concrets (nusos en T, pas només de vianants, gir del ciclista....)
 - c) línia d'aturada avançada per a ciclistes.
 - d) en casos molt concrets, construcció de passarelles elevades Bici-peatonals.
 - e) tot això com a complement, evidentment, dels carrils-bici que hi ha d'haver als encreuaments més freqüentats.

- Per a disminuir el tràfic motoritzat i afavorir el ciclista:

- a) tancament parcial de carrers.
- b) carrils-bici en contra-direcció (protegits).
- c) dispensa de gir prohibit (en alguns casos).
- d) restriccions d'amplada de vial, "chicanes", rampes i altres mecanismes de control de la velocitat dels vehicles a motor.
- e) creació de zones lliures de cotxes i permeses als ciclistes (vies bus, carrers de vianants, ...).

En el disseny d'aquests itineraris caldrà preveure sempre la connexió amb la xarxa ciclista metropolitana.

B) Publicació de fullets, mapes, cartells de foment de la bicicleta, de prevenció d'accidents i de comportament en la circulació, tant per als ciclistes com per als altres usuaris del carrer. Al mateix temps, endegament d'una campanya en els mitjans de comunicació (premsa, ràdio, TV,...) sobre els avantatges d'anar en bici i sobre el PLA DE BICICLETES de Terrassa.

C) Foment de cooperatives i altres establiments que treballin amb la bicicleta (venda, reparació, lloguer, fabricació artesanal d'accessoris...).

D) Intervenció en la redacció dels PERI, Plans Parciais, Plans de Circulació Vial, per tal que el ciclisme quotidià hi sigui contemplat i tingut en compte.

E) El Codi de Circulació ignora la bicicleta quan no la discrimina clarament; és necessari dur a terme gestions per a que en la nova redacció no es reproduïxi aquesta situació.

F) La RENFE i els FGC discriminen també l'usuari de la bicicleta quan aquest intenta utilitzar el ferrocarril. Gestions de l'Ajuntament davant d'aquests organismes obtindrien probablement resultats positius.

G) "LA BICI A L'ESCOLA". Posta en marxa d'una campanya de promoció de l'ús de la bici entre els joves, principalment per a desplaçar-se a l'escola. Inclouria educació ciclista i circulatòria en general, gimkames a les escoles, creació de circuits urbans al voltant de l'escola, xerrades amb pares i associacions de veïns,, classes de mecànica de la bici, etc.

Tot això configura, en definitiva, una política de transports i circulació bastant diferent de la que ara és vigent. El foment de la bicicleta en seria un punt important, però no l'únic. Dissenyar aquí la nostra proposta global, tanmateix, sortiria de l'àmbit concret del present escrit.

Collectiu d'Usuaris de la Bici

SENSE PRESSES

LA COMISSIÓ

Funcions proposades:

- Realitzar o encarregar projectes d'infraestructura i eixos ciclistes, i supervisar-ne l'execució.
- Vigilar que les noves realitzacions de les diverses Àrees de l'Ajuntament no afectin negativament els usuaris de la bicicleta, i actuar per a evitar-ho si s'escau.
- Introduïr sempre que sigui possible, facilitats per al ciclista urbà a les noves urbanitzacions i pavimentacions.
- Coordinar les Àrees afectades pel PLA DE BICICLETES.
- Promoure el ciclisme quotidià dins i fora de l'Ajuntament.

Composició proposada:

- Un o dos tècnics.
- Un equip de treball (delineant, administratius, etc.)
- Un Consell Assessor.

Pressupost:

- El primer any, un 1 % del pressupost de Transport i Circulació.
- En anys successius, anar pujant fins arribar al 5 %.

PROPOSTA DE TEMES PER A UN
BAN MUNICIPAL

PREÀMBUL

La bicicleta, una alternativa raonable al vehicle motoritzat privat.

L'Ajuntament té la intenció de fomentar-ne l'ús a Terrassa.

Per a millorar la situació actual dels ciclistes urbans, es prenen aquestes primeres mesures:

- 1.- S'autoritza la circulació en bicicleta per totes les vies urbanes de Terrassa, i per tots els seus carrils.
- 2.- S'autoritza la circulació en bicicleta, per les zones de vianants, àrees d'accés exclusiu als residents o als serveis, sempre que el ciclista acomodi la seva velocitat a la dels vianants, i no ultrapassi els 10 Km/h.
- 3.- S'autoritza la circulació en bicicleta per les vies "BUS" actuals degudament senyalitzades a l'efecte, amb la intenció de facilitar itineraris alternatius més segurs per als ciclistes.
- 4.- S'autoritza l'aturada del ciclista a l'altra banda del pas de vianants, en els encreuaments en què això és possible, i respectant sempre la prioritat de pas dels vianants.
- 5.- S'endegarà un programa progressiu d'actuacions destinades a crear una xarxa de vies per a ús de les bicicletes a la ciutat.
- 6.- Un darrer punt d'informació a l'automobilista sobre les característiques del ciclista, la seva vulnerabilitat, el respecte que se li deu i els articles del Codi de la Circulació que el protegeixen.

