



PLA DE PROMOCIÓ PER A L'ÚS DE LA BICICLETA A TERRASSA 2022-2025

Direcció facultativa

Susi López
Directora del Servei de Mobilitat

Direcció tècnica

Betina Verger
Cap de Planificació del Servei de Mobilitat

Equip de redacció

Haritz Ferrando
Tècnic de l'Associació BiciTerrassa Club (BiTer)

0. INTRODUCCIÓ

El ***Pla de promoció per a l'ús de la Bicicleta a Terrassa 2022-2025***, és un instrument estratègic que es marca com a objectiu potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament quotidià a la ciutat de Terrassa.

El present document es basa i dóna continuïtat al *Pla de promoció per a l'ús de la bicicleta a Terrassa 2012-2013*, que va ser redactat conjuntament pels equips tècnics de l'Observatori Econòmic i Social i de la Sostenibilitat de Terrassa, el Servei de Medi Ambient i Sostenibilitat i el Servei de Mobilitat.

Aquest nou Pla pretén reforçar i popularitzar l'ús de la bicicleta a la ciutat, com a vehicle de desplaçament habitual de la ciutadania, promovent la realització de diverses iniciatives, per als anys 2022-2025, que donin visibilitat al seu ús i permetin demostrar la seva capacitat d'adaptació i bondat en l'àmbit urbà.

El document cristal·litza la voluntat de l'Ajuntament de Terrassa de donar continuïtat a les línies marcades pel Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021 de la ciutat, aprovat definitivament el 25 de maig de 2017.

Aquest instrument estratègic ha estat concebut conjuntament per l'Ajuntament de Terrassa i l'Associació BiciTerrassa Club (BiTer). S'ha dut a terme una valoració del Pla de promoció de l'ús de la bicicleta anterior i les accions del pla han estat revisades, amb el resultat de la supressió de les que no han estat implementades o no es consideren prioritàries en el context actual, així com la introducció de noves accions.

Com a elements facilitadors de la seva implementació, hi ha el fet que avui la ciutat de Terrassa és un entorn urbà ben preparat i adaptat per acollir aquest ús quotidià de la bicicleta com a mitjà de desplaçament de la ciutadania. D'ençà de l'aprovació del primer Pla Director de Mobilitat Urbana de Terrassa (2002), s'han anat desenvolupant a la ciutat de manera continuada accions que, directament o indirectament, han incidit en una millora de les condicions de circulació d'aquest mitjà de transport a la ciutat.

Especialment significatives resulten aquelles actuacions infraestructurals que han contribuït a incrementar les condicions de seguretat del desplaçament en dues rodes no motoritzades i la seva cohabitació amb la resta d'usuaris de la via pública.

Actualment, la ciutat compta amb una xarxa de carrils bici segregats de 20,5 km: dels quals 7,6 km estan situats a la vorera i 12,9 km a la calçada i 23 barris regulats com a zones 30.

Als darrers anys també s'han incorporat aparcaments tancats per a bicicletes a dues estacions ferroviàries, que permeten estacionar el vehicle de forma segura en períodes de llarga estada.

Per tant, la ciutat és avui, gràcies a la tasca desenvolupada en els anys precedents en favor de la promoció d'aquest mitjà de transport, un escenari preparat per plantejar-se l'adopció d'un full de ruta que permeti continuar amb l'expansió de la bicicleta com a mitjà de desplaçament quotidià en l'entorn urbà.

Així, amb aquest objectiu principal i atenent als condicionants exposats, es plantegen **17 accions** que constitueixen el programa per incentivar l'ús de la bicicleta a la ciutat per al període 2022 - 2025.

1. EL MARC LEGAL I ESTRATÈGIC

La concepció i el desplegament del present document estratègic es realitza en el marc legal que dóna cobertura a la necessitat de protecció i millora de la qualitat de l'aire, a la vegada que es recolza en l'adopció de compromisos a escala europea que refermen el principi de subsidiarietat i reafirmen la importància de l'escala local com a camp d'actuació en la millora ambiental i en el seu compromís global vers la sostenibilitat.

- ***Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya***

Constitueix el referent normatiu en matèria de mobilitat a Catalunya. La Llei, pionera a Europa, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de creixement urbà i econòmic amb les de mobilitat, donar prioritat al transport públic i als sistemes eficients de transport, potenciar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària i reduir la congestió i la contaminació.

La Llei reconeix la transcendència de la bicicleta com a mitjà de transport a promocionar per avançar vers un model de mobilitat sostenible, capaç de minimitzar els impactes i costos associats al desplaçament, ja siguin socials, econòmics o ambientals, a la vegada que **maximitzi l'accessibilitat social del territori**.

- ***Plan Nacional de Calidad del AIRE 2017-2019 (Plan Aire II)***

El 15 de desembre de 2017, es va aprovar pel Consell de Ministres, el Plan Aire 2017-2019 (Plan Aire 2) que dona continuïtat al Plan Aire i planteja un horitzó temporal 2017-2019, per donar continuïtat al programa nacional de control de la contaminació atmosfèrica que s'ha d'elaborar en el marc de la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlament Europeu i del Consell de 14 de desembre de 2016 relativa a la reducció de las emissions nacionals de determinats contaminants atmosfèrics.

El Pla AIRE preten, amb la col·laboració de les administracions autonòmiques i locals implicades, impulsar mesures que actuïn sobre els problemes de qualitat de l'aire més generalitzats, de forma que es respectin els valors legalment establerts de la qualitat de l'aire.

- ***Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible***

També d'àmbit estatal, aquesta llei desplega part de l'Estratègia per a una Economia Sostenible, aprovada pel Consell de Ministres el novembre de 2009, i de manera transversal planteja les reformes estructurals a emprendre per tal d'incentivar i accelerar el desenvolupament d'una economia que sigui més competitiva i innovadora.

Entre els aspectes que aborda, hi ha la sostenibilitat ambiental, amb referències específiques al model energètic, a la reducció d'emissions, al transport i a la mobilitat sostenible, així com a l'habitatge. Concretament, la Llei reconeix la mobilitat sostenible com a fita a assolir per part de les polítiques desenvolupades impulsades des de les diferents administracions, i entre els objectius a pretendre amb el desenvolupament d'aquestes hi ha la millora del medi ambient urbà i de la salut i la seguretat dels ciutadans, la promoció de la disminució del consum energètic, **el foment dels mitjans de transport amb un menor cost social, ambiental i energètic**, així com el foment de la intermodalitat.

- **Pla de Millora de Qualitat de l'Aire 2015-2020**

La Generalitat de Catalunya va incloure Terrassa en la **zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric** (ZPE) per les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀) i diòxid de nitrogen (NO₂), i va aprovar el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica, el setembre de 2014. En aquest marc, l'Ajuntament de Terrassa ha aprovat el Pla de Millora de Qualitat de l'Aire 2015-2020, i que proposa accions concretes per a la millora i el restabliment de la qualitat de l'aire al nostre municipi.

El document inclou una anàlisi de la situació actual, l'inventari en el qual s'identifiquen les principals fonts d'emissió i quina és la seva contribució a la contaminació del municipi, i un pla d'acció per a la millora de la qualitat d'aire en el que es preveuen mesures concretes. Segons demostra la diagnosi del Pla, el trànsit és el sector que contribueix majoritàriament al conjunt de les emissions del municipi. Degut a la complexitat del sector, que engloba desplaçaments en vehicle privat, transport públic i altres modes de mobilitat activa, només la implementació progressiva d'un conjunt de mesures complementàries i sinèrgiques a les contemplades al Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa pot ajudar a la reducció de les emissions i al restabliment dels nivells de qualitat de l'aire del municipi.

El Pla identifica 43 mesures que, englobades en 8 línies de treball, tenen l'objectiu de reduir les emissions dels vehicles, d'augmentar la utilització del transport públic i col·lectiu, i de reduir-ne les emissions, **d'incrementar el nombre de desplaçaments a peu o en bicicleta**, de reduir les emissions derivades de la distribució urbana de mercaderies, dels serveis municipals, de les obres i de les indústries, i finalment de reforçar les activitats de divulgació, sensibilització i participació ciutadana, de seguiment de la qualitat de l'aire i d'actuació en episodis de contaminació.

- **El Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses 2020**

Es tracta d'una iniciativa europea que neix, el gener de l'any 2008, amb la voluntat d'assolir la implicació dels governs locals en la lluita contra el canvi climàtic, tot assumint el compromís de reducció de les emissions municipals de gasos d'efecte hivernacle en més d'un 20% en l'horitzó de l'any 2020 (objectius de la política energètica comunitària).

L'adopció del compromís de treballar per a l'assoliment de l'objectiu establert és de caràcter voluntari i compta amb 168 municipis adherits a la Província de Barcelona a gener de 2012, que han aprovat 139 plans d'acció per a l'energia sostenible.

L'adhesió a la iniciativa comporta la realització d'un inventari d'emissions i la redacció del Pla d'acció per a l'energia sostenible (PAES), que ha de proposar les actuacions necessàries, relacionades amb l'eficiència energètica i l'ús d'energies renovables, per tal d'assolir l'objectiu de reducció plantejat, així com el seu seguiment bianual.

La ciutat de Terrassa s'hi adherí el 27 de novembre de 2008, i aprovà el seu PAES a finals de l'any següent (desembre 2009). El Pla proposa una reducció del 20,18% de les emissions en l'àmbit del municipi (sense el sector primari i industrial), amb un total de 165.313 Tn/any de CO₂ eq, i un 31,16% en l'àmbit de l'Ajuntament, amb un total de 5.617 Tn/any de CO₂ eq., aquestes xifres representen una reducció de les emissions per càpita del 25%, i per assolir-la es planteja 28 mesures que es divideixen, pràcticament a parts iguals, entre aquelles a desenvolupar en el si de l'organització municipal, i aquelles a aplicar a nivell global del municipi. L'adhesió al Pacte comporta també el compromís de fer una avaluació bianual del Pla.

En el camp específic de la mobilitat, a banda de les actuacions d'ambientalització de les flotes públiques i l'estímul de renovació en el parc mòbil privat, el Pla planteja la necessitat de donar continuïtat als principis inherents al PMU de Terrassa. Entre aquests, hi havia l'**afavoriment dels desplaçaments en mitjans de baix o nul impacte ambiental, entre els quals cal considerar molt especialment la bicicleta**, i la proposta de revisió del PMU sota criteris de reducció d'emissions de CO₂, definint com a objectiu d'aquest nou pla la rebaixa de la quota modal del vehicle privat en un 8% (finalment ha estat del 12%), i per tant assumint implícitament la necessitat que els mitjans de transport de menor impacte incrementin significativament la seva quota d'ús.

▪ **Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021**

Al Ple de l'Ajuntament de Terrassa del 25 de maig de 2017, es va aprovar definitivament el Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa per a l'horitzó 2021. Aquest incorpora un conjunt de mesures per tal d'assolir una reducció de l'accidentalitat, del soroll i del consum energètic; una millora de la qualitat ambiental i de l'habitabilitat dels carrers, així com un augment del grau d'autonomia dels infants, de persones grans i de les persones amb capacitats diverses. Per aconseguir-ho:

1. Planteja una proposta de pla de mobilitat que posa l'accent en la identificació d'una zona urbana protegida (o Zona de Baixes Emissions), a l'àmbit central de la ciutat i en la transformació de carrers de barri en llocs de preferència per a vianants, per fer possible diferents funcions de la vida ciutadana com l'estança, el joc i l'autonomia dels infants, l'oci i la relació social entre veïns i veïnes.
2. Proposa reequilibrar l'espai públic, assignant **més espai per a vianants, bicicletes i transport públic**, ja que en l'actualitat, el 66% de l'espai dels carrers està destinat a la circulació de vehicles privats i al seu propi estacionament, i només un 34% als vianants, quan representen un 60% de la mobilitat interna.
3. Crea proximitat, fent que les distàncies es percebin més curtes gràcies a millores de confort i accessibilitat als carrers, amb ampliacions de voreres, posant bancs, arbrat, millorant les condicions d'accessibilitat o ampliant l'espai destinat al vianant amb transformacions com les que, des de fa temps, s'estan fent a altres ciutats del món, de baix cost. Amb creativitat i imaginació.
4. Altres accions s'orienten a fer més competitiu el transport públic respecte del transport privat, amb una xarxa més atractiva i adaptada a les necessitats de la ciutadania, amb bones freqüències, línies ràpides i amb bones connexions amb el tren.
5. Totes aquestes mesures cal implantar-les de manera simultània amb actuacions orientades a educar, informar i sensibilitzar a la població cap a una cultura de mobilitat sostenible, saludable i segura

El Pla de Mobilitat Urbana proposa 21 accions relacionades amb la mobilitat amb bicicleta, entre les quals es troba l'acció B12 "Actualitzar del Pla de promoció de l'ús de la bicicleta". Veure la taula següent:

Línia estratègica	Títol de l'acció	
Extensió general de la xarxa de bicicletes	B1	Implantació de la xarxa d'itineraris principals.
	B2	Condicionar la resta de la xarxa ciclable.
	B3	Xarxa de carrils bici supramunicipals.
	ZA7	Implantació d'itineraris principals per a bicicletes a la ZUAP.
Aparcament	B4	Aparcaments per a bicicletes segurs en els principals pols de mobilitat.
	B5	Aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de

		transport públic (ferrocarril i bus).
	B6	Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes a la via pública.
	B7	Implementar el Bici-registre.
	AP10	Revisar i donar compliment a la planificació urbanística en relació a les reserves d'aparcament.
Millora de la intermodalitat	B8	La bici al bus.
Informació, promoció, educació i sensibilització	B9	Estudiar la implantació d'un servei de bicicleta pública.
	B10	Promoció de la bicicleta elèctrica.
	B11	Pla permanent d'oferta de cursos de conducció de bicicletes als centres d'educació (Ambicia't a l'Institut).
	B12	Actualitzar el Pla de promoció de l'ús de la bicicleta.
	B13	Edició de la guia de la bicicleta.
	B14	Disseny i implantació de senyalització orientativa per a bicicletes.
	GM12	Estudi de la viabilitat tècnica, econòmica i interès social del projecte "Via d'Egara".
Actuacions de seguretat viària	B15	Pla de seguretat viària per a la bicicleta.
Distribució urbana de mercaderies (DUM)	DUM8	DUM amb mitjans de baix impacte.
Gestió de la Mobilitat	GM1	Redacció i aprovació de l'ordenança integrada de mobilitat.
	GM6	Creació de l'Observatori de la Mobilitat.

2. AVALUACIÓ DEL PLA ANTERIOR

Amb l'objectiu de valorar les accions plantejades al pla anterior, s'ha fet una valoració del grau de compliment de les accions i objectius fixats i el resultat ha estat molt diferent segons les accions considerades.