Aquest Ban ha de tenir la difusió necessària, i ha d'anar acompanyat d'altres mesures com l'edició de cartells, fulletons, mapes, xerrades a Centres Cívics, escoles, publicació als diaris, etc.

Collectiu d'Usuaris de la Bici
SENSE PRESSES

Relació de possibles emplaçaments de aparcaments per bicicletes a Terrassa.

- Raval de Montserrat: davant Mercat de l'Independència i davant Centre Excursionista de Terrassa.
- Rambla d'Egara: davant Ambulatoris de la Seguretat Social, Jutgats, Cinema Rambla i a l'alçada del carrer de Watt.
- Plaça del Dr. Robert: davant Hospital de Sant Llatzer i Mutua de Terrassa.
- Estacions de RENFE, FCG, i de la d'Autobussos.
- Places: Didó, Vella, Saragossa, Progrès, Ca n'Anglada, Mossen Cinto Verdaguer (Correus), Salvador Espriu, Font Trobada, etc.
- Avda. Abat Marcet: Zona Esportiva, Estadi Municipal, C.N. Terrassa i altres.
- Dins el recinte o davants dels Poliesportius Municipals: La Maurina, Can Jofresa, Can Palet, Sant Llorenç i altres.
- Portal de Sant Roc, i davant del Consell de la Joventut
- Dins el recinte o davant dels Centres d'estudis de Secundària o Superior de la ciutat; actualment existeixen 32 dispersos per tot el casc urbà. Adjuntem relació.
- Davant de tots els equipaments municipals o d'altres administracions (equipaments existents o en projecte): Centres cívics, Casals cívics, Casals de Barri, Hotel d'entitats, equipaments de lleure i esportius, etc. Adjuntem relació.

S'hauria d'acompanyar d'un estudi "Rutes segures a l'escola", en col·laboració amb els centres escolars, les AA.VV. i l'administració, amb posterior divulgació.

NOTA.

Els aparcaments de bicicletes son unes estructures que permeten el canvi d'emplaçament sense gaire dificultat si es comprova que en el inicialment previst no es utilitzat de forma frequent.

ACTUALMENT (MARÇ 2000) ES PODEN TROBAR APARCAMENTS PER BICICLETA A UNA VINTENA DE PUNTS DE TERRASSA.

Carrils bici - Propostes

1ª anella.- AVINGUDES.

Rambla d'Egara, Avda. Josep Tarradellas, Avda. Abat Marçet, Avda. Jaume I, Avda. Barcelona, Plaça dels Païssos Catalans, Ctra de Montcada i Rambla d'Egara.

2ª anella. RONDES.

Avda. Bejar, Avda. del Vallès, Avda. Sta. Eulàlia, Avda. Joaquim de Sagrera, Avda. Angel Sallent, Sta. Mª Mazzarello, c/ Sant Marc, Ronda Ponent, c/ Lleida, c/ Pardo Bazan i Avda. Bejar.

RIERA DE LES ARENES.

Avda. del Vallès dels barris de Sant Pere Nord, Can Tussell i Sant Llorenç fins a Can Parellada i les Fonts. (per les voreres existents).

N - 150.

Tot el traçat fins els instituts situats a la Mancomunitat, fent-la enllaçar amb el carril-bici existent provinent de Sabadell.

TRAÇAT DE RENFE.

NOTA.

Estudiar la possibilitat que de forma paulatina anar senyalitzant en diverses fases carrils-bici per tota la ciutat, situats a la dreta de la calçada -en carrers d'una sola direcció- i traslladant les zones d'aparcament de cotxes -Zones Blaves- a l'esquerra.

-SEURE ANNEX

Proposta de disseny d'una xarxa urbana d'itineraris ciclistes "CARRILS - BICI" a la ciutat de Terrassa.

Març del 2000

F A S E					
Districte	1	2	3	4	total
1	4.600 m.	1.350 m.	650 m.	5.850 m.	12.450 m.
2	1.200 m.	1.500 m.	1.100 m.	7.550 m.	11.350 m.
3	2.400 m.	5.450 m.	8.350 m.	9.850 m.	26.050 m.
4	- - -	5.250 m.	3.850 m.	5.850 m.	14.950 m.
5	4.550 m.	5.000 m.	1.400 m.	3.400 m.	14.350 m.
6	2.200 m.	4.900 m.	2.600 m.	8.750 m.	18.450 m.
totals	14.950 m.	23.450 m.	17.950 m.	41.250 m.	97.600 m.

1ª fase (14.950 m.)

Districte 1. (4.600 m.)

- Rambla d'Ègara 1.500 m.
- Carretera de Montcada (Rambla d'Ègara - Plaça Països Catalans) 1.900 m.
- Avinguda de Barcelona 1.200 m.

Districte 2. (1.200 m.)

- Avinguda del Vallès (Passeig 22 juliol - Carretera Montcada) 1.200 m.