A continuació es mostra en una taula resum el grau de compliment de les 18 accions que es preveien al pla anterior:

TAULA RESUM DEL GRAU DE COMPLIMENT DEL PLA DE PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA 2012-2013

Acció	Grau de compliment	Observacions
1. Flota de bicicletes municipals	□□□□□□ (50%)	28 bicicletes cedides a 13 serveis municipals. Ús escàs.
2. Ambicia't al Parc	(0%)	Acció no implantada. Es proposa no incloure-la en el nou pla.
3. Ambicia't als hotels	□□□□ (40%)	5 bicicletes cedides als dos hotels. Segueix vigent. Ús esporàdic.
4. Bicicletes per a entitats	□ (10%)	Acció no implantada. Sortides puntuals organitzades amb algunes entitats.
5. Ambicia't a l'institut	□□□□□□□□ (80%)	2.400 alumnes formats de 22 centres. Segueix vigent i demanda creixent.
6. Biciregistre	□□□□□□ (50%)	Aquesta acció ha començat a funcionar al desembre 2016. En funcionament.
7. Aparcament segur	□□□□□□ (50%)	Places de bici en els vestíbuls de FGC. Pendent aparcaments tancats exteriors.
8. Ciclovía Terrassa	□□□□□□□□ (80%)	Es va encarregar l'estudi previst, però no s'ha dut a terme cap prova pilot
9. Activ. promoció de la bicicleta	□□□□□□□□□□ (90%)	S'han dut a terme moltes petites accions de promoció.
10. Biciescola	□□□□□□□ (60%)	BiTer ha format 50 persones cada any al Parc de Vallparadís.
11. Bicicleta i festa	□□□□□□□□□□ (90%)	Presència consolidada de la bicicleta a la majoria de festes de Terrassa.
12. Observatori de la bicicleta	□□□□□□ (50%)	S'ha elaborat un protocol d'indicadors. Manca el seguiment i recull de dades.
13. Habilitació conducció grups	□□□□□□□□□□ (90%)	S'han realitzat 4 cursos i s'han format 55 Guies Ciclistes (15 en actiu).
14. La casa del ciclista	□ (10%)	Acció no implantada. Es proposa no incloure-la en el nou pla.
15. Bicicleta i instituts	□□□□□ (40%)	Des del 2011, amb les 3 classes de 4t d'ESO

		de l'escola Vedruna-Vall.
16. Sortides urbanes	□□□□□□□□□□ (100%)	Des del 2010: 3.000 participants i 85 sortides anuals.
17. Ambició a la feina	□□ (20%)	Acció no implantada. Accions puntuals amb sindicats i mútues.
18. Educació viària en bicicleta	□□□□□□□□□□ (100%)	Una de les accions més consolidades: uns 1.000 alumnes de 5è cada any.

3. EL CONTEXT

El document es formula en un context ciutadà que avala l'actuació de l'administració en la promoció i estímul de la bicicleta, que esdevé un mitjà de transport amb una molt elevada consideració social i una alta capacitat de resposta a les necessitats de desplaçament quotidià que la ciutadania manifesta en l'àmbit urbà.

A Catalunya, segons dades proporcionades pel *Baròmetre anual de la Bicicleta* corresponents a la seva edició de l'any 2016¹, pràcticament la totalitat de la població (91%) sap anar amb bicicleta. El perfil de l'usuari típic de la bicicleta a Catalunya l'any 2016 és un home de 38 anys, ocupat, de nacionalitat espanyola, que viu a un municipi d'entre 10 i 100 mil habitants, i que té un nivell d'estudis alt. El 74% de les persones residents a Catalunya té alguna bicicleta a casa seva i 2 bicicletes per llar de mitjana.

Pel que fa l'ús de la bicicleta, el 40% de la població utilitza la bicicleta amb alguna freqüència. Concretament, un 6,4% hi va a diari o gairebé, i un 9% almenys un cop per setmana. Un 21% de les persones entrevistades havia utilitzat la bicicleta la setmana anterior al treball de camp, un 8,4% el dia anterior, i aproximadament un 5,7% ho havia fet per desplaçaments quotidians. El passeig o el lleure (65%) és l'ús més habitual que es dona a la bicicleta, per davant de l'esport (41%) i els desplaçaments quotidians (26%).

Quasi un 51% dels usuaris de la bicicleta circulen habitualment per camins, vies verdes o muntanya, i gairebé poc més d'un 52% per nuclis urbans. L'esport i qüestions relacionades amb l'ecologisme i la no contaminació, són els principals avantatges associats espontàniament a la bicicleta, quedant la salut en tercer lloc. Pel que fa als inconvenients d'anar amb bicicleta el més citat espontàniament és la perillositat d'anar amb aquest vehicle, seguida de la perillositat pel trànsit i la manca d'infraestructures per facilitar la circulació als ciclistes. El risc de robatori també destaca com una de les principals dificultats pels que circulen per ciutat.

En l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), dels 16 milions de desplaçaments realitzats en dia feiner l'any 2016, tan sols un 1,4% d'aquests es resolien en bicicleta, en un escenari modal en el qual la mobilitat no motoritzada aglutinava un 41% dels desplaçaments, i la mobilitat en vehicle motoritzat privat suposava el 39% segons l'*Enquesta de mobilitat en dia feiner* corresponent a l'any 2016². Tanmateix, la bicicleta esdevé el segon mitjà de transport en valoració per part de la ciutadania (un 8,2 sobre 10), per darrera de l'anar a peu (8,4) i per davant de la moto (8,1). Un posicionament que assoleix la màxima excel·lència si atenem a la valoració que en fan els usuaris habituals de cada mitjà, situant-se el usuari de la bicicleta en primera posició (8,8)

¹ Enquesta Baròmetre de la Bicicleta 2016. Consultable al web del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

² Enquesta de mobilitat en dia feiner 2016. Consultable al web de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona.

A la ciutat de Terrassa, les dades disponibles més recents sobre els hàbits de mobilitat amb bicicleta de la ciutadania de Terrassa són de l'*Enquesta de mobilitat quotidiana* de l'any 2006. Les dades de 2001 (enquesta de mobilitat obligada) i 2006 (enquesta de mobilitat quotidiana) reflectien un ús molt incipient de la bicicleta. Així, en cap dels casos, l'ús de la bicicleta no superava el 0,5% del conjunt dels desplaçaments ni un 1,5% dels desplaçaments no motoritzats. Durant els darrers anys, les actuacions impulsades per fomentar l'ús de la bicicleta han començat a donar fruits, i actualment s'estima que aquest percentatge se situa per damunt de l'1%.

En l'elaboració de la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana, es va caracteritzar la demanda en bicicleta a partir dels aforaments manuals de bicicletes, els quals van permetre aproximar l'aranya de la ciutat. En base al recompte en més de 500 seccions de vials de la ciutat, el percentatge de desplaçaments en bicicleta sobre el total de desplaçaments no motoritzats se situava en el 2,65%, i per tant la importància de la bicicleta sobre el repartiment modal s'ha pogut aproximar entorn a l'1% (entre el 0,93 i l'1,19%). La demanda de bicicletes varia notablement entre diferents eixos i zones de la ciutat. D'aquesta forma cal destacar una elevada demanda en bicicleta en aquells eixos que disposen de carril bici, així com aquelles zones pacificades o de vianants (especialment al centre urbà). Per altra banda, s'ha fet el recompte distingint els ciclistes segons el gènere en 11 punts d'aforament. De mitjana, el 17% dels usuaris de la bicicleta eren dones, i el 83% restant homes. La baixa proporció de dones acostuma a ser un indicador de la manca de condicions de comoditat i seguretat (subjectiva) suficients per a la circulació amb bicicleta per la ciutat.

El baix nivell d'ús de la bicicleta a la ciutat de Terrassa pot tenir com a motius una manca de cultura en l'ús d'aquest vehicle, junt amb una percepció molt arrelada d'inseguretat a l'hora de circular en cohabitació amb la resta de vehicles motoritzats. Tanmateix, pel que fa a les necessitats de desplaçament de la ciutadania, la tendència és clarament favorable a l'ús dels mitjans no motoritzats (la mobilitat interna es realitza majoritàriament a peu, 59%, mentre que els desplaçaments en cotxe representen el 29%), atesa les característiques de proximitat que hi dominen. Efectivament, el 88% dels desplaçaments generats a la ciutat tenen com a destinació la pròpia ciutat de Terrassa, i un 45% d'aquests desplaçaments són intradistricte (amb destinació al mateix districte de la ciutat en el qual s'han generat). A més, tinguem en compte que la distància mitjana per desplaçament dins de la ciutat assoleix tan sols els 1,7 quilòmetres.

En aquest context, evidentment, la posada en funcionament del servei de préstec de bicicletes públiques Ambicia't, l'abril de 2007, va suposar un estímul significatiu a l'ús de la bicicleta a la ciutat, ja que el sistema assolí més de 7 mil usuaris en acabar l'any 2010 amb més de 46 mil préstecs realitzats al llarg de l'any. Tot i així, la insostenibilitat econòmica del sistema obligà a la seva suspensió temporal a mitjans del següent any 2011, posant punt i final així a un dels sistemes de bicicletes públiques pioners al nostre país.

Des del punt de vista de la infraestructura ciclista, la ciutat compta amb una xarxa de carrils bici segregats de 20,5 km: dels quals 7,6 km estan situats a la vorera i 12,9 km a la calçada. Durant els darrers 10 anys, aquesta xarxa s'ha multiplicat per 10. Aquests carrils bici transcorren principalment per avingudes principals i permeten una comunicació ràpida entre diferents barris de la ciutat, amb estacions ferroviàries, escoles, instituts, biblioteques i zones esportives i d'oci.

Per altra banda, s'han pacificat³ els carrers de la xarxa secundària de la ciutat, actuant als punts d'excés de velocitat dels vehicles amb elements pacificadors, com passos de vianants elevats, bandes rugoses, canvis de prioritat, estretaments de carrils de circulació, etc. S'han creat 23 barris de Terrassa que funcionen com a zona 30 (uns 100 km de carrers). Altres 26

³ Per pacificar s'entén, per una banda, restringir el trànsit o excloure'l, si no té com a destí la pròpia zona (trànsit "de pas"), i per altra banda, reduir de la possible conflictivitat derivada de la intensitat, velocitat o convivència de diversos tipus de vehicles molt desiguals: camions, bicicletes, busos, turismes, etc.

km, tot i no estar senyalitzats com a zona 30, també tenen característiques de carrers pacífics. Altres 2 km de la xarxa són vies de convivència en les que els modes no motoritzats tenen prioritat davant dels modes motoritzats. El 67% de la població viu a menys de 150 m de la xarxa ciclable. Per valorar l'accessibilitat de la població a la xarxa d'itineraris ciclables, s'ha considerat una influència de 150 metres que equival a la distància a recórrer en 1 minut (considerant que la velocitat de la bicicleta és de 2,50 m/s).

Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes, a Terrassa hi ha 1.122 places d'aparcament per a bicicletes, essent aquesta, una dotació que s'ha triplicat durant els darrers cinc anys. La major part d'aquests aparcaments es troben als equipaments educatius i a l'entorn de les estacions de transport públic. No obstant això, només el 26% dels equipaments tenen un aparcament per a bicicletes a menys de 100 metres.

També s'han habilitat aparcaments tancats per a bicicletes a les estacions de Rambla (14 places) i del Nord (50 places).

Pel que fa l'orografia, només el 18% de la vialitat urbana de Terrassa compta amb pendents superiors al 5%, i per tant la major part de la vialitat compta amb bones condicions per a la bicicleta. No obstant això, la connexió nord – sud i est – oest passa per alguns trams amb pendents pronunciats. Els desnivells més forts es troben als eixos perpendiculars a l'avinguda de Barcelona i a les urbanitzacions perifèriques.

També s'ha treballat en la sensibilització de la ciutadania, a través de l'edició bianual del mapa-guia de la bicicleta de Terrassa, amb informació sobre l'ús de la bicicleta, consells de seguretat i altres àmbits relacionats. També hi ha un plànol de la ciutat on figuren tots els carrils bici, els itineraris urbans recomanats, els itineraris de lleure i camins històrics, les botigues especialitzades en la bicicleta i diferents informacions d'interès per als usuaris de bicicletes.

4. OBJECTIUS DEL PLA

L'objectiu del Pla és el **foment i l'impuls en l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament en l'àmbit urbà.**

Es tracta, en altres paraules, de cercar la progressiva **normalització de l'ús de la bicicleta a la ciutat** entenent que per la seva funcionalitat urbana, així com pels costos associats que té, es tracta d'un mitjà de transport que es troba poc representat en els nostres escenaris urbans. Una *normalització* que en bona mesura passa per la creació d'un entorn favorable i propici a l'ús de la bicicleta, en el qual aquesta s'assumeixi com un vehicle plenament urbà, perfectament adaptat a la ciutat.

L'avenç progressiu vers aquesta fita, acompanyada d'un increment gradual del pes dels modes no motoritzats en el conjunt de la mobilitat quotidiana terrassenca, a costa de la mobilitat motoritzada, haurà de comportar una disminució en la factura ambiental i energètica dels desplaçaments que tenen lloc a Terrassa. De manera que, incidint en la millora de la qualitat de l'aire en la ciutat, es millorarà la qualitat de vida de terrassencs i terrassenques.

Tinguem present, en aquest sentit, que aquest objectiu no és assolible únicament des d'aquesta programació centrada en l'impuls i promoció de la bicicleta (enfocament sectorial), sinó que s'ha fet evident que el sistema de mobilitat funciona com un tot integrat, en el qual cal preveure estratègies complementàries capaces de treballar conjuntament en la promoció dels mitjans més sostenibles i en la restricció d'aquells mitjans que tenen associats uns costos ambientals i socials més elevats (enfocament integral).

Per tant, més enllà de l'estratègia sectorial aquí plantejada, aquesta s'ha d'integrar en una estratègia global concebuda des de la perspectiva de la mobilitat com un sistema en procés dinàmic, com un sistema plenament integrat i interrelacionat. És només des d'aquesta perspectiva integrada, inherent al Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa (PMU) 2016-2021, que és possible avançar vers l'assoliment de les fites sectorials plantejades.

Més enllà d'aquest objectiu general, el Pla presenta diversos **objectius específics** que han de permetre avançar en la construcció d'aquest escenari desitjat que dona sentit al propi document estratègic. Aquests 19 objectius específics es classifiquen en 4 tipologies segons els àmbits o camps d'acció en els quals incideixen:

- 4 d'aquests objectius es focalitzen en l'estímul a l'**ús directe de la bicicleta**, ja sigui amb caràcter esporàdic o bé habitual, ja sigui instant i promovent el seu ús en el si d'un determinat col·lectiu o bé en el conjunt de la població.
- 8 dels objectius específics es plantegen com a **facilitadors** de l'ús de la bicicleta, o allò que és el mateix, insten al seu ús de manera indirecte, ja sigui, per exemple, contribuint a millorar les infraestructures de suport a la bicicleta, ja sigui minimitzant el risc de robatori dels vehicles, o bé facilitant la recuperació dels mateixos si al final aquest s'acaba produint. Es tracta d'aquells objectius que actuen de manera més evident en la conformació d'aquest entorn urbà procliu a l'acolliment de la bicicleta com a mitjà de desplaçament habitual.
- 5 d'aquests es centren en recollir el potencial impacte i repercussió de l'ús de la bicicleta en l'entorn urbà, així com en el **teixit social i econòmic de la ciutat** arran de les accions d'instigació al seu ús. Són aquells objectius que entenen que l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament urbà esdevé un element de potenciació de la pròpia naturalesa urbana de la ciutat, entenent com a tal l'ús de l'espai públic, la interacció social, etc.
- Finalment, 2 d'aquests objectius responen als **principis de la mobilitat sostenible**, passant per al foment de pràctiques laborals saludables, la minimització de l'impacte energètic, ambiental i econòmic de la flota municipal.

Objectius específics del Pla de promoció de l'ús de la bicicleta per àmbits d'actuació:

Àmbit d'actuació	Objectiu específic	
Ús de la bicicleta	1	Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta
	2	Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta
Facilitadors de l'ús de la bicicleta	3	Dotar de visibilitat la bicicleta
	4	Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
	5	Incrementar la seguretat dels desplaçaments en bicicleta
	6	Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta
	7	Facilitar la recuperació de la bicicleta en cas de robatori
	8	Establir canals de comunicació amb les persones usuàries
	9	Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
	10	Posar de moda la bicicleta
Teixit social i econòmic de la ciutat	11	Incentivar l'ús de l'espai urbà
	12	Millorar la imatge de la ciutat
	13	Promoure el coneixement de la ciutat
	14	Reforçar i dinamitzar el teixit social
	15	Crear sinèrgies amb el teixit econòmic local
Principis de la mobilitat sostenible	16	Fomentar pràctiques laborals més saludables
	17	Minimitzar l'impacte energètic i ambiental de la flota municipal

5. PLA D'ACCIÓ

El conjunt d'actuacions que configuren el Pla, sorgeixen de l'exercici de consens i de la concertació establert entre l'Ajuntament de Terrassa i l'associació BiciTerrassa Club (BiTer), per a la promoció i estímul de l'ús de la bicicleta a la ciutat de Terrassa.

Són **17 accions** que han de permetre avançar vers aquest objectiu de penetració de la bicicleta com a mitjà de desplaçament habitual a la ciutat, i que s'han integrat amb els objectius i línies d'acció plantejats en Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa (PMU) 2016-2021.

- 1. Ambicia't a l'institut**
- 2. Educació viària en bicicleta**
- 3. Campanya "Puc anar pel centre del carril"**
- 4. Habilitació per a la conducció de grups**
- 5. Terrassa Bike Experience**
- 6. Flota de bicicletes municipals**
- 7. Ampliació i eliminació de discontinuïtats de l'espai per a la bicicleta**
- 8. Sortides amb bici (urbanes i per l'Anella Verda)**
- 9. Ambicia't a la feina**
- 10. Bicicleta elèctrica**
- 11. Bicicleta i festa**
- 12. Biciregistre i prevenció de robatoris**
- 13. En bici sense edat**
- 14. Activitats de promoció de la bicicleta**
- 15. Campanya de comunicació**
- 16. Aparcaments segurs a les estacions**
- 17. Adhesió a l'Estratègia catalana de la Bicicleta**

El conjunt d'accions poden classificar-se en 3 grans grups atenent a l'agent promotor i responsable del desenvolupament de la mateixa, malgrat que lògicament, en pràcticament la totalitat de les iniciatives plantejades, la seva implementació final requereix del treball conjunt i

de la col·laboració d'una diversitat d'agents urbans sense els quals esdevindria impensable concebre l'èxit d'una iniciativa d'aquestes característiques.

Així, i atenent a aquest criteri, hi ha fins a 10 actuacions en les quals la responsabilitat en el desenvolupament de les mateixes recau en l'Ajuntament de Terrassa (8 en el Servei de Mobilitat i 2 en la Policia Municipal), 3 actuacions que han de ser desenvolupades conjuntament i en col·laboració entre el propi Ajuntament de Terrassa, el BiTer i altres entitats, i finalment 4 accions més en la qual l'impuls i desenvolupament recau en el BiTer.

D'aquesta manera, es posa per tant de manifest el paper impulsor que assumeix l'administració local, amb **13 mesures promogudes** (el 75%), però s'evidencia la important tasca de corresponsabilització que hi ha darrera d'aquest plantejament estratègic de ciutat, amb **4 accions impulsades pel BiTer** (el 25%).

Per altra banda, també resulta possible aproximar-se a la caracterització del ventall d'accions plantejades atenent al grup objectiu al qual fonamentalment s'adrecen, en primera instància, entenent que de manera més o menys directa totes elles acaben incidint en la promoció de l'ús de la bicicleta a la ciutat en el conjunt de la ciutadania.

D'aquesta manera, i amb un clar afany de síntesi i simplificació, podem distingir, des d'aquesta perspectiva, entre aquelles accions que de manera prioritària prenen com a grup diana el conjunt de la població terrassenca, i aquelles actuacions adreçades específicament a un col·lectiu determinat dins d'aquesta.

Evidentment, en el cas de les primeres, el potencial de penetració de l'acció és major en aquelles persones que ja són sensibles a l'ús de la bicicleta, ja sigui perquè l'usen diàriament o bé amb caràcter esporàdic. Mentre que pel que fa a les accions adreçades a un col·lectiu específic, atès que totes elles contribueixen a dotar d'un estatus de *normalitat* a la bicicleta en l'espai públic, presenten un potencial més o menys destacable d'incisió i penetració en el conjunt de la ciutadania.

Des d'aquest punt de vista, 9 de les 17 accions (el 56%) tenen aquesta perspectiva més generalista i s'adrecen al conjunt de la població de la ciutat capaç d'usar una bicicleta, mentre que 8 (el 44% restant) estan encaminades a promocionar l'ús de la bicicleta en el si de col·lectius de població més específics i de característiques més determinades, entre els quals destaca la població escolar i el col·lectiu de població treballadora.

La totalitat de les accions plantejades en el Pla es presenten seguint la mateixa estructura, de manera que d'entrada es facilita una descripció del contingut de l'acció, per acte seguit passar a especificar els agents promotors de l'actuació i la resta d'agents implicats en el seu desenvolupament, a continuació detallar els objectius perseguits amb la seva implementació, i finalment a identificar el grup diana o objectiu al qual s'adreça de manera específica l'actuació. A continuació, es citen aquells elements que s'identifiquen com a condicionants en el seu desenvolupament, la seva interrelació amb la resta d'accions que integren el present Pla, i s'acaba plantejant un pla d'etapes, amb caràcter genèric, que esbossa les directrius principals que han de guiar la seva posada en pràctica. Finalment, la fitxa de cada una de les mesures plantejades finalitza amb una proposta de pressupost, seguiment i avaluació de l'acció desenvolupada, així com un darrer apartat en el qual es determinen aquells elements destacats en la sostenibilitat temporal de l'actuació.

Com a novetat respecte el Pla de promoció anterior, s'ha fet una **priorització de les accions** en 3 categories (alta, mitja i baixa), tenint en compte les limitacions pressupostàries i de capacitat per dur a terme totes les accions de la planificació proposada.

Les accions més prioritàries són aquelles que incideixen en un públic més gran i que poden fer que més persones comencin a fer servir la bicicleta com a mitjà de transport.

Núm.	Acció	Prioritat
1	Ambicia't a l'institut	Alta
3	Campanya "Puc anar pel centre del carril"	
5	Terrassa Bike Experience	
7	Ampliació i eliminació de discontinuïtats de l'espai per a la bicicleta	
15	Campanya de comunicació	
2	Educació viària en bicicleta	Mitja
4	Habilitació per la conducció de grups	
6	Flota de bicicletes municipals	
9	Ambicia't a la feina	
12	Biciregistre i prevenció de robatoris	
14	Activitats de promoció de la bicicleta	Baixa
16	Aparcaments segurs a les estacions	
8	Sortides urbanes	
10	La bicicleta elèctrica	
11	Bicicleta i festa	
13	Amb bici sense edat	

Cal tenir present, en el moment d'aproximar-se a cada una de les fitxes, el caràcter precisament estratègic del document, de manera que la concreció final de cada una de les actuacions restarà evidentment condicionada al necessari exercici de concertació entre les parts implicades i la seva adequació a la disponibilitat pressupostària de cada any.

Aquest doble exercici de concertació i compromís amb el context en el qual es formula aquest document, és el que donarà peu a la definició concreta de les diferents mesures en els diversos aspectes considerats: tant pel que fa al seu contingut últim, als agents finalment compromesos, a la concreció dels seus objectius, a la definició del col·lectiu diana al qual s'adreça, als seus condicionants més determinants, al seu desplegament concís, així com als mecanismes que n'han de possibilitar el seu seguiment i la seva avaluació un cop executada, i una estimació més acurada de les possibilitats reals de perdurabilitat temporal de la mesura.

Tinguem en compte que el present document es concep amb la voluntat d'esdevenir un projecte integral per al foment de l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament urbà, en el qual les diferents actuacions plantejades es reforcen i es retroalimenten, malgrat que en algunes ocasions no existeix entre elles una relació de causalitat constatable o, a simple vista, evident.

Més enllà d'aquesta interrelació plausible entre les diferents accions plantejades, que en ocasions pot arribar a resultar notable, aquestes actuacions han de contribuir a generar un entorn urbà propici, un escenari favorable a l'impuls gradual de la bicicleta com a mitjà de desplaçament urbà. I és precisament la contribució a la construcció d'aquest escenari, l'assoliment d'aquest objectiu últim, el lligam més evident que s'estableix entre elles.

La totalitat de les línies d'acció plantejades han de contribuir a facilitar, en major o menor mesura, la penetració progressiva de la bicicleta en la mobilitat quotidiana dels terrassencs i terrassenques, donant així continuïtat a la línia de treball desenvolupada en els darrers anys, impulsada des de l'Ajuntament de Terrassa amb la implicació decisiva d'aquells col·lectius

ciutadans proclius als principis de la mobilitat sostenible. I és amb aquesta premissa que es planteja un Pla estratègic d'actuació que cerca el fil conductor plantejat pel Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa (PMU) 2016-2021.

En la línia argumental traçada en la darrera dècada, es plantegen un conjunt d'accions que tenen en comú, a banda del seu objectiu més genèric, que han estat concebudes i pensades des d'un context de rigor pressupostari encara important. D'aquesta manera, ha calgut repensar les premisses d'actuació que havien de guiar la concepció, concreció i desplegament d'un instrument estratègic d'aquestes característiques, orientant-les vers un necessari exercici de voluntarisme per part de tots aquells agents de ciutat compromesos amb els objectius generals continguts en aquest.

Ens trobem, doncs, en un escenari econòmic restrictiu que obliga a plantejar un nou marc de relació per a l'actuació pública fonamentat en el compromís de tots aquells agents capaços de compartir una mateixa estratègia de ciutat. L'administració cedeix, d'aquesta manera, part del protagonisme en la planificació, el tutelatge i l'execució, i impulsa i estimula la participació dels agents socials en el que suposa un exercici de ferma corresponsabilització en l'avenç vers uns objectius urbans que forçosament han de ser compartits.

Es tracta, en definitiva, d'un exercici de compromís ciutadà, de voluntats i responsabilitats compartides, que busca generar les condicions que permetin la perdurabilitat temporal d'unes accions la bondat i efectes de les quals apareixen estretament vinculades a la seva permanència. És, per dir-ho d'una manera, un instrument impulsor, generador, que ha de ser capaç de deixar com a empremta les 16 accions proposades, algunes ja desenvolupades durant el pla de promoció anterior i altres que ho seran al llarg dels propers anys, i de crear les condicions necessàries per assegurar la perdurabilitat de bona part d'elles.

DESCRIPCIÓ:

L'acció consisteix en la realització d'un curs de formació adreçat als alumnes de sisè de primària o primer de secundària dels centres educatius de la ciutat per tal d'assolir la seva capacitat per desplaçar-se per la ciutat en bicicleta de manera autònoma i en condicions òptimes de seguretat.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla de promoció 2012-2013 i està inclosa en el Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021 (acció B11). Va començar al juny 2011 i va ser pionera a Espanya. S'ha dut a terme de forma ininterrompuda fins a l'actualitat. La formació ha estat impartida, al llarg d'aquests anys, per la cooperativa Biciclot. Durant els primers 7 anys, es van formar 2.400 alumnes de 22 centres educatius diferents.

El curs 2016/17 es van formar 700 alumnes de 15 centres. La satisfacció global de l'alumnat va ser de 8,5 sobre 10 i el 87% dels alumnes han afirmat a les enquestes que, un cop fet el curs, provarien de fer servir la bicicleta més sovint (42% segur que sí, 45% potser sí). Pel que fa al professorat, la seva satisfacció va ser de 9,9 sobre 10, i el 100% del professorat ha afirmat que segur que sí repetirien l'activitat el curs següent.

Durant els anys 2012 i 2013 es van oferir cursos per a potencials instructors: es van fer 10 cursos per a un total de 67 participants. La satisfacció global dels participants als cursos va ser de 8,7 sobre 10, i el grau de compromís per dur a terme els cursos de conducció del 56%. Tanmateix, els anys següents es va deixar d'oferir aquests cursos, davant la evidència de que per impartir aquests cursos, és necessària una formació i experiència, que només poden proveir instructors professionals.

Aquesta activitat està inclosa en el Catàleg d'Activitats Educatives del Servei d'Educació.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Centres educatius de la ciutat i empresa externa contractada per a la impartició dels cursos.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 5 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat

PRIORITAT: Alta**GRUP OBJECTIU:**

La formació s'adreça a alumnes que cursen 6è de primària o 1er de secundària (entre 11 i 13 anys d'edat) als centres educatius de la ciutat i que disposen d'un nivell d'habilitat mínim en l'ús de la bicicleta. En el curs 2016/17 eren 2.430 alumnes a 6è (52 centres) i 2.332 a 1r d'ESO (28 centres). Atès el caràcter obligatori de l'escolarització en aquesta edat, l'acció permet fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà habitual de desplaçament en pràcticament la totalitat de la franja de població d'aquesta edat existent a la ciutat, amb el potencial que això suposa de cara a la sensibilització vers l'ús d'aquest mitjà de transport.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

L'acció requereix de la col·laboració i implicació de la comunitat educativa dels diferents centres educatius, ja que es realitzen durant l'horari lectiu. El curs 2016/17, l'oferta de cursos disponibles, segons el pressupost de contractació, va ser lleugerament inferior a la demanda. Cal preveure un increment de la demanda per part de les escoles en els propers anys i destinar més pressupost a aquest acció.

Algunes escoles i instituts no han pogut realitzar aquests cursos per la manca de disponibilitat de bicicletes per part del seu alumnat, per tant, cal tenir en compte aquest factor.

IMPLEMENTACIÓ:

L'objectiu hauria de ser incrementar l'oferta de cursos i poder oferir els cursos a totes les escoles i instituts que ho demanin.

Fase 1: Valoració dels cursos des del 2011 i revisió de la metodologia, per tal de definir el plec de condicions del nou contracte.

Fase 2: Contractació de l'assistència tècnica externa encarregada de la impartició dels cursos de conducció, d'acord amb el plec de prescripcions tècniques elaborat per la direcció del projecte (Ajuntament de Terrassa).

Fase 3: Definició i desenvolupament de la campanya de comunicació de l'acció.

Fase 4: Realització dels cursos de conducció en bicicleta als alumnes de 6è de primària dels centres educatius de Terrassa o a primer d'ESO.