Districte 3. (2.400 m.)

- Avinguda del Vallès (Carretera de Montcada - Pont Can Parellada) 2.400 m.

Districte 4. ---

Districte 5. (4.550 m.)

- Avinguda de Josep Tarradellas 550 m.
- Ronda de Ponent (Plaça de les Magnòlies - Avinguda de Bejar) 800 m.
- Avinguda de Bejar (Ronda de Ponent - Carretera de Matadepera) 900 m.
- Avinguda de l'Abat Marçet 1.300 m.
- Avinguda de Jaume I 1.000 m.

Districte 6. (2.200 m.)

- Avinguda de Bejar (Carretera de Matadepera - Avinguda del Vallès) 700 m.
- Avinguda del Vallès (Avinguda de Bejar - Passeig 22 juliol) 1.500 m.

.....

2ª fase (23.450 m.)

Districte 1. (1.350 m.)

- Passeig Comte d'Ègara 300 m.
- Avinguda de Jacquard 350 m.
- Carretera de Castellar (c/ Colom - Plaça Dona Treballadora) 700 m.

Districte 2. (1.500 m.)

- Carretera de Montcada (Plaça Països Catalans - Cementiri) 1.500 m.

Districte 3. (5.450 m.)

- c/ Colom (Avinguda de Santa Eulàlia - Plaça Tecnologia) 400 m.
- Avinguda de les Glòries Catalanes 800 m.
- Carretera de Rubí (Carretera de Montcada - Avinguda del Tèxtil) 1.800 m.
- c/ Tren de Baix 900 m.
- Avinguda de Santa Eulàlia (c/ Tren de Baix - c/ Badalona) 600 m.
- c/ Badalona 600 m.
- c/ Albert Einstein 350 m.

Districte 4. (5.250 m.)

- Passeig 22 juliol (Pont de Vacarisses - Ronda de Ponent)	500 m.
- Ronda de Ponent (Passeig 22 juliol - c/ Navas de Tolosa)	1.800 m.
- Carretera d'Olesa	1.400 m.
- Carretera de Martorell	1.000 m.
- c/ Lepant (Ronda de Ponent - c/ Tren de Baix)	300 m.
- c/ Navas de Tolosa (Ronda de Ponent - c/ Tren de Baix)	250 m.

Districte 5. (5.000 m.)

- c/ Dr. Fleming	150 m.
- Ronda de Ponent (c/ Dr. Fleming - Plaça de les Magnòlies)	1.000 m.
- Carretera de Rellinars	1.250 m.
- Carretera de Matadepera	1.700 m.
- c/ Berga	450 m.
- Avinguda de la Lacetània	450 m.

Districte 6. (4.900 m.)

- Carretera de Castellar (Plaça Dona Treballadora - Font les Canyes)	3.000 m.
- Passeig 22 juliol (Riera de les Arenes - Camí dels Monjos)	750 m.
- Avinguda de Portugal	650 m.
- Avinguda del Vallès (Avgda. Portugal - Avgda. Bejar)	500 m.

.

3ª fase (17.950 m.)

Districte 1. (650 m.)

- c/ Colom (Avgda. Jacquard - carretera de Montcada)	650 m.
--	--------

Districte 2. (1.100 m.)

- Avinguda del Vallès (Passeig 22 juliol - Carretera de Montcada)	1.100 m.
---	----------

Districte 3. (8.350 m.)

- c/ Colom (carretera de Montcada - Avgda. Santa Eulàlia)	800 m.
- c/ Colom (Plaça Tecnologia - c/ Anòia)	450 m.
- c/ Germà Joaquim	750 m.
- Avinguda de can Jofresa	800 m.
- Avinguda del Tèxtil	650 m.
- c/ Anòia	1.000 m.
- Avinguda del Vallès (carretera de Montcada - Pont can Parellada)	3.900 m.

Districte 4. (3.850 m.)

- Avinguda d'Àngel Sallent	800 m.
- c/ Santa Maria Mazzarello	550 m.
- c/ Dom Bosco	1.100 m.
- c/ Pare Llaurador	1.050 m.
- c/ Sant Marc (c/ Pare Llaurador - Pont Vacarisses)	350 m.

Districte 5. (1.400 m.)

- Passeig 22 juliol (Rambla d'Ègara - Pont de Vacarisses) 800 m.
- Avinguda de can Boada 300 m.
- c/ Joan d'Àustria 300 m.

Districte 6. (2.600 m.)

- Avinguda del Vallès (c/ de la Castellassa - Passeig 22 juliol) 1.600 m.
- Rambla Francesc Macià 1.000 m.

.

4ª fase (41.250 m.)

Districte 1. (5.850 m.)