Fase 5: Avaluació de la formació per part de l'adjudicatari de la mateixa seguint la metodologia *Max sumo* d'avaluació de projectes d'acord amb els criteris establerts per la direcció del projecte.

	2022 - 2025											
1. Valoració dels cursos	■											
2. Contractació		■										
3. Campanya de comunicació		■										
4. Realització dels cursos				■	■	■		■	■	■		■
5. Avaluació de la formació								■				■

PRESSUPOST:

Per al curs 2017/18, es va contractar la realització de 28 cursos per valor de 22.500 euros. En el cas de voler ofertar els cursos a totes les escoles de Terrassa, caldria preveure un pressupost de 80.000 euros per curs acadèmic.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment i avaluació de l'acció es proposa el càlcul periòdic d'estadístics i indicadors relatius als alumnes habilitats i a la penetració dels cursos en la franja d'edat a la qual s'adrecen. La periodicitat serà anual (curs acadèmic).

(1.1) *Formació realitzada*: nombre de cursos realitzats.

(1.2) *Formació realitzada*: nombre d'alumnes que han realitzat els cursos.

(1.3) *Cobertura de la formació*: % d'alumnes participants en relació al total d'alumnes de 6è de primària escolaritzats als centres educatius de la ciutat.

(1.4) *Satisfacció*: Grau de satisfacció dels alumnes participants al curs. Enquesta de satisfacció amb valoració del 0 al 10.

(1.5) *Acceptació*: % d'alumnes que afirmen que provaran de fer servir la bicicleta més sovint després de fer el curs.

Indicadors obtinguts des de 2011:

CURS	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17
(1.1)	8	5	24	12	34	31
(1.2)	127	115	455	268	735	693
(1.3)	4,0%	4,5%	13%	10%	25%	23%
(1.4)	9,0	*	8,6	8,6	8,7	8,5
(1.5)	53%	*	63%	77%	83%	87%

* valors no disponibles

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat de l'acció en futurs cursos acadèmics està lligada a la disponibilitat pressupostària i a la voluntat dels centres educatius a incloure aquesta activitat en l'oferta de cursos de 6è de primària.

Des de que es van dur a terme aquests cursos a Terrassa l'any 2011, altres municipis han seguit l'exemple: Barcelona, Vitoria, Zaragoza, entre d'altres. Les entitats que imparteixen aquests cursos i les administracions públiques d'àmbit supramunicipal estan estudiant la possibilitat d'homologar la metodologia i donar-hi un impuls. El mètode, inspirat en el Bikeability del Regne Unit, porta el nom a Espanya de "Una bici més".

REFERÈNCIES:

www.terrassa.cat/bicicleta

www.unabicimas.com

ACCIÓ 2

EDUCACIÓ VIÀRIA EN BICICLETA

DESCRIPCIÓ:

L'acció consisteix en la realització de cursos de formació en educació viària amb bicicleta en un circuit tancat a les instal·lacions del Decathlon Terrassa. Aquesta acció és la part pràctica d'una activitat dissenyada i desenvolupada per la Policia Municipal per a les escoles d'ensenyament primari de la ciutat. L'activitat formativa consisteix en desenvolupar i aplicar el coneixement sobre normes i senyals de trànsit, adquirit prèviament durant la sessió teòrica, per reflexionar sobre la convivència entre vianants i vehicles, valorar situacions de perill a la via pública i aprendre a circular de manera segura, en un circuit tancat que simula un espai urbà. La finalitat de la classe pràctica també és la d'inculcar la noció de perill que existeix al carrer i la necessitat de respectar les normes, per tal d'aconseguir una conducció més segura a través del respecte als demés usuaris i la necessitat de compartir l'espai d'una manera justa, educada i solidària.

Aquesta activitat està inclosa en el Catàleg d'Activitats Educatives del Servei d'Educació.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-2013 i s'ha anat duent a terme cada any entre els mesos d'abril i juny. Hi participen els cursos de 5è de les escoles de Terrassa.

Dades de participació:

Curs	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Nombre d'alumnes de 5è	982	800	1.170	750

El curs 2015/16, hi va haver una disminució important de la participació degut al fet de que el cost del transport cap a la zona de pràctiques va deixar de ser subvencionat.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Policia Municipal).

Col·laboradors: Centres educatius de la ciutat, Decathlon.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 2 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat

PRIORITAT: Mitja

GRUP OBJECTIU:

Aquesta acció s'adreça als alumnes que cursen cinquè de primària dels centres educatius de la ciutat de Terrassa, disposin o no d'habilitats per anar en bici. Tinguem en compte que, atès el caràcter obligatori de l'escolarització en aquesta edat, l'acció permet fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà habitual de desplaçament en pràcticament la totalitat de la franja de població d'aquesta edat existent a la ciutat, amb el potencial que això suposa de cara a la sensibilització vers l'ús del mitjà per part d'aquells que esdevindran les persones adultes del futur.

CONDICIONANTS:

L'acció queda plenament emmarcada en el marc legislatiu i estratègic plantejat en la introducció del present document relatiu a la millora de la qualitat de l'aire a les nostres ciutats i a l'impuls dels principis de la mobilitat sostenible (veure marc legal i estratègic).

El programa es dissenya conjuntament amb el Servei d'Educació, hi col·labora l'empresa Decathlon i s'ofereix a totes les escoles mitjançant el llibre que conté la programació d'activitats i serveis educatius, editat per l'Ajuntament de Terrassa.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Valoració dels cursos realitzats i disseny de l'activitat formativa, tant en la seva tipologia introductòria com en la de circulació. Definició de les condicions de realització dels cursos (període de realització, franja horària, límits màxims i mínims de participants, etc.).

Fase 2: Preparació de l'estratègia de comunicació i difusió de l'activitat.

Fase 3: Període en el qual les escoles es poden adherir a l'activitat. Contacte amb els centres d'educació per tal de comunicar-los la iniciativa i donar-los a conèixer l'experiència desenvolupada en altres anys.

Fase 4: Realització dels cursos durant la primavera.

	2022 - 2025											
1. Definició	■											
2. Pla de comunicació		■										
3. Adhesions		■										
4. Curs		■		■	■	■		■	■	■		■

PRESSUPOST:

Activitat assumida amb recursos propis del personal de la Policia Municipal i el patrocini de Decathlon.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

El seguiment i avaluació de l'activitat es realitzarà amb els estadístics propis de qualsevol activitat formativa: accions formatives realitzades, alumnes participants i avaluació de l'acció per part d'aquests. L'establiment d'aquests indicadors bàsics no exclou el seguiment de l'activitat a partir de l'explotació d'un possible qüestionari d'avaluació emplenat pels alumnes al finalitzar cada acció formativa.

(2.1) Accions realitzades: nombre d'accions formatives (cursos) realitzades. *Periodicitat anual.*

(2.2) Alumnes participants: nombre d'alumnes participants en les accions formatives (cursos). *Periodicitat anual.*

(2.3) Cobertura dels cursos: % d'alumnes participants en relació al total d'alumnes de 6è de primària escolaritzats als centres educatius de la ciutat. *Periodicitat anual.*

(2.4) Valoració global dels cursos: valoració global dels cursos (de 1 a 10) per part dels alumnes participants. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

El desenvolupament i manteniment de l'acció està lligat a la implicació voluntària de les pròpies escoles i a la disponibilitat d'utilització d'un circuit tancat, com el que actualment cedeix l'empresa Decathlon, dins de les seves instal·lacions, per realitzar aquesta activitat. Per la seva pròpia naturalesa i finalitat, sembla evident que l'acció hauria de tenir garantida la seva continuïtat temporal.

Seria convenient que hi hagués una coordinació entre la Policia Municipal, el Servei de Mobilitat, Biciclot (entitat encarregada d'impartir els cursos de circulació amb bici de l'acció "Ambicia't a l'Institut") i l'associació BiTer per posar en comú els mètodes i continguts dels aprenentatges i per a que hi hagi una bona complementarietat entre les diverses accions educatives relacionades amb la bicicleta.

REFERÈNCIES:

<http://www.terrassa.cat/policia>

ACCIÓ 3

CAMPANYA “PUC ANAR PEL CENTRE DEL CARRIL”

DESCRIPCIÓ:

Aquesta acció consisteix en sensibilitzar la ciutadania de Terrassa sobre el fet que les bicicletes poden circular pel centre dels carrils de circulació per garantir la seva seguretat i el seu dret a circular per tots els carrers de la ciutat com qualsevol altre vehicle. També pretén prevenir i actuar en situacions d'assetjament a ciclistes per part de persones conductores de vehicles motoritzats.

ANTECEDENTS:

Segons del PMU 2021, el 80% dels 150 km de la xarxa d'itineraris per a bicicletes passa per carrers on és necessària la cohabitació amb la resta de vehicles. Els termes “cohabitació” o “compartir el carrer” poden ser entesos de forma molt diferent segons el tipus de vehicle que condueix cada persona. Per això, és molt necessària una acció específica per explicar el dret dels ciclistes a circular pel centre del carril per a la seva seguretat.

El Servei de Mobilitat i el BiTer van dissenyar al setembre 2015 una matrícula per fer visible el dret dels ciclistes a circular pel centre dels carrils de circulació. La Guia de la Bicicleta de Terrassa, des de la seva edició 2016, conté informació sobre aquesta qüestió.

L'aparició de nous ciclistes provoca que n'hi hagi un cert nombre que circula per les voreres, per por de fer-ho per la calçada. Les conductes d'assetjament, a més de dificultar que aquests ciclistes deixin de circular per les voreres, pot impedir que noves persones provin de fer servir la bicicleta.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Policia Municipal, Associació BiTer.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta
- 2 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 5 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 11 Incentivar l'ús de l'espai urbà

PRIORITAT: Alta

GRUP OBJECTIU:

Els grups objectiu de l'acció són dos: per una banda les persones conductores de vehicles a motor, i de l'altre, les persones que circulen amb bicicleta per la ciutat.

CONDICIONANTS:

L'acció queda plenament emmarcada en el marc legislatiu i estratègic plantejat en la introducció del present document relatiu a la millora de la qualitat de l'aire a les nostres ciutats i a l'impuls dels principis de la mobilitat sostenible (veure marc legal i estratègic).

L'aprovació de l'Ordenança de Mobilitat al gener de 2021 ha permès adaptar les normes generals de circulació a la presència de la bicicleta al context urbà de Terrassa i reconèixer plenament l'ús normalitzat de la calçada per part de les bicicletes. També s'ha establert un protocol d'actuació per als casos d'assetjament de ciclistes per part de persones conductores de vehicles motoritzats, amb la participació de la Policia Municipal, el BiTer i altres agents implicats.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Definició del protocol d'assetjament a ciclistes per part dels diferents serveis de l'Ajuntament implicats i el BiTer. Entre d'altres, cal abordar aspectes com les tipologies d'assetjament i com actuar en cada cas.

Fase 2: Formació de la Policia Municipal i els responsables del BiTer i altres associacions participants.

Fase 3: Definició de la senyalització horitzontal i la vertical de reforç, així com els criteris d'implementació.

Fase 4: Campanya de comunicació.

Fase 5: Posada en funcionament del sistema.

	2022 - 2025											
1. Definició del protocol												
2. Formació agents												
3. Senyalització												
4. Comunicació												
5. Implementació i avaluació												

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 1.000 euros l'any, per a serveis de comunicació, assistència tècnica i impressió de matrícules i altres materials gràfics.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

El seguiment i avaluació d'aquesta acció es realitzarà amb els indicadors següents:

(3.1) Denúncies per assetjament: nombre de denúncies per assetjament a ciclistes tramitades per la Policia Municipal. *Periodicitat anual.*

(3.2) Matrícules: nombre de matrícules distribuïdes amb el missatge de la campanya. *Periodicitat anual.*

(3.3) Satisfacció dels ciclistes: % de les persones usuàries de la bicicleta que noten una millora del respecte per part de la resta de persones conductores. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

Caldrà campanyes successives al llarg dels anys, algunes podrien ser amb l'ús de càmeres a les bicicletes per dissuadir les conductes d'assetjament, facilitar les denúncies i conèixer millor la problemàtica. També seria molt adient poder establir un mecanisme compensatori de les denúncies per assetjament amb cursos de sensibilització.

DESCRIPCIÓ:

Establiment d'una activitat formativa, impartida per la Policia Municipal de Terrassa, que habiliti a personal que, com el de l'associació BiTer, realitzen tasques de guia i conducció de grups de ciclistes per la via pública sota els paràmetres de màxima seguretat en el desplaçament en la garantia de la plena convivència amb la resta d'usuaris de la via.

L'activitat formativa ha de proporcionar el coneixement i les habilitats necessàries que permetin la gestió del grup ciclista en la via pública en convivència amb la resta d'usuaris de la mateixa.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-13. Aquesta activitat ha estat de les més exitoses del Pla i del tot innovadora. Un factor clau de l'èxit d'aquest projecte, ha estat la bona col·laboració per part de les persones responsables de la Policia Municipal i el treball en equip. Des de l'any 2013, s'han realitzat 4 cursos i s'han format 55 Guies Ciclistes. S'ha elaborat un protocol de formació que s'ha anat millorant amb l'aportació dels propis Guies.

El projecte no ha estat exempt de dificultats organitzatives. Actualment, només uns 15 guies participen en l'organització de les sortides del BiTer. És necessari una dinamització constant dels Guies i seguir-ne formant cada any.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Associació BiTer.

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat i Policia Municipal).

OBJECTIUS:

- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 5 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat

PRIORITAT: Mitja

GRUP OBJECTIU:

L'activitat s'adreça al personal que desitgi comptar amb la pertinent habilitació per a la conducció de grups per part de la Policia Municipal de Terrassa. Evidentment, es tracta d'aquell personal que amb posterioritat participarà activament en les activitats de promoció de la bicicleta que es desenvolupin en la via pública en condicions normals de circulació.

L'acció s'adreça a un col·lectiu específic que adquirirà aquesta habilitació. Lògicament però, més enllà d'aquest beneficiari immediat de l'acció, atès que aquesta assegura la obtenció d'un òptim de seguretat i convivència en la via pública per part d'un grup de ciclistes en relació a la resta d'usuaris, l'acció també s'adreça al conjunt de la ciutadania que és susceptible de participar en les activitats col·lectives de promoció d'aquest mitjà de transport a la ciutat.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

En aquest cas no s'identifiquen condicionants locals significatius que puguin afectar el desenvolupament de l'acció.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Avaluació i redefinició de les característiques de l'acció. Els diferents agents implicats, amb una participació especialment activa de la Policia Municipal i de l'associació BiTer, han d'avaluar conjuntament les característiques bàsiques de l'acció: periodicitat, participants, objectius, etc.

Fase 2: Definició dels continguts dels propers cursos. En concret, cal definir i acordar els continguts precisos de la formació d'acord amb els objectius perseguits amb la mateixa.

Fase 3: Campanya de comunicació per tal de donar a conèixer la celebració de l'activitat formativa.

Fase 4: Celebració del curs de formació.