- c/ La Rasa 400 m.
- c/ Pantà 500 m.
- c/ Sant Llorenç 500 m.
- Passeig de les Lletres 200 m.
- c/ Sant Leopold 500 m.
- c/ Camí Fondo 200 m.
- c/ La Rutlla 250 m.
- c/ Sant Francesc 250 m.
- Portal de Sant Roc 100 m.
- c/ Topete 650 m.
- c/ Doctor Pearson 550 m.
- c/ Prat de la Riba (c/ Salvador Busquets - Passeig 22 juliol) 300 m.
- c/ Salvador Busquets 200 m.
- c/ Miquel Vives 450 m.
- Ramon i Cajal (carretera de Montcada - carretera de Castellar) 800 m.

Districte 2. (7.550 m.)

- c/ Jacint Elies 600 m.
- c/ Santo Tomas 550 m.
- c/ Sant Damià 1.300 m.
- c/ Sant Cosme 1.300 m.
- c/ Mare de Déu de la Llum (c/ Sant Cosme - Avgda. Vallès) 200 m.
- c/ Extremadura 550 m.
- Avinguda de les Nacions 800 m.
- c/ Ciudad Real 150 m.
- c/ Salamanca 600 m.
- c/ Saragossa 400 m.
- c/ d'Àlaba 500 m.
- c/ Camí dels Monjos 600 m.

Districte 3. (9.850 m)

- c/ Agricultura 550 m.
- c/ Ramon i Cajal (carretera de Montcada - Avgda. Glòries Catalanes) 500 m.
- c/ Guadalhorce 300 m.
- c/ Túria 350 m.
- c/ Miño 1.500 m.

- c/ Llobregat (c/ Miño - c/ Anoia)	400 m.
- c/ Bosch i Gimpera	650 m.
- c/ Doctor Torras i Bages	800 m.
- c/ Pare Font	700 m.
- c/ Colom (c/ Anoia - c/ d'Àries)	200 m.
- c/ d'Àries (c/ Colom - c/ Venus)	200 m.
- c/ Venus	1.050 m.
- c/ d'Orió	200 m.
- c/ d'Alemanya	700 m.
- c/ França	650 m.
- c/ d'Italia	800 m.
- c/ Guadalquivir (Avgda. Glòries Catalanes - c/ Miño)	300 m.

Districte 4. (5.850 m.)

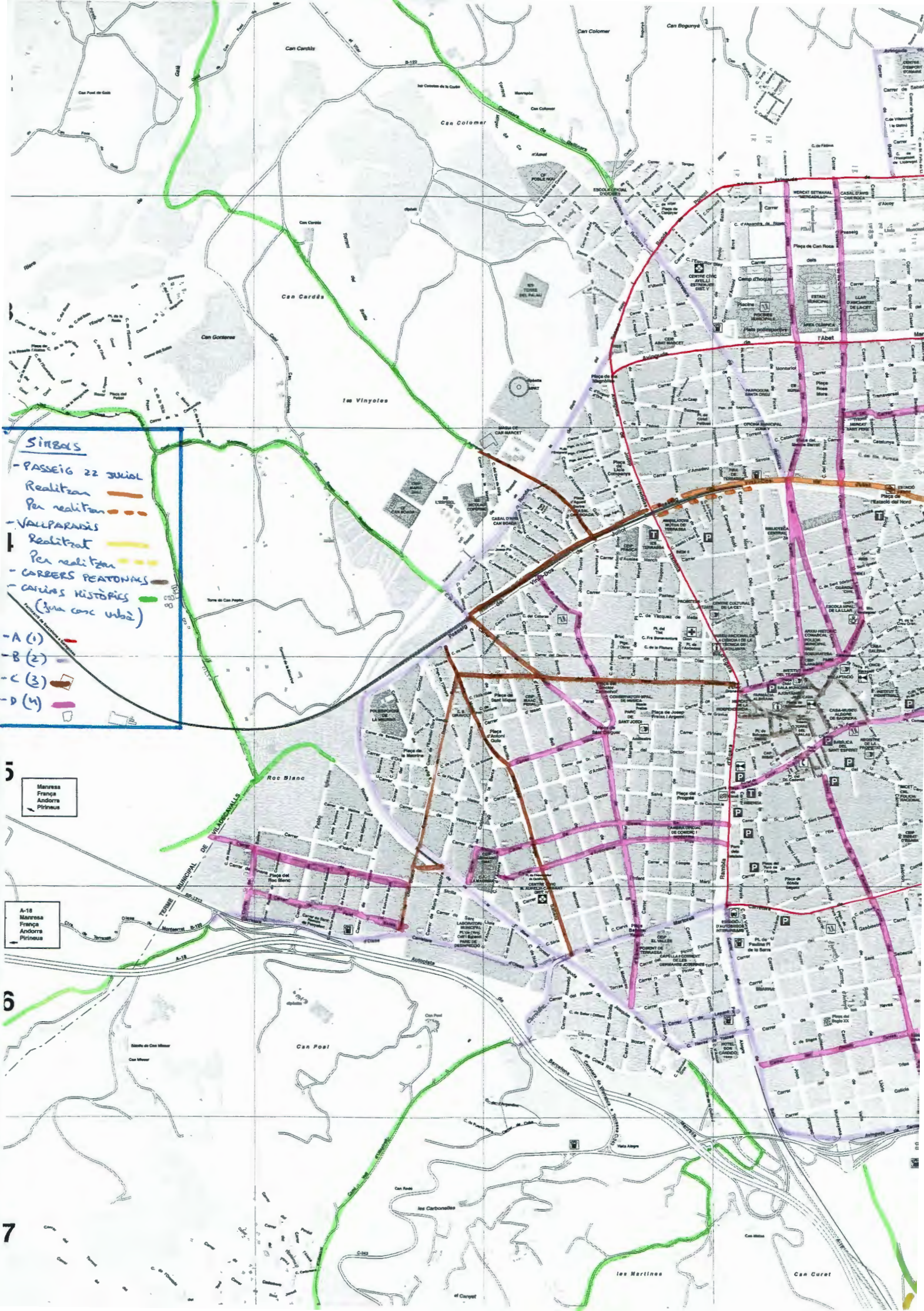
- c/ Blasco de Garay	850 m.
- c/ Mallorca (c/ Calderon de la Barca - c/ Núria)	100 m.
- c/ d'Antoninus Pius	850 m.
- c/ Faraday	750 m.
- c/ Edison	300 m.
- c/ Volta (Plaça Sant Oleguer - Avgda. d'Àngel Sallent)	400 m.
- c/ Sant Marc (c/ Pare Llauredor - Plaça Sant Oleguer)	300 m.
- c/ Beethoven	200 m.
- c/ Josep Trueta (c/ Beethoven - Plaça Sant Oleguer)	450 m.
- c/ Sicília	800 m.
- c/ Palet i Barba	600 m.
- c/ Bailen (carretera d'Olesa - c/ Sicília)	250 m.