	2022 - 2025											
1. Avaluació	■											
2. Definició de continguts	■											
3. Comunicació		■										
4. Formació				■				■				■

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 1.000 euros l'any, en concepte d'hores de personal intern per la impartició de la formació per any, seguiment i dinamització dels Guies Ciclistes i armilles per als Guies Ciclistes. El cost d'aquesta acció està internalitzat amb mitjans propis de l'Ajuntament.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

L'avaluació i seguiment de l'acció es realitza a partir de l'estadístic pertinent de seguiment de la formació en base als alumnes participants als cursos celebrats.

(4.1) Personal habilitat per a la conducció de grups ciclistes: número d'alumnes participants als cursos per a l'habilitació en la conducció de grups ciclistes per la via pública. *Periodicitat anual.*

(4.2) Índex de seguretat en la conducció de grups ciclistes: número d'accidents ocorreguts en la via pública en activitats col·lectives de promoció de la bicicleta en la qual participi personal prèviament habilitat per a la guia i conducció de grups, en relació al total de participants en aquestes activitats. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat de l'acció està associada a la voluntat dels agents implicats en el seu desenvolupament, atès el caràcter plenament voluntari de la mateixa. Donada la naturalesa de l'activitat i dels agents implicats, i la implicació que es deriva de la naturalesa de l'acció, no s'albiren dificultats ni obstacles a la continuïtat en el temps de l'acció en el cas que sigui necessari (noves edicions de cursos d'habilitació).

DESCRIPCIÓ:

Aquesta acció consisteix en formar a les persones que vulguin incorporar la bicicleta a la seva vida quotidiana mitjançant un acompanyament personalitzat amb classes teòriques i pràctiques.

ANTECEDENTS:

En els darrers anys, l'associació BiTer ha anat oferint cursos per aprendre des de zero, però gairebé cap per aprendre a circular amb seguretat per la ciutat, com els cursos de l'activitat "Ambicia't a l'Institut". A altres municipis, aquest tipus de cursos per a persones adultes, acostumen a tenir poca demanda, i tanmateix, la por al trànsit segueix sent un dels obstacles més grans per a que les persones decideixin desplaçar-se amb bicicleta com a mitjà de transport habitual.

És molt necessari doncs, oferir aquesta formació, amb un missatge engrescador, com un acompanyament de ciclista expert a ciclista novell.

Ho va posar en pràctica, com a prova pilot, l'associació BiTer amb el suport del Servei de Salut de l'Ajuntament de Terrassa durant l'any 2017.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Associació BiTer.

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat i Servei de Salut i Comunitat).

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (general)
- 2 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (general)
- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 5 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta
- 6 Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 13 Promoure el coneixement de la ciutat
- 14 Reforçar i dinamitzar el teixit social

PRIORITAT: Alta

GRUP OBJECTIU:

El grup objectiu de l'acció són les persones ja sensibilitzades per a fer servir la bicicleta, però que no s'atreveixen a fer el pas.

CONDICIONANTS:

L'acció queda plenament emmarcada en el marc legislatiu i estratègic plantejat en la introducció del present document relatiu a la millora de la qualitat de l'aire a les nostres ciutats i a l'impuls dels principis de la mobilitat sostenible (veure marc legal i estratègic).

No s'aprecien condicionants interns significatius de cara al desenvolupament de l'acció. En tot cas, la seva implementació vindrà facilitada amb l'entrada en vigor de la nova ordenança de circulació, la pacificació del trànsit a la ciutat i el desenvolupament de les infraestructures ciclables.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Disseny de l'activitat formativa, tant en la seva tipologia introductòria com en la de circulació. Definició de les condicions de realització dels cursos (període de realització, franja horària, límits màxims i mínims de participants, etc.).

Fase 2: Disseny i desenvolupament del pla de comunicació per a la divulgació de la iniciativa.

Fase 3: Realització dels cursos i avaluació.

	2022 - 2025											
1. Disseny	■											
2. Comunicació		■										
3. Implementació				■	■	■	■	■	■	■	■	■

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció va a càrrec del Biter i correspon a les despeses pels serveis d'assistència tècnica per a la impartició de les formacions, comunicació, seguiment i dinamització i armilles per als Guies Ciclistes.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

L'avaluació i seguiment de l'acció es realitza a partir de l'estadístic pertinent de seguiment de la formació en base als alumnes participants als cursos celebrats.

(5.1) Formació realitzada: nombre de cursos realitzats. *Periodicitat anual.*

(5.2) Formació realitzada: nombre d'alumnes que han realitzat els cursos. *Periodicitat anual.*

(5.3) Satisfacció: Grau de satisfacció de les persones participants al curs. Enquesta de satisfacció amb valoració del 0 al 10. *Periodicitat anual.*

(5.4) Acceptació: % de participants que afirmen que provaran de fer servir la bicicleta més sovint després de fer el curs. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

Si bé al principi de la implantació d'aquesta acció es recomana comptar amb persones instructores professionals, en fases posteriors es podria comptar amb persones voluntàries que es desplacen habitualment amb bicicleta per la ciutat. Aquestes haurien d'estar degudament formades i guiades per un equip professional, en el marc d'un Pla de voluntariat específic d'aquesta acció.

DESCRIPCIÓ:

Aquesta acció consisteix en posar a disposició del personal dels diferents centres de treball de l'organització municipal unes bicicletes per tal de facilitar i estimular l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament laboral quan les característiques del desplaçament així ho possibilitin.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-13. Consistia en la incorporació d'una part de la flota de bicicletes del servei de bicicletes públiques Ambicia't, en desús per la suspensió temporal del servei, al parc de vehicles de l'Ajuntament de Terrassa. Al març 2013, es van entregar 28 bicicletes a 13 serveis municipals que van sol·licitar-les. Aquestes eren les bicicletes en millor estat de la flota de l'Ambicia't i es van pintar de nou amb uns colors diferents. Es va fer una sessió de formació sobre circulació amb bicicleta per la ciutat per a les persones interessades: una sessió teòrica i una pràctica. No s'han obtingut dades sobre l'ús de les bicicletes de la flota municipal. La sensació és que s'han fet servir poc. Una consulta als responsables dels diferents serveis mostra que es manté l'interès per disposar de bicicletes per als treballadors municipals.

Es podria estudiar relançar el projecte amb un altre tipus de bicicletes, com ara bicicletes elèctriques o plegables, per tal que siguin més atractives i còmodes per als usuaris. També es podria permetre que les persones treballadores disposessin de la bicicleta durant un temps (un o dos mesos), per a que la poguessin provar, i incentivar la seva compra després del temps de prova. Existeix un projecte en aquesta línia en departaments de la Generalitat de Catalunya.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Serveis municipals).

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 16 Fomentar pràctiques laborals més saludables
- 17 Minimitzar l'impacte energètic i ambiental de la flota municipal

PRIORITAT: Mitja

GRUP OBJECTIU:

El grup objectiu de l'acció són les persones treballadores municipals que desenvolupen la seva activitat laboral en la totalitat de centres de treball i equipaments que l'Ajuntament de Terrassa té repartits per la ciutat. Concretament, estem parlant de 76 centres i uns 2.000 treballadors.

CONDICIONANTS:

L'acció queda plenament emmarcada en el marc legislatiu i estratègic plantejat en la introducció del present document relatiu a la millora de la qualitat de l'aire a les nostres ciutats i a l'impuls dels principis de la mobilitat sostenible (veure marc legal i estratègic).

No s'aprecien condicionants interns significatius de cara al desenvolupament de l'acció. En tot cas, la seva implementació vindrà facilitada de la mà de la col·laboració i implicació dels agents socials (sindicats) presents en els diferents centres de treball. Un dels punts importants d'aquesta acció, és garantir el bon manteniment de la flota, per tant, proposem estudiar formes de col·laboració amb comerços locals de bicicletes per al bon manteniment de la flota.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Avaluació de l'activitat i definició de les condicions operatives del relançament per part dels diferents serveis de l'Ajuntament implicats. Entre d'altres, cal abordar aspectes com el tipus de bicicleta, les condicions de manteniment ordinari i extraordinari de la flota de vehicles, la seva distribució entre els diferents centres, l'assignació de les persones responsables de la flota per a cada centre, o el sistema de gestió i ús de la flota, per exemple.

Fase 2: Formació de les persones responsables designats de cada centre en la gestió del projecte i en avaluar l'estat mecànic de les bicicletes.

Fase 3: Adequació dels espais interiors de cada centre per al correcte aparcament de les bicicletes.

Fase 4: Campanya de comunicació adreçada a les persones treballadores per tal d'estimular l'ús de la bicicleta en els seus desplaçaments laborals, incidint en els beneficis en la salut de la pròpia persona, així com en la resta d'implicacions ambientals, energètiques, socials i econòmiques de la bicicleta com a mitjà de transport. Així mateix, cal proporcionar les indicacions bàsiques per tal que aquest desplaçament es realitzi en les màximes condicions de seguretat. Dotar de la imatge corresponent la flota de bicicletes.

Fase 5: Posada en funcionament del sistema.

	2022 - 2025											
1. Avaluació i definició												
2. Formació												
3. Adequació espai												
4. Comunicació												
5. Implementació												

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 2.000 euros l'any, per a serveis d'assistència tècnica per a la impartició de les formacions, seguiment i dinamització.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

El sistema de gestió de la flota de bicicletes municipals ha de preveure, mitjançant l'establiment d'un registre d'ús, l'obtenció d'indicadors que permetin realitzar l'anàlisi del nivell de penetració de la mesura i el seu seguiment.

(6.1) Desplaçaments laborals en bicicleta: nombre de desplaçaments laborals en bicicleta efectuats en l'àmbit municipal per part de les persones treballadores municipals. *Periodicitat anual.*

(6.2) Desplaçaments laborals en bicicleta per centre de treball: nombre de desplaçaments laborals en bicicleta efectuats en l'àmbit municipal per part de les persones treballadores municipals segons el seu centre de treball. *Periodicitat anual.*

(6.3) Quota modal de la bicicleta: % de desplaçaments laborals urbans realitzats en bicicleta en relació al total de desplaçaments laborals urbans realitzats. *Periodicitat anual.*

(6.4) Quota modal de la bicicleta per centre de treball: % de desplaçaments laborals urbans realitzats amb bicicleta en relació al total de desplaçaments laborals urbans realitzats per cada centre de treball. *Periodicitat anual.*

Cada departament municipal tindrà el seu registre d'ús de les bicicletes. Es comptabilitzaran els desplaçaments amb bicicleta, però també els desplaçaments a peu, amb transport públic, amb cotxe sol i amb cotxe compartit. Cada treballador/a del departament participant haurà de registrar el desplaçament que realitza per motius laborals i indicar el mode utilitzat. Els responsables de cada departament enviaran el registre de desplaçaments trimestralment. La principal dificultat d'aquest indicador rau en la constància de les persones de cada departament en registrar el tipus de desplaçament que realitzen durant la seva jornada laboral. Sembla que serà menys difícil obtenir el nombre de desplaçaments en bicicleta, però també caldrà una supervisió periòdica de la persona responsable del departament per a aquesta acció. Hi haurà una persona responsable a cada departament i una persona del Servei de Mobilitat de recollir aquestes dades.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat temporal de l'acció requereix del compromís del conjunt de l'administració local. Atès que s'entén que l'aplicació de l'acció concentra una part important dels costos de la mateixa en la fase inicial d'implementació (formació, adequació d'espais, definició del sistema de gestió i pla de comunicació), el manteniment temporal de l'acció permetrà l'amortització ràpida d'aquesta inversió inicial si tenim en compte que, a banda dels beneficis ambientals de l'acció, hi ha associats també beneficis econòmics directes (en estalvi de combustible) i indirectes (millora de la salut del personal).

ACCIÓ 7

AMPLIACIÓ I ELIMINACIÓ DE DISCONTINUITATS DE LA XARXA CICLISTA

DESCRIPCIÓ:

Aquesta acció consisteix en ampliar l'àrea destinada per les bicicletes a la ciutat. Al mateix temps, es proposa resoldre les discontinuïtats que es troben al llarg de les possibles rutes a la ciutat, destinades a la circulació en bicicleta.

L'objectiu d'aquesta acció es reequilibrar l'espai públic, donant més espai als mitjans no motoritzats i millorar les xarxes de transport per fer-les segures, accessibles, confortables i ben connectades.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció està inclosa en el Pla de Mobilitat Urbana (acció B1 Implantació de la xarxa d'itineraris principals, B2 Condicionar la resta de la xarxa ciclable, B3 Xarxa de carrils bici supramunicipals i ZA.7 Implantació d'itineraris principals per a bicicletes a la ZUAP)

L'objectiu d'aquesta acció es la implantació progressiva de la xarxa d'itineraris principals com a xarxa prioritària en la transformació de la xarxa viària. Adequant aquests itineraris per al seu correcte ús amb la bicicleta, garantint la seguretat dels usuaris.

D'altra banda, es pretén connectar els carrils bici actuals, per crear itineraris continus, donant prioritat a les vies més transitades.

Aquestes actuacions es donen prioritàriament a nivell municipal, atès que es vol potenciar el desplaçament diari en mitjans de transport sostenibles. Tot i això, també es vol promoure les comunicacions entre diferents municipis, per això es volen implementar unes millores als itineraris amb il·luminació, senyalització i amplada necessària per fer d'aquests recorreguts viables per aquest ús.

En l'acció B1 del pla es descriu quina és la xarxa principal d'itineraris per a bicicletes i es defineixen les actuacions que cal realitzar durant els propers 6 anys. Per la implantació de la ZBE resulta necessari prioritzar les actuacions d'implantació de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes en aquest àmbit de la ciutat. Dins de l'àmbit de la ZBE es plantegen uns 20 km d'itineraris principals dels quals 10 km són existents i 10 km són proposats (2,3km de carril bici i 7,43 km de convivència amb d'altre modes).

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Policia Municipal).

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 12 Millorar la imatge de la ciutat

PRIORITAT: Alta

GRUP OBJECTIU:

El grup objectiu de l'acció són tots els usuaris de la via pública.

CONDICIONANTS:

L'acció queda plenament emmarcada en el marc legislatiu i estratègic plantejat en la introducció del present document relatiu a la millora de la qualitat de l'aire a les nostres ciutats i a l'impuls dels principis de la mobilitat sostenible (veure marc legal i estratègic).

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Determinació de les característiques bàsiques que han de tenir els carrils bici i totes aquelles vies adaptades per al seu ús. Disseny d'un carril bici tipus depenent de la via seguint les guies bàsiques com el *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya*, que proporciona la Generalitat de Catalunya.

Fase 2: Disseny del traçat a les vies que es volen connectar.

Fase 3: Implementació de les vies per fases.

Fase 4: Posada en funcionament dels itineraris ciclistes.

	2022 - 2025											
1. Disseny secció	■	■										
2. Disseny traçat		■	■			■	■					
3. Implementació				■	■							
4. Posada en funcionament				■	■	■	■	■	■	■	■	■

PRESSUPOST:

El seu desplegament estarà planificat any a any en funció de la urgència d'intervenció, del cost d'oportunitat o disponibilitat econòmica o altres criteris que puguin establir els departaments responsables. L'objectiu final es tendir a completar la xarxa completa planificada.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment de l'acció es planteja l'adopció dels indicadors següents:

(7.1) *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya*. Proporcionat per la Generalitat de Catalunya.

(7.2) *Manual de disseny de carrils bici de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat temporal de l'acció requereix del compromís dels responsables polítics i , així com dels departaments implicats per al seu correcte disseny i funcionament.

L'acció incrementarà la utilització de les bicicletes com a mitjà de transport, i per tant, millorarà la circulació a la ciutat, reduint els embussos i augmentant la qualitat de l'aire.

ACCIÓ 8

SORTIDES AMB BICI

DESCRIPCIÓ:

Aquesta acció consisteix en l'establiment d'un programa de sortides amb bici per tal de promoure l'ús col·lectiu de la bicicleta i incrementar la seva visibilitat en l'espai públic. Es pretén, d'una banda, l'establiment d'una programació estable en el temps, uns dies i en unes franges horàries determinades, orientades a uns col·lectius d'usuaris específics, i de l'altra, la possibilitat de realització de sortides puntuals de caràcter temàtic (entorn natural, patrimoni turístics de la ciutat, etc.), adreçades a un grup d'usuaris més ampli.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-2013. L'associació BiTer, ha organitzat, des del juny 2010, pedalades urbanes tots els dijous de l'any a les 8 del vespre a plaça de les Teixidores (davant de la Casa Baumann). També rutes urbanes els diumenges i per l'Anella Verda de Terrassa. Aquestes sortides han estat gratuïtes i guiades per Guies Ciclistes habilitats (acció 4). Les sortides han comptat sempre amb totes les facilitats per part del Servei de Via Pública i la Policia Municipal (quan ha fet falta) i no hi ha hagut accidents o problemes rellevants.

En un recompte fet l'any 2013, es va obtenir les xifres de participació següents: 3.000 participants a totes les sortides: 60 sortides de vespre (1.900 participants), 16 sortides dominicals urbanes (800 participants) i 9 sortides per l'Anella Verda (300 participants). Aquestes s'han anat repetint els anys següents.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Associació BiTer.

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Servei de Medi Ambient i Sostenibilitat, Servei de Mobilitat i Policia Municipal), Associació de Propietaris per a la Sostenibilitat de les Finques Agroforestals de Matadepera i Terrassa.

OBJECTIUS:

- 2 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 11 Incentivar l'ús de l'espai urbà (fer ciutat)
- 12 Millorar la imatge de la ciutat
- 13 Promoure el coneixement de la ciutat
- 14 Reforçar i dinamitzar el teixit social
- 15 Crear sinèrgies amb el teixit econòmic local

PRIORITAT: Baixa

GRUP OBJECTIU:

L'acció s'adreça al conjunt de la ciutadania amb capacitat de fer ús de la bicicleta i disponibilitat de la mateixa. Evidentment, pel que fa a la programació estable de sortides urbanes, les realitzades en dia laborable i horari de vespre s'adreçaran de manera majoritària a persones adultes que hi assistiran de manera individual o amb un grup d'amics reduït, mentre que les sortides matinals en dia festiu adquiriran un caràcter més familiar. En definitiva, el plantejament de les diferents sortides, a partir de les seves característiques específiques, determinarà un potencial públic objectiu entre el conjunt d'usuaris de la bicicleta a la ciutat.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

Com a únic condicionant significatiu a l'acció, en tant que facilitarà el seu desenvolupament, hi ha l'emissió d'un permís genèric per part del servei de Via Pública de l'Ajuntament de Terrassa, que és qui regula les condicions d'ocupació i ús de l'espai públic a la ciutat, en favor de l'entitat organitzadora i per la finalitat concreta que el motiva.

Tinguem present, de cara a la seguretat i inserció urbana de l'acció, que les sortides estaran dirigides per personal habilitat per la conducció de grups d'usuaris de la bicicleta en la via pública (acció 4).

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Establiment d'una programació estable de sortides urbanes i definició de possibles sortides puntuals amb caràcter temàtic. Pel contingut i característiques d'aquestes sortides puntuals serà d'utilitat la col·laboració de l'Ajuntament de Terrassa a través dels seus respectius serveis implicats (Turisme, Medi Ambient, etc.).

Fase 2: Establiment del programa de comunicació que ha de permetre donar ressò a la celebració de la sortida. Decisió dels canals de comunicació adoptats.

Fase 3: Realització de les sortides.

	2022 - 2025											
1. Programació												
2. Comunicació												
3. Sortides												

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 2.000 euros l'any, per a serveis de comunicació, seguiment i dinamització, que seran a càrrec del Biter.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment de l'acció es planteja l'adopció d'aquells estadístics que es deriven de cara a avaluar el desenvolupament de les mateixes i la seva assistència. El plantejament final de les sortides, en funció de les seves característiques en termes de públic objectiu, pot permetre plantejar l'obtenció d'indicadors de penetració de la iniciativa en col·lectius específics:

(8.1) *Sortides urbanes*: nombre de sortides urbanes organitzades. *Periodicitat anual*.

(8.2) *Participants a les sortides urbanes*: nombre de participants a les sortides urbanes realitzades. *Periodicitat anual*.

(8.3) *Sortides urbanes per tipologia*: nombre de sortides urbanes organitzades segons tipologia de la mateixa. *Periodicitat anual*.

(8.4) *Participants a les sortides urbanes per tipologia*: nombre de participants a les sortides urbanes segons tipologia de la sortida. *Periodicitat anual*.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

El desplegament i manteniment de l'acció en el temps apareix supeditat a la voluntat de l'entitat organitzadora de la mateixa. Per la seva pròpia naturalesa i finalitat, sembla evident que l'acció hauria de tenir garantida la seva continuïtat temporal. Amb tota probabilitat, creixerà l'oferta de serveis professionals de sortides i rutes amb bicicleta.

REFERÈNCIES:

<https://biter.cat/sortides/>

DESCRIPCIÓ:

Aquesta acció consisteix en el desenvolupament d'accions per fomentar i incentivar l'ús de la bicicleta entre les persones treballadores com a mitjà de desplaçament en l'accés a la feina. L'acció es recolza en la iniciativa ja en marxa "amb bici a la feina", desenvolupada per altres entitats, i es planteja a través de la realització de proves pilots en centres de treball d'empreses i entitats de la ciutat.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-2013, però no es va arribar a implantar. L'associació BiTer ha mantingut contactes amb agents sindicals i representants d'empreses de Terrassa per fer alguna prova pilot, però no s'ha arribat a dur a terme.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Associació BiTer.

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat), empreses, sindicats i entitats de Terrassa.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 5 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta
- 6 Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 11 Incentivar l'ús de l'espai urbà (fer ciutat)
- 15 Crear sinèrgies amb el teixit econòmic local
- 16 Fomentar pràctiques laborals més saludables
- 17 Minimitzar l'impacte energètic i ambiental de la flota municipal⁴

PRIORITAT: Mitja

GRUP OBJECTIU:

El grup objectiu de l'acció són les persones treballadores dels centres de treball d'empreses i entitats localitzades a Terrassa.

⁴ En aquest cas també, les flotes de vehicles de tot tipus d'empreses i entitats.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

El desenvolupament de proves pilot per tal de promoure l'ús de la bicicleta en l'accés a la feina les persones treballadores requereix, necessàriament, de la implicació voluntària de les empreses i entitats participants. Les proves pilot ja desenvolupades en altres municipis poden contribuir a l'èxit de les noves realitzacions que es plantegin, a la vegada que poden contribuir a facilitar l'adhesió d'empreses i entitats locals a la iniciativa.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Disseny de l'acció. El desenvolupament de les proves pilot parteix de l'experiència adquirida per altres entitats en el desenvolupament de les mateixes en d'altres realitats locals.

Fase 2: Recerca d'adhesions. La implementació de les proves pilot requereix de l'adhesió a la iniciativa de centres de treball d'empreses i entitats locals. De totes maneres, el disseny final de l'acció ha d'estar d'acord amb la naturalesa i característiques específiques dels centres de treball participants.

Fase 3: Sol·licitud de finançament. Així mateix, la implementació i desenvolupament de les proves pilot esta sotmesa, en bona mesura, a la disponibilitat de subvencions per al seu desenvolupament a través, per exemple, del Institut Català d'Energia (ICAEN).

Fase 4: Realització de les proves pilot evitant aquells períodes més extrems a nivell tèrmic i menys factibles en relació a la dinàmica dels propis centres de treball (vacances, tancaments d'any, etc.).

Fase 5: Pla de comunicació per tal de donar ressò a les iniciatives desenvolupades.

	2022 - 2025											
1. Definició acció												
2. Adhesions												
3. Finançament												
4. Implementació												
5. Comunicació												

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 2.000 euros l'any, per a serveis d'assistència tècnica per a la impartició de les formacions, comunicació, seguiment i dinamització, que aniran a càrrec del Biter.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Els estadístics i indicadors plantejats per al seguiment i avaluació de l'acció fan referència al nombre d'experiències pilot desenvolupades, al volum de treballadors implicats, així com a la repercussió de la iniciativa en el conjunt de persones treballadores dels centres de treball participants.

(9.1) *Proves pilot executades*: nombre de proves pilot desenvolupades. *Periodicitat anual*.

(9.2) *Treballadors participants*: nombre de treballadors participants a les proves pilot. *Periodicitat anual*.

(9.3) *Índex de penetració de la iniciativa (centre de treball)*: nombre de persones treballadores que accedeixen en bicicleta al centre de treball durant la prova pilot en relació al total de persones treballadores del centre de treball. *Sense periodicitat, referit a cada prova pilot*.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat de la iniciativa apareix determinada a l'adhesió a la mateixa, amb caràcter voluntari, d'empreses i entitats de la ciutat. Però, també, per el suport econòmic a les mateixes a través subvencions implementades a tal efecte.

REFERÈNCIES:

<https://bacc.cat/bicifeina/>

<http://www.enbicipomadrid.es/p/en-bici-al-trabajo.html>

<http://www.vaicmobility.com/ca/projecte-en-bici-la-feina-ajuntament-de-barcelona>

DESCRIPCIÓ:

Tenint en compte l'orografia de la ciutat, la mobilitat en bicicleta té un potencial elevat però tot i això, en alguns trajectes ha de superar pendents clarament superiors al 5%. És en aquest marc que resulta convenient la promoció de la bicicleta elèctrica, per ampliar el públic objectiu de la bicicleta i superar les limitacions orogràfiques d'alguns sectors de la ciutat.

Per aquest motiu, es planteja les següents actuacions:

- Preveure la possibilitat d'aparcament de bicicletes elèctriques amb punts de recàrrega en els aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de ferrocarril i en els principals pols de mobilitat.
- Donar a conèixer els avantatges de les bicicletes elèctriques i facilitar-ne la prova.
- Difondre al conjunt de la població l'existència d'ajuts o subvencions per a la compra de bicicletes elèctriques.
- Promoure la distribució de mercaderies o serveis a domicili per mitjà de l'ús de la bicicleta elèctrica de càrrega.
- Facilitar la prova de la bicicleta elèctrica amb jornades, punts de prova a comerços locals, acompanyaments, etc.

ANTECEDENTS:

La presència de bicicletes elèctriques ha crescut molt en els darrers anys. Actualment s'en poden trobar a tots els comerços de bicicletes de la ciutat, i alguns s'han especialitzat en aquest tipus de bicicletes.

Aquesta acció està inclosa en el Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021 (acció B10).

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Comerços especialitzats de bicicletes de la ciutat, empreses de missatgeria i associació BiTer.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 15 Crear sinèrgies amb el teixit econòmic local

PRIORITAT: Baixa

GRUP OBJECTIU:

El grup objectiu de l'acció són les persones que tenen interès per canviar el seu mitjà de transport cap a la bicicleta, però per a qui els pendents i el fet de cansar-se o suar, pot ser un obstacle.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

Mentre que és habitual que les motos i ciclomotors estiguin aparcats i estacionats al carrer, encara hi ha moltes reticències a aparcar les bicicletes i, especialment les bicicletes elèctriques, al carrer. La pedagogia sobre l'ús de bons cadenats i l'oferta d'aparcaments segurs seran condicions necessàries per a l'èxit d'aquesta acció. En aquesta línia, mentre es permeti l'aparcament i estacionament de motos i ciclomotors a les voreres de la ciutat, serà difícil que es pugui veure un trasvessament modal d'aquests vehicles cap a la bicicleta elèctrica. Un altre factor important serà l'existència o no de subvencions per a l'adquisició d'aquestes bicicletes.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Elaboració d'un estudi sobre la promoció de la bicicleta elèctrica a Terrassa.

Fase 2: Planificació de les accions amb la col·laboració del teixit comercial local.

Fase 3: Campanya de comunicació.

Fase 4: Implementació de les accions.

Fase 5: Avaluació.

	2022 - 2025											
1. Elaboració de l'estudi												
2. Planificació de les accions												
3. Comunicació												
4. Implementació												
5. Avaluació												

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 1.000 euros l'any, per a serveis d'assistència tècnica, comunicació, seguiment i dinamització.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment de l'acció es planteja l'adopció dels indicadors següents:

(10.1) *Accions de promoció executades:* nombre d'accions de promoció desenvolupades. *Periodicitat anual.*

(10.2) *Bicicletes elèctriques registrades en el Biciregistre:* nombre de bicicletes elèctriques registrades en la base de dades del Biciregistre de Terrassa. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

És previsible una important evolució del mercat de vehicles elèctrics i, particularment, de les bicicletes elèctriques, així com de nous ginyes de mobilitat personal (patinets, segways, etc.). Caldrà no perdre de vista la importància de promoure prioritàriament la mobilitat activa (és a dir, la que proporciona activitat física durant el desplaçament), que només podran aportar les bicicletes i bicicletes elèctriques de pedaleig assistit.

DESCRIPCIÓ:

L'acció busca incrementar la presència de la bicicleta en els actes festius que se celebren a la ciutat, de manera que s'aconsegueixi dotar d'una major visibilitat aquest mitjà de transport durant la celebració d'aquests esdeveniments, incentivant-ne, facilitant-ne i promovent-ne el seu ús, ja sigui entre les persones assistents, ja sigui integrant la bicicleta, de la manera que sigui possible en funció de la naturalesa de l'acte, en la programació de la mateixa diada o acte festiu.

D'entre el calendari d'actes festius populars que se celebren a la ciutat, hi ha la proposta de treballar el tractament específic de la bicicleta a la Festa Major de la ciutat, a través de la inclusió de la festa de la bicicleta en el seu programa d'actes. També la consideració específica de la bicicleta en l'organització d'altres esdeveniments significatius de naturalesa diversa que tenen lloc a la ciutat, com ara el Festival de Jazz, la Fira Modernista, la celebració del Cros escolar o la Mitja maratón. Així mateix, la proposta també es fixa en l'organització d'esdeveniments temàtics centrats en la mobilitat i el Medi Ambient, com la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura o bé la Setmana del Medi Ambient.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-13. Aquests són els esdeveniments festius on ha estat present la bicicleta:

- Mitja Marató (gener): voluntaris amb bici.
- Picnic Jazz (març): parada informativa, aparcament vigilat i gratuït.
- Fira de la Salut (abril): parada informativa, pedalada.
- Fira Modernista (maig): parada informativa, pedalada.
- Setmana del Medi Ambient (juny): parada informativa, pedalades.
- Festa Major (juliol): parada informativa, pedalada popular i pedalada nocturna.
- Cros escolar (novembre): parada informativa, aparcament vigilat i gratuït.
- Setmana de la Mobilitat Sostenible (setembre): parada informativa, pedalada.
- Saló "Juguem" de la infància (desembre): circuit d'habilitats.
- Festes majors de barri (tot l'any): pedalades.
- Festes d'AFA (tot l'any): pedalades.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Associació BiTer.