Districte 5. (3.400 m.)

- c/ Jocs Olímpics	600 m.
- c/ Pla de l'Ametllera	500 m.
- c/ Sometent Castella	300 m.
- c/ Campiones Olímpiques	300 m.
- c/ Bartomeu Amat	500 m.
- c/ Ample (Plaça del Triomf - Avgda. Jaume I)	650 m.
- c/ Bartrina (c/ Ègara - Avgda. Jaume I)	300 m.
- c/ Periodista Grané (Passeig 22 juliol - Avgda. Jaume I)	150 m.
- c/ Ègara (c/ Ample - c/ Bartrina)	100 m.

Districte 6. (8.750 m.)

- c/ Provença	1.450 m.
- c/ Ample (Avgda. Jaume I - Avgda. del Vallès)	650 m.
- c/ Bartrina (Avgda. Jaume I - Avgda. del Vallès)	500 m.
- c/ Periodista Grané (Avgda. Jaume I - Avgda. del Vallès)	800 m.
- c/ Josep Tapiolas	750 m.
- c/ Renaixement	500 m.
- c/ Almeria	500 m.
- c/ Sierra Nevada	700 m.
- c/ Pintor Mir	500 m.
- c/ Camí dels Monjos	400 m.
- c/ de la Castellassa	650 m.
- c/ d'Ibañez de Aldecoa	650 m.
- c/ Camí Font de les Canyes (c/ Castellassa - Avgda. Font i Sagué)	350 m.
- Avinguda Font i Sagué (c/ Camí Font de les Canyes - ctra. Castellar)	350 m.



Sirgals

- PASSEIG 22 JUNIAL
- Realitzat —
- Per realitzar - - -
- VALPARAÏS
- Realitzat —
- Per realitzar - - -
- CARRERS PEATONALS
- CARRERS HISTÒRICS
- (sua conc urbà)