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa i entitats organitzadores dels diferents actes populars i festius que se celebren a la ciutat.

OBJECTIUS:

- 2 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (general)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 6 Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 12 Millorar la imatge de la ciutat

PRIORITAT: Baixa

GRUP OBJECTIU:

L'acció s'adreça, de manera general, al conjunt de la ciutadania, que és el col·lectiu destinatari dels actes populars i festius celebrats a la ciutat. En funció, però, de la naturalesa i característiques pròpies dels actes i esdeveniments que acabin essent incorporats a la iniciativa s'incidirà, amb més o menys força, en col·lectius que poden resultar més específics i concrets.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

El desenvolupament de l'acció, per a cada un dels diferents actes que integrin la iniciativa, requereix de la plena col·laboració entre l'entitat organitzadora de l'acte en qüestió, l'Ajuntament de Terrassa i el BiTer.

L'Ajuntament de Terrassa i el BiTer, com a promotors de la iniciativa, han d'acordar aquells actes populars i festius en els quals treballar per al desenvolupament de la iniciativa, en funció de la seva viabilitat i repercussió. A partir d'aquí, pertocarà, en contacte amb l'entitat o entitats organitzadores, així com amb d'altres agents directament implicats en la celebració, procedir a acordar i determinar les característiques del desenvolupament concret de l'acció en funció dels objectius perseguits.

IMPLEMENTACIÓ:

Cada actuació específica s'inclourà en la celebració de l'acte i esdeveniment en el qual s'insereixi, per la qual cosa la seva implementació i desplegament tindrà necessàriament un caràcter específic en funció de l'esdeveniment i l'actuació concreta. Així, per cada cas i amb els agents pertinents, cada actuació haurà de comptar amb un procés de definició específic, la determinació dels objectius a assolir, passant per la identificació de les condicions necessàries i idònies per a la seva implementació, la delimitació precisa del grup diana de l'acció, i acabarà amb la seva realització i posterior avaluació d'acord amb els criteris establerts en el seu plantejament inicial.

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 3.000 euros l'any, per a serveis d'assistència tècnica, comunicació, seguiment i dinamització, que aniran a càrreg del Biter.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

L'avaluació i seguiment de l'acció s'haurà de realitzar a partir dels estadístics i indicadors establerts per cada una de les diferents actuacions en funció de les característiques específiques de cada una d'elles.

(12.1) *Activitats realitzades en actes festius:* nombre d'activitats relacionades amb la bicicleta realitzades en actes festius. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat de l'actuació apareix fortament condicionada a la implicació voluntària en la mateixa de les entitats organitzadores dels diferents actes populars i festius integrats en l'acció, juntament amb l'Ajuntament de Terrassa i l'associació BiTer com a entitats col·laboradores.

DESCRIPCIÓ:

Per minimitzar el robatori de bicicletes a la via pública resulta clau la creació d'una important dotació d'aparcaments segurs (vegeu accions B4, B5 i B6 del PMU). Complementari a aquestes actuacions s'ha desenvolupat un sistema modern i de fàcil ús que permet registrar les bicicletes de la ciutat i així disposar d'un ampli registre de tot el parc. D'aquesta forma, es pretén prevenir robatoris i poder agilitzar la seva recuperació en cas de que tingui lloc. És una idea que neix amb la voluntat d'impulsar una base de dades compartida i única que funcioni com a registre nacional de bicicletes, amb el suport de la Direcció General de Tráfico (DGT) i els ens locals adherits.

Per registrar la bicicleta es pot optar per fer el registre via web, en la qual cal introduir les dades identificatives de la bicicleta (incloent registre fotogràfic). Així mateix cal validar el registre acudint a diferents centres o punts habilitats. El cost del servei és de 7 euros per bicicleta. En un inici es proposa que actuïn com a tal els diferents centres cívics, la Policia Municipal, les botigues de venda de bicicletes que ho sol·licitin i aquelles entitats del municipi vinculades amb la bicicleta. Finalment, cal efectuar el marcatge de les bicicletes per mitjà d'etiquetes que es fixen al seu quadre. Aquestes etiquetes estan fabricades amb un material de difícil destrucció i alhora si s'aconsegueix treure l'adhesiu deixen un marcat permanent en el quadre de la bicicleta.

Aquesta actuació minimitzarà les necessitats de gestió del dipòsit municipal de bicicletes. En aquest sentit, es recomana continuar amb les actuacions actuals de donar un ús social a les bicicletes que han entrat al dipòsit i no s'ha pogut localitzar el seu propietari (convenis amb entitats, escoles, etc.).

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-2013. El Biciregistre és un servei que ofereix la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, xarxa de nivell estatal a la qual pertany Terrassa. El Biciregistre, que va començar a la ciutat de Saragossa el febrer 2012, va començar a funcionar a Terrassa al desembre 2016. Durant els anys previs, s'ha hagut d'estudiar la seva implantació amb els serveis municipals implicats.

Acció inclosa en el PMU (acció B7).

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Policia Municipal, Oficines d'Atenció Ciutadana - OAC), la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta, associació BiTer i el comerç sectorial especialitzat.

La Xarxa de Ciutats per la Bicicleta és una associació, creada l'any 2009, que compta amb la participació de més d'un centenar de ciutats espanyoles i que neix amb la voluntat de generar sinèrgies entre les diferents ciutats adherides per impulsar les actuacions que facilitin la implantació i consolidació de la bicicleta com a mitjà de desplaçament en l'entorn urbà. Terrassa en forma part des de la seva fundació.

Actualment, segons la pàgina web del Biciregistre, els centres validadors són 7 OACs, la Policia Municipal, i alguns comerços especialitzats de bicicletes.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (general)
- 6 Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta
- 7 Facilitar la recuperació en cas de robatori de la bicicleta
- 15 Crear sinèrgies amb el teixit econòmic local

PRIORITAT: Mitja**GRUP OBJECTIU:**

El grup objectiu de l'acció és el col·lectiu d'usuaris de la bicicleta de la ciutat, ja siguin aquelles persones que en fan un ús quotidià, com aquelles que en realitzen un ús més lúdic i generalment limitat a uns dies de la setmana determinats.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

Per al desenvolupament i implantació de la iniciativa es requereix de la implicació de les entitats d'usuaris amb presència a la ciutat, així com de les botigues sectorials especialitzades en el comerç de bicicletes.

Segons el *Baròmetre anual de la bicicleta*, en la seva edició de 2016 per a Catalunya, el 49% dels catalans que disposen de bicicleta la registrarien si hi hagués la possibilitat per tal de facilitar-ne la seva recuperació en cas de robatori (un 36% probablement ho farien). Tinguem present que a un 20% dels catalans que se'n declaren usuaris, els hi han robat alguna vegada la bicicleta, i que el risc de robatori es troba en tercera posició en la llista d'elements dissuasoris de cara a un ús habitual de la bicicleta com a mitjà de desplaçament per la ciutat, segons allò expressat pel conjunt de la ciutadania.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Definició d'una estratègia per promoure el Biciregistre.

Fase 2: Pla de comunicació per tal de donar a conèixer el Biciregistre a la ciutat de Terrassa.

Fase 3: Implementació.

	2022 - 2025											
1. Definició de l'estratègia												
2. Pla de comunicació												
3. Implementació												

PRESSUPOST:

Aquesta acció no té un cost directament associat perquè s'executa amb hores de treball de personal intern de l'Ajuntament.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

El principal indicador per a l'avaluació de l'acció el constitueix el nombre de bicicletes registrades a la ciutat. Cal tenir en compte, de cara al coneixement del col·lectiu d'usuaris de la bicicleta i a la formulació d'accions futures, que aquesta base de dades esdevé un element de notable transcendència en mans de l'administració.

(13.1) *Bicicletes registrades*: nombre de bicicletes registrades. *Periodicitat anual*.

(13.2) *Robatoris de bicicletes*: nombre de denúncies presentades per robatoris de bicicletes. *Periodicitat anual*.

(13.3) *Índex de recuperació de bicicletes*: % de bicicletes recuperades a partir de l'ús del *Biciregistre* en relació al total de robatoris ocorreguts. *Periodicitat anual*.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat de l'acció apareix condicionada per l'adhesió municipal a la Xarxa de Ciutats per la Bicicleta que és l'organització que, de moment, gestiona la iniciativa a nivell estatal. Aquesta acció requereix una campanya de comunicació continuada per animar les persones que posseeixen bicicletes a registrar-les. És molt convenient trobar aliances amb els comerços locals de bicicletes per a que puguin ser centres validadors del Biciregistre.

REFERÈNCIES:

www.biciregistro.es

DESCRIPCIÓ:

En Bici Sense Edat és una iniciativa que consisteix a retornar la capacitat d'anar amb bicicleta a la gent gran, tenint en compte les dificultats de mobilitat d'aquest col·lectiu. Es fa servir els *rickshaws*, un tipus de bicicleta amb el qual no solament es pot oferir a la gent gran la possibilitat de tornar a anar en bicicleta, sinó a més, d'establir una connexió inter generacional entre ciclista i passatger/a.

Les persones voluntàries conductores s'inscriuen per fer passejos en bicicleta amb la gent gran a través d'un sistema de reserves senzill amb la freqüència que vulguin. Tot està impulsat per la pròpia motivació de les persones.

ANTECEDENTS:

En Bici Sense Edat és una iniciativa senzilla però innovadora, impulsada el 2012 per Ole Kassow, a Copenhage: *Cycling Without Age*. L'experiència des dels seus començaments va ser tan enriquidora per ambdues parts (el/la conductor/a del *rickshaw* i el/la passatger/a) que al cap de poc temps va començar a créixer amb ajuda de l'administració local i d'un ampli grup de persones voluntàries. Avui dia, el projecte s'ha estès per tota Dinamarca, així com a la resta del món.

A data agost de 2016, més de 200 iniciatives a tot el món oferien *En Bici Sense Edat* amb més d'1.000 tricicles i els nombres segueixen creixent. Més de 6.000 conductors asseguraven que les persones majors els agrada sortir de les seves residències sobre les bicicletes, per gaudir de l'aire fresc i de la comunitat que les envolta.

Aquesta experiència es va dur a terme a Terrassa durant el mes d'octubre de 2017 a dues residències.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Regidoria de Gent Gran)

Agents implicats: Oficina de *Cycling Without Age* de Barcelona, associació BiTer, Residències de Gent Gran.

OBJECTIUS:

- 2 Fomentar l'ús esporàdic de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 11 Incentivar l'ús de l'espai urbà (fer ciutat)
- 14 Reforçar i dinamitzar el teixit social

PRIORITAT: Baixa

GRUP OBJECTIU:

El grup objectiu de l'acció són les persones de la tercera edat de les residències de Terrassa.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

Aquesta acció està condicionada a que hi hagi itineraris còmodes i segurs per als tricicles, a la predisposició de les residències i de la gent gran, i a la disponibilitat de persones voluntàries per conduir els tricicles.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Definició de les condicions operatives del servei i la implicació dels diferents agents. Entre d'altres, cal abordar aspectes com el transport i manteniment dels tricicles, les cobertures legals i assegurances.

Fase 2: Formació dels voluntaris en la conducció dels tricicles.

Fase 3: Prova pilot amb una residència de la tercera edat de Terrassa i valoració.

Fase 4: Campanya de comunicació adreçada a les residències de la tercera edat. t

Fase 5: Posada en funcionament del sistema.

	2021 - 2025											
1. Definició de l'acció	■											
2. Formació dels voluntaris		■										
3. Prova pilot			■	■								
4. Campanya de comunicació					■							
5. Implementació						■	■	■	■	■	■	■

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 11.300 euros l'any, per als serveis d'assistència tècnica, comunicació, seguiment i dinamització, així com el lloguer d'un tricicle.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment de l'acció es planteja l'adopció dels indicadors següents:

(14.1) Residències participants: nombre de residències que participant a l'acció. *Periodicitat anual.*

(14.2) Nombre de viatges realitzats: nombre de sortides realitzades. *Periodicitat anual.*

(14.3) Satisfacció de l'activitat: valoració via enquesta a les persones que han participat, cuidadores i familiars sobre els beneficis de l'activitat. *Periodicitat anual.*

(14.4) Nombre de voluntaris participants: nombre de persones voluntàries que han conduït els tricicles. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat temporal de l'acció dependrà de la disponibilitat de recursos econòmics, de l'interès de les residències i de la disponibilitat de voluntaris.

REFERÈNCIES:

<http://enbicisenseedat.cat/>

DESCRIPCIÓ:

L'acció consisteix en la realització d'activitats diverses relacionades totes elles amb l'objectiu últim de sensibilització i promoció de l'ús de la bicicleta entre la ciutadania. En funció dels objectius específics de cada una de les activitats, aquestes es podrien estructurar en:

- a. Activitats adreçades al col·lectiu d'**estudiants** de secundària i universitaris de Terrassa: totes elles adquireixen el seu ple sentit en el marc global d'un treball de reflexió centrat en les pràctiques de desplaçament de l'alumnat i les seves implicacions. Com a exemple, s'apunten algunes actuacions que podrien estar incloses:
 - *Bike & Breakfast*: activitat que cerca promoure l'adopció d'hàbits més saludables en relació a la mobilitat i a l'alimentació.
 - *BiciCampus*: activitat per promoure l'ús de la bicicleta entre el col·lectiu d'estudiants universitaris (préstec de bicicletes, tallers, xerrades, mercats de segona mà, etc.).
 - *Tallers de reparació de bicicletes*: activitat que busca capacitar l'alumnat per a la realització de les operacions bàsiques de manteniment i reglatge de la seva bicicleta.
- b. Activitats de **millora de la informació** per a l'usuari de la bicicleta: amb l'objectiu de facilitar el coneixement de la infraestructura de suport a l'ús de la bicicleta desenvolupada a la ciutat, així com les recomanacions bàsiques per a una circulació segura en l'entorn urbà.
 - *Mapa-guia de la bicicleta*: edició del mapa-guia de la bicicleta que s'edita des de l'any 2010 i que s'actualitza cada any.
 - *Via pública – tòtems*: informació adreçada a l'usuari de la bicicleta aprofitant els tòtems instal·lats a la via pública de suport al servei Ambicia't que actualment es troba temporalment suspès.
 - *Via pública – aparcaments*: informació (biciconsells) adreçada a l'usuari de la bicicleta als aparcaments de bicicletes que hi ha repartits al llarg de la geografia urbana.
- c. Activitats de **promoció i sensibilització** al voltant de la bicicleta: per tal de donar visibilitat a la bicicleta com a mitjà de desplaçament plenament adaptat i funcional a l'entorn urbà.
 - *Campanyes específiques en els mitjans municipals*: realització de campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta als mitjans de comunicació municipals (pàgina web, materials impresos, etc.).
 - *Senyals de benvinguda a la "Ciutat per les Bicicletes"*: seguint l'exemple de la ciutat d'Almansa (membre també de la *Red de Ciudades por la Bicicleta*), es proposa col·locar senyals verticals a les entrades de Terrassa, donant a conèixer que Terrassa és un municipi compromès amb l'ús de la bicicleta.
 - *Recuperació de bicicletes*: es tracta d'una iniciativa que se centra en la recuperació de bicicletes abandonades, valoritzant una fracció de residu que actualment no es gestiona, allargant la vida útil de les bicicletes i a la vegada realitzant una tasca de sensibilització en el camp de la reutilització i el reciclatge de materials. D'aquesta manera es realitza la recuperació, reparació i posta en funcionament de bicicletes, tant les abandonades a la via pública, com les provinents de les deixalleries municipals.

d. Activitats de **gestió administrativa**: amb l'objectiu de facilitar i agilitzar els tràmits dels ciutadans amb l'administració relacionats amb el desplegament de la infraestructura de suport a la bicicleta.