- A (1) —
- B (2) —
- C (3) —
- D (4) —

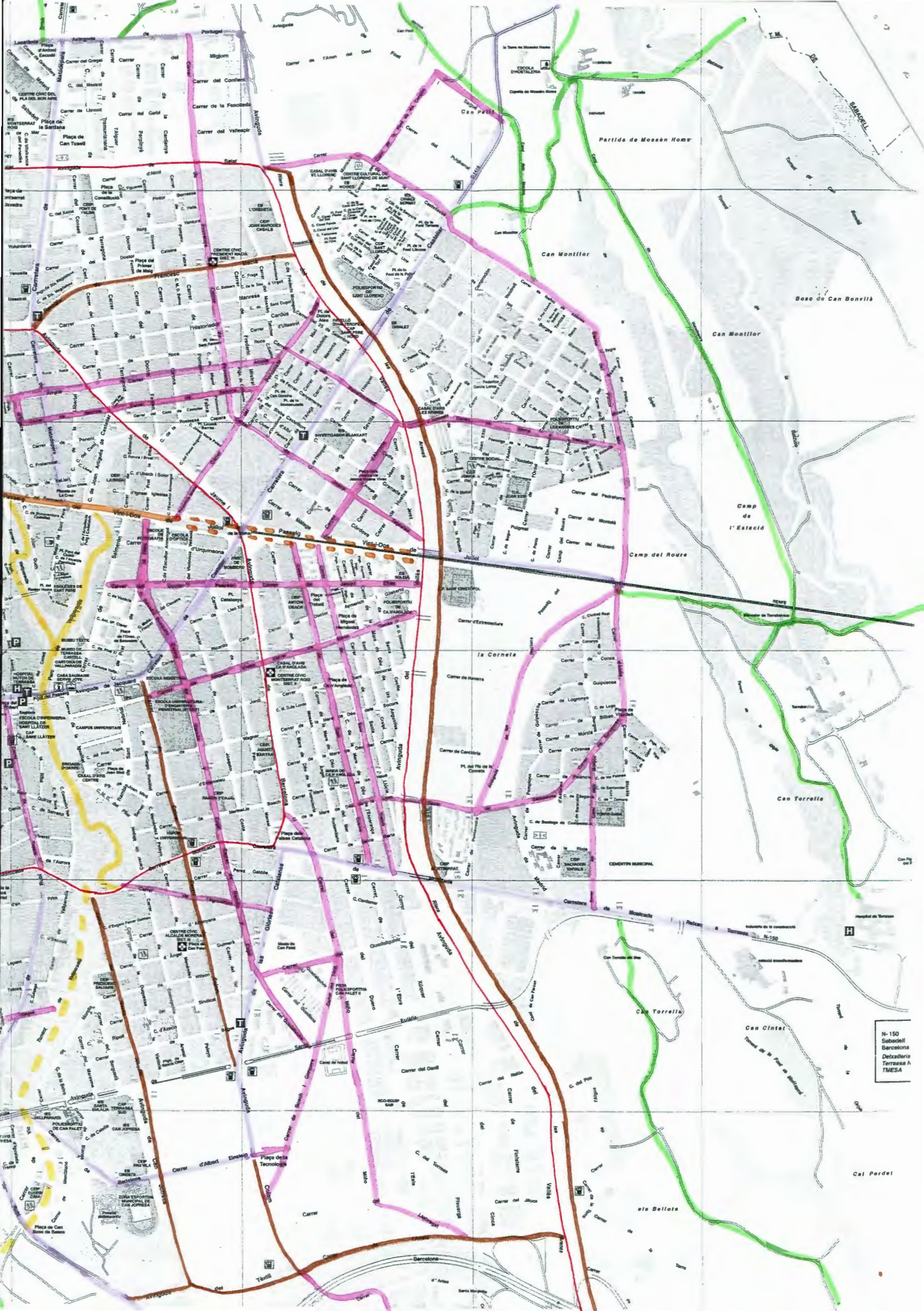
5

Manresa
França
Andorra
Pirineus

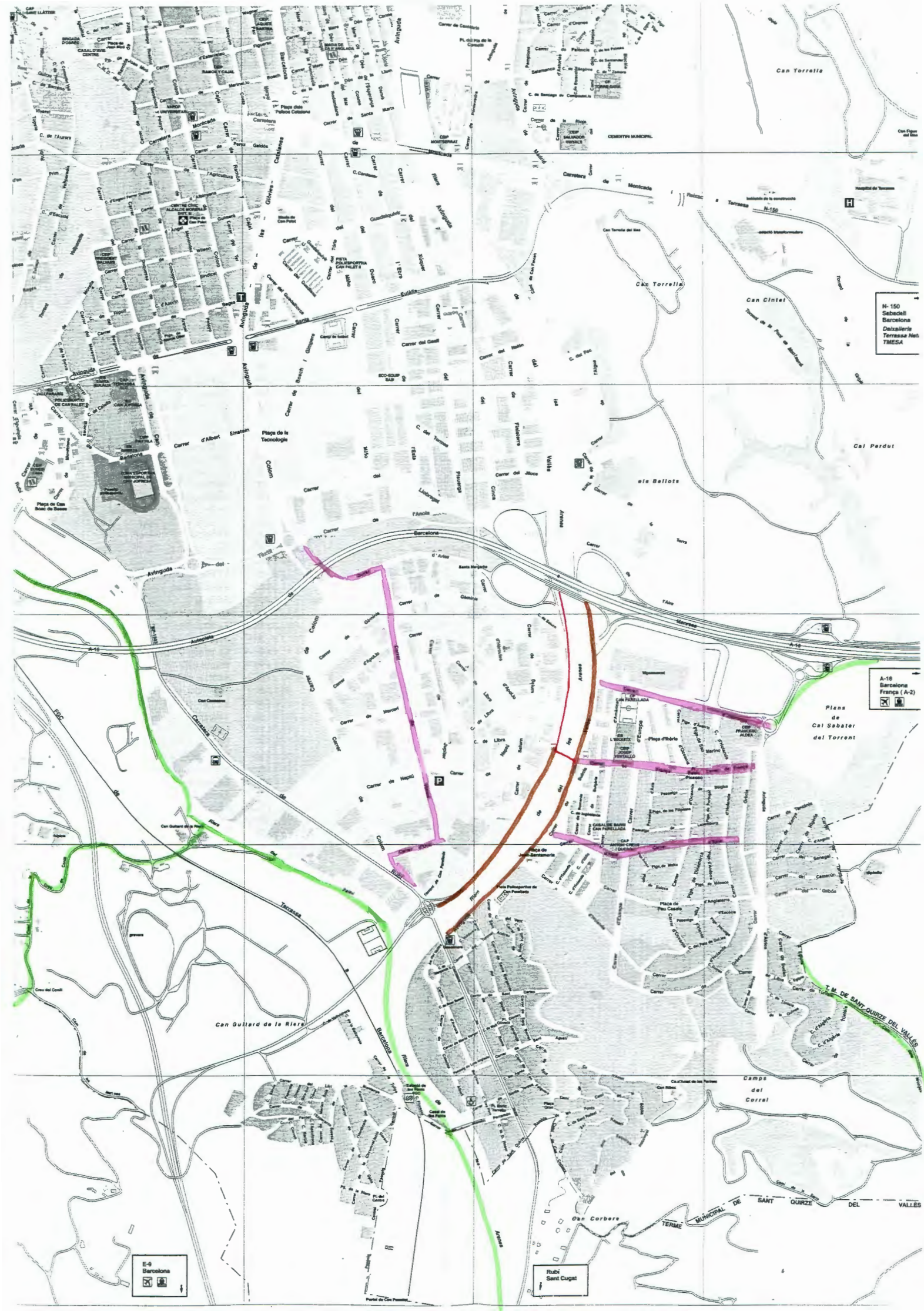
A-18
Manresa
França
Andorra
Pirineus

6

7



N-150
Sabadell
Barcelona
Terrassa
A-150
TMESA



N-150
Sabadell
Barcelona
Terrassa
Més
TMESA

A-18
Barcelona
França (A-2)

E-9
Barcelona

Rubi
Sant Cugat

TERME MUNICIPAL DE SANT QUIRZE DEL VALLES

Plans de Cal Sabater del Torrent

Camps del Corral

San Corbers

Can Gualard de la Riera

Avinguda

Plaça de la Tecnologia

Can Torrella

Can Torrella

Can Torrella

**CENTRES PÚBLICS
EDUCACIÓ SECUNDÀRIA**

ESO i BATXILLERAT

NÚM	CENTRES	ADREÇA	CP	TELÈFON	FAX
1	IES CAN JOFRESA	Av. Can Jofresa, 9	08223	93 785 07 25	93 783 46 25
2	IES CAVALL BERNAT	La Castellassa, 31 A	08227	93 785 11 43	93 731 51 13
3	IES ÈGARA	Amèrica, 55	08228	93 736 16 70	93 736 16 75
4	IES INVEST. BLANXART	Granada, 3	08226	93 786 08 66	93 783 45 80
5	IES MONTSERRAT ROIG	Cervantes, 46	08221	93 780 97 65	93 780 97 65
6	IES NICOLAU COPÈRNIC	Grups Can Boada, 13	08225	93 780 75 17	93 780 73 66
7	IES SANTA EULÀLIA	Av. Santa Eulàlia, 72	08223	93 731 40 80	93 783 57 55
8	IES TERRASSA	Rambla d'Ègara, 331	08224	93 733 04 90	93 788 35 91
9	IES TORRE DEL PALAU	Camí de Can Boada	08225	93 733 06 61	93 733 06 61
10	IES VALLPARADÍS	Badalona, 1	08223	93 785 15 38	93 731 79 60

CICLES FORMATIUS

NÚM	CENTRES	ADREÇA	CP	TELÈFON	FAX
1	IES MONTSERRAT ROIG	Cervantes, 46	08221	93 780 97 65	93 780 97 65
2	IES SANTA EULÀLIA	Av. Santa Eulàlia, 72	08223	93 731 40 80	93 783 57 55
3	IES TERRASSA	Rambla d'Ègara, 331	08224	93 733 04 90	93 788 35 91

**CENTRES CONCERTATS
EDUCACIÓ SECUNDÀRIA**

BATXILLERAT

NÚM	CENTRE	ADREÇA	CP	TELÈFON	FAX
1	CINGLE	Cra.Montcada, 512	08223	93 783 55 10	93 783 55 10
2	CULTURA PRÀCTICA	Sant Pere, 36	08221	93 783 25 48	93 783 25 48
3	ESCOLA PIA	Camí Fondo, 33	08221	93 788 17 65	93 780 10 38
4	MARE DE DÉU DEL CARMÉ	Voluntaris Olímpics, 54	08225	93 735 11 70	93 735 05 00
5	PETIT ESTEL	Puignovell, 18	08221	93 785 27 86	93 785 27 86
6	TECNOS	Topete, 34	08221	93 785 83 55	93 786 46 11
7	VEDRUNA	Vall, 21	08221	93 780 23 99	93 780 56 45

CENTRES DE MATADEPERA

NÚM	CENTRE	ADREÇA	CP	TELÈFON	FAX
1	MONTCAU-LA MOLA	Passeig del Pla, s/n - Matadepera	08230	93 787 08 25	93 730 02 95
2	GRESOL (privat)	Cra. Sabadell-Matadepera Km. 6 (apartat correus 446)	08227	93 787 01 58	93 787 02 50

CICLES FORMATIUS

NÚM	CENTRE	ADREÇA	CP	TELÈFON	FAX
1	CINGLE	Cra.Montcada, 512	08223	93 783 55 10	93 783 55 10
2	CULTURA PRÀCTICA	Sant Pere, 36	08221	93 783 25 48	93 783 25 48
3	EDGAR	Prat de la Riba, 68	08222	93 785 98 76	93 785 98 76
4	ESCOLA PIA	Col·legi, 14	08221	93 788 54 54	93 789 05 06
5	FUNDACIÓ FIAC	Colom, 114 (Vapor Universitari)	0822	93 731 18 69	93 784 37 06
13	SANT DOMÈNEC SAVIO	Maria Auxiliadora, 45	08224	93 788 13 68	93 788 51 22

**CENTRES CONCERTATS
EDUCACIÓ SECUNDÀRIA OBLIGATÒRIA -ESO-**

NÚM	CENTRE	ADREÇA	CP	TELÈFON	FAX
1	CINGLE	Cra.Montcada, 512	08223	93 783 55 10	93 783 55 10
2	CULTURA PRÀCTICA	Sant Pere, 36	08221	93 783 25 48	93 783 25 48
3	EL CIM	Frederic Soler, 22	08224	93 733 06 30	93 733 10 92
4	ESCOLA PIA	Col·legi, 14	08221	93 788 54 54	93 789 05 06
5	GOYA	Camí Font de les Canyes, 1	08227	93 783 45 06	93 783 45 06
6	JOAQUIMA DE VEDRUNA	Cra. Castellar, 398	08227	93 786 01 46	93 785 25 88
7	LICEO EGARA	Doctor Pearson, 163	08222	93 785 70 76	93 783 95 87
8	MARE DE DÉU DEL CARME	Voluntaris Olímpics, 54	08225	93 735 11 70	93 735 05 00
9	MARTÍ	Roca i Roca, 131	08226	93 735 44 13	93 735 44 13
10	PETIT ESTEL	Puignovell, 18	08221	93 785 27 86	93 785 27 86
11	RAMON PONT	Sant Tomàs, 40	08222	93 785 76 39	93 785 76 39
12	SAGRAT COR DE JESÚS	Pare Font, 152	08223	93 786 28 16	93 785 03 62
13	SANT DOMÈNEC SAVIO	Maria Auxiliadora, 45	08224	93 788 13 68	93 788 51 22
14	TECNOS	Topete, 34	08221	93 785 83 55	93 786 46 11
15	VEDRUNA	Vall, 21	08221	93 780 23 99	93 780 56 45

CENTRES DE MATADEPERA

NÚM	CENTRE	ADREÇA	CP	TELÈFON	FAX
1	MONTCAU-LA MOLA	Passeig del Pla, s/n - Matadepera	08230	93 787 08 25	93 730 02 95
2	GRESOL (privat)	Cra. Sabadell-Matadepera Km. 6 (apartat correus 446)	08227	93 787 01 58	93 787 02 50

ESTUDIS UNIVERSITARIS A TERRASSA

EUETT - ESCOLA UNIVERSITÀRIA D'ENGINYERS TÈCNICS INDUSTRIALS -UPC-
c/ Colom, 1 Tel. 93 739 81 25 Fax 93 739 82 25
08222 Terrassa
e-mail: mobilitat@ct.upc.es

Estudis: Enginyeria Tècnica Industrial, especialitats:

- . Electricitat
- . Electrònica Industrial
- . Mecànica
- . Química Industrial
- . Tèxtil

ETSEIT - ESCOLA TÈCNICA SUPERIOR D'ENGINYERS INDUSTRIALS -UPC-
c/ Colom, 11 Tel. 93 739 81 32 Fax 93 739 81 01
08222 Terrassa

Estudis:

- . Enginyeria Industrial
- . Enginyeria en Automàtica i Electrònica Industrial (2n cicle)
- . Enginyeria en Organització Industrial (2n cicle)

EUOOT - ESCOLA UNIVERSITÀRIA D'ÒPTICA I OPTOMETRIA -UPC-
c/ Violinista Vellsolà, 37 Tel. 93 739 83 12 Fax 93 739 83 01
08222 Terrassa

Estudis: Òptica i Optometria, especialitats:

- Òptica aplicada
- . Optometria
- . Contactologia
- . Gestió d'òptica
- . Visió

EFFPC - ESCOLA UNIVERSITÀRIA DE FOTOGRAFIA -UPC-
c/ Bisbe Urquinaona, s/n Tel. 93 739 83 12 Fax 93 739 83 65
08222 Terrassa
e-mail: effpc@fpc.upc.es

Estudis: Fotografia, especialitats:

- . Fotografia de comunicació
- . Fotografia tècnico-científica
- . Foto-indústria