- *Tràmit electrònic per a la sol·licitud d'instal·lació d'aparcament*: facilitar a través de la seu electrònica de l'Ajuntament de Terrassa el tràmit de sol·licitud d'instal·lació d'aparcament per a bicicletes a disposició de la ciutadania.
- *Tràmit electrònic per a la proposta de millores de la bicicleta a la ciutat*: facilitar a través de la seu electrònica de l'Ajuntament de Terrassa el tràmit de propostes que permetin incrementar l'ús de la bicicleta a la ciutat.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla 2012-13. Des de l'any 2010, Terrassa publica la guia de la bicicleta de la ciutat. Aquesta inclou el mapa amb els carrils bici, els itineraris urbans recomanats i els itineraris de lleure i accés als camins històrics i els comerços de bicicletes. També inclou recomanacions per iniciar-ne l'ús quotidià de la bicicleta urbana i consells per a circular amb seguretat. Aquesta acció està inclosa en el Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021 (acció B13).

En paral·lel, es proposa que tota la informació relacionada amb la bicicleta (carrils bici, zones 30, Anella verda, itineraris de lleure, aparcaments...) es publiqui de forma actualitzada, tant al portal "open data" de Terrassa (<http://opendata.terrassa.cat/>), com als portals de mapes col·laboratius (<http://www.openstreetmap.org>).

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Serveis municipals), centres educatius, universitat i associació BiTer.

OBJECTIUS:

El desenvolupament de cada una de les accions enumerades comptarà amb el plantejament dels seus objectius específics a assolir. De totes maneres, però, totes s'aglutinen per mitjà d'uns objectius generals que poden ser compartits per totes elles:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (general)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 8 Establir canals de comunicació amb els usuaris
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 12 Millorar la imatge de la ciutat
- 14 Reforçar i dinamitzar el teixit social

PRIORITAT: Mitja

GRUP OBJECTIU:

Les diferents tipologies d'actuacions s'adrecen a grups i col·lectius específics diferenciats. S'identifiquen amb facilitat aquelles actuacions adreçades al col·lectiu d'estudiants de la ciutat (a), siguin o no usuaris habituals de la bicicleta; aquelles adreçades preferentment a usuaris que usen la bicicleta com a mitjà de desplaçament en la ciutat (b); i aquelles actuacions adreçades al conjunt de la ciutadania (c i d).

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

El desenvolupament de l'acció, pel que fa a aquelles actuacions adreçades al col·lectiu d'estudiants, fa imprescindible la implicació i vinculació de la direcció dels centres educatius a les iniciatives plantejades. Així mateix, moltes d'aquestes actuacions, ja siguin en l'àmbit educatiu o fora d'aquest, requereixen per al seu desenvolupament de la implicació i col·laboració directa de les associacions d'usuaris i de suport a la bicicleta o d'altres empreses privades dedicades a la bicicleta.

De totes maneres, la determinació de les característiques pròpies de cada acció haurà de definir els condicionants específics als quals es veu sotmès el seu desenvolupament, per tal d'intentar facilitar el seu desplegament, maximitzar el seu impacte i minimitzar els obstacles a la seva implementació.

IMPLEMENTACIÓ:

Cada acció de les plantejades haurà de comptar amb el seu propi programa d'implementació i desplegament, que abastarà des de la definició precisa de la mateixa, la determinació dels objectius a assolir, passant per la identificació de les condicions necessàries i idònies per a la seva implementació, la delimitació precisa del grup diana de l'acció, i acabarà amb la seva realització i posterior avaluació d'acord amb els criteris establerts en el seu plantejament inicial.

PRESSUPOST:

Aquesta acció es compon de moltes activitats diferents. Cadascuna requereix un pressupost específic i està condicionada a la disponibilitat econòmica de cada any.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

L'avaluació i seguiment de l'acció s'haurà de realitzar a partir dels estadístics i indicadors establerts per cada una de les diferents actuacions en funció de les característiques específiques de cada una d'elles.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat de l'actuació apareix fortament condicionada a la implicació voluntària en la mateixa dels centres educatius i entitats ciutadanes que les han de fer possibles més enllà dels recursos aportats per l'Ajuntament de Terrassa.

REFERÈNCIES:

Guia de la Bicicleta

<http://www.terrassa.cat/bicicleta>

Cartells de benvinguda "Ciutat per la Bicicleta" (Almansa)

<https://dealmansa.wordpress.com/2013/08/01/almansa-ya-se-muestra-como-ciudad-por-la-bicicleta/>

DESCRIPCIÓ:

Durant les darreres dècades, la ciutadania ha estat sotmesa a “bombardejos” constants a través dels mitjans de comunicació, però no només, en els que s'alabaven els valors socials de l'automòbil. Al seu torn, i indirectament, tant els fets com els missatges sembrats des dels mateixos àmbits, han donat una imatge de “transport de segona” a la resta de formes de desplaçar-se per la ciutat.

Per fer front i revertir aquesta situació, es proposa ampliar i consolidar una estratègia de comunicació institucional favorable a la mobilitat sostenible i a la mobilitat activa en particular, que contribueixi a donar un suport emocional a aquells que aposten per aquestes formes de mobilitat.

L'acció consisteix en la realització d'una campanya de comunicació per fomentar la mobilitat en bicicleta a Terrassa, amb els següents objectius:

- Sensibilitzar sobre la possibilitat real de fer els desplaçaments quotidians amb bicicleta per la ciutat.
- Donar a conèixer com han de circular les persones usuàries de la bicicleta (Ordenança de Mobilitat).
- Fomentar la convivència entre els diferents modes de transport.
- Comunicar els beneficis que l'ús d'aquest mitjà de transport aporta a la ciutat i a la ciutadania.

ANTECEDENTS:

Fins ara, les campanyes de comunicació sobre l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport a Terrassa han estat principalment: l'edició de la Guia de la Bicicleta (des de l'any 2010), els tòtems i plafons informatius a les escoles, el servei de bicicletes públiques Ambicia't (2007-2011), la inauguració dels carrils bici de les avingudes l'any 2010, els actes de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura al setembre i les accions que fa l'associació BiTer al llarg de l'any.

Les darreres grans accions de comunicació han estat les bicicletes humanes durant les Setmanes de la Mobilitat Sostenible i Segura des de 2016, que han tingut un gran ressò a les xarxes socials.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Ajuntament de Terrassa (Servei de Comunicació) i associació BiTer.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (general)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 5 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta
- 8 Establir canals de comunicació amb els usuaris
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 12 Millorar la imatge de la ciutat
- 13 Promoure el coneixement de la ciutat

PRIORITAT: Alta**GRUP OBJECTIU:**

La campanya està adreçada a tota la població.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Definició de l'estratègia de comunicació per a la campanya de l'ús de la bicicleta.

Fase 2: Contractació de l'assistència tècnica externa encarregada de l'elaboració de la campanya de comunicació.

Fase 3: Realització de la campanya de comunicació.

Fase 4: Avaluació de la campanya i preparació de la següent.

	2022 - 2025											
1. Definició de l'estratègia de comunicació												
2. Contractació de l'assistència tècnica externa												
3. Campanya de comunicació												
4. Avaluació												

PRESSUPOST:

El pressupost per a aquesta acció s'estima en 6.000 euros l'any, per a serveis d'assistència tècnica en comunicació.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment i avaluació de l'acció es proposa l'indicador següent.

(16.1) Campanyes realitzades: nombre de campanyes realitzades al llarg de l'any.
Periodicitat anual.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La campanya de comunicació s'haurà de revisar i adaptar per reforçar la implantació de la resta d'accions del Pla de promoció de la bicicleta i de la implantació de les infraestructures per a la bicicleta (carrils bici, aparcaments segurs i altres).

REFERÈNCIES:

Campanya "La bici, la millor idea del món" (Barcelona)
<http://sostenible.cat/article/la-bici-la-millor-idea-del-mon>

Campanya "Pas a Pas" (Terrassa)
<http://www.terrassa.cat/pasapas>

Campanya "Tornada al cole" (Terrassa)
<http://www.terrassa.cat/tornada-al-cole>

DESCRIPCIÓ:

L'acció suposa l'assumpció del compromís de continuar treballant en el desenvolupament de la xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes a les estacions ferroviàries, entenent que es tracta d'una infraestructura de suport bàsica per al foment la intermodalitat amb el servei ferroviari i per augmentar la cobertura poblacional de les estacions.

Una de les propostes del Pla de Mobilitat és la instal·lació d'aparcaments segurs i tancats de bicicletes. Aquests aparcaments funcionen amb un sistema amb registre i control d'accés, que proporcionen seguretat i comoditat a la persona propietària de la bicicleta.

La instal·lació d'un aparcament tancat de bicicletes satisfà les principals demandes i necessitats dels i de les ciclistes:

- Proporciona un espai apropiat per a l'aparcament de bicicletes en destinació.
- Dota de seguretat quan es tracta d'un aparcament de llarga durada, principalment per motius de treball o d'estudis, o en un punt de transbordament intermodal.

Aquestes necessitats es donen, entre altres, al costat d'estacions de trens, parades de transport públic, centres educatius i de treball, centres urbans, etc.

ANTECEDENTS:

Aquesta acció estava inclosa en el Pla de promoció 2012-2013 i està inclosa en el Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021 (acció B5 "Aparcaments per a bicicletes d'alta capacitat a les estacions de transport públic (ferrocarril i bus)").

Pràcticament totes les estacions disposen d'aparcaments de bicicletes amb suports de tipus U-invertida a l'exterior.

A finals de 2018 l'Ajuntament va instal·lar un aparcament tancat de 14 places a la part central de la Rambla d'Ègara a sobre de l'estació de FGC de Terrassa-Rambla, ja en funcionament, i al 2020 es va instal·lar un altre a l'Estació del Nord, de 50 places.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: ADIF i FGC.

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (col·lectiu específic)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 6 Minimitzar el risc de robatori de la bicicleta
- 11 Incentivar l'ús de l'espai urbà (fer ciutat)
- 12 Millorar la imatge de la ciutat

PRIORITAT: Mitja

GRUP OBJECTIU:

L'acció s'adreça al col·lectiu d'usuaris habituals de la bicicleta a la ciutat, i específicament a les persones usuàries del servei ferroviari. Tanmateix, atès que es tracta d'una acció encaminada a fomentar i incentivar l'ús de la bicicleta, el grup objectiu final de l'acció el constitueix el conjunt de la ciutadania.

CONDICIONANTS:

L'extensió de la xarxa d'aparcaments tancats en els centres generadors de viatges requereix de la implicació dels organismes gestors d'aquests centres per trobar la millor ubicació, ja sigui a la via pública o dintre del recinte de les estacions, on hauran de participar en els treballs d'acondicionament.

Segons el *Baròmetre anual de la bicicleta*, en la seva edició de 2016 per a Catalunya, Un 45,5% de les persones enquestades afirma que faria servir més la bicicleta en els seus desplaçaments si disposés d'aparcament segur a les estacions d'origen o destinació. Un 93,2% considera que hauria d'haver-hi aparcament a prop del transport públic.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Determinació de les característiques bàsiques que han de tenir els aparcaments tancats

Fase 2: Elaboració del reglament del servei i les condicions de funcionament.

Fase 3: Implantació de la prova pilot a l'estació de FGC de Terrassa-Rambla.

Fase 4: Implantació de la resta d'aparcaments (Estació del Nord, Terrassa-Est).

Fase 5: Valoració del servei i implantació de millores.

	2022 - 2025											
1. Determinació de les característiques	■											
2. Elaboració del reglament		■										
3. Implantació de la prova pilot		■	■	■								
4. Implantació de la resta d'aparcaments					■	■						
5. Valoració del servei i millores							■	■	■	■	■	■

PRESSUPOST:

L'aparcament de bicicletes tancat de 14 places instal·lat a la Rambla d'Ègara – Portal de Sant Roc va tenir un cost de 40.000 euros.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment i avaluació de l'acció es proposa els indicadors següents.

(17.1) *Estacions amb aparcament segur:* nombre d'estacions amb places d'aparcaments segurs. *Periodicitat anual.*

(17.2) *Places d'aparcament:* nombre total de places d'aparcaments segurs a les estacions. *Periodicitat anual.*

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La continuïtat de l'acció apareix lligada a la disponibilitat pressupostària de l'Ajuntament de Terrassa i la capacitat d'incentivar la construcció d'aparcaments tancats en els organismes gestors dels diferents centres i equipaments generadors de mobilitat.

DESCRIPCIÓ:

El Govern de la Generalitat va aprovar el 5 de novembre de 2019, mitjançant l'Acord GOV/160/2019, l'**Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025**, a mode de full de ruta per tal d'impulsar decididament el paper de la bicicleta en la transformació necessària de la mobilitat.

L'Estratègia, impulsada per la Mesa de la Bicicleta, formada pel Departament de Territori i Sostenibilitat en col·laboració amb altres departaments, organismes i ens locals implicats, així com les entitats del món de la bicicleta.

L'estratègia pretén establir eines de planificació i desenvolupament, promoció i formació per a impulsar l'ús de la bicicleta com a mode de transport actiu i sostenible, tant per motius de mobilitat quotidiana com pel lleure, l'esport i el turisme.

Per altra banda, vol unir forces en pro d'una Catalunya pedalable i pedalada.

L'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 neix com un full de ruta del Govern de la Generalitat de Catalunya, obert a l'adhesió de la resta d'administracions, institucions, empreses i organismes amb incidència en les polítiques en favor de la bicicleta.

Hi ha una clara voluntat des de l'Ajuntament de Terrassa d'adhesió a aquesta estratègia i la col·laboració amb la resta d'institucions per poder dur a terme un correcte funcionament de

ANTECEDENTS:

Documentació realitzada per part de l'Ajuntament en relació a la promoció de l'ús de la bicicleta com a transport preferent:

- Pla de promoció per a l'ús de la bicicleta a Terrassa 2012-2013.
- Pla de Mobilitat Urbana 2016-2021.

AGENTS IMPLICATS:

Promotor: Ajuntament de Terrassa (Servei de Mobilitat).

Col·laboradors: Generalitat de Catalunya. (Mesa de la Bicicleta).

OBJECTIUS:

- 1 Fomentar l'ús quotidià de la bicicleta (general)
- 3 Dotar de visibilitat la bicicleta
- 4 Reforçar la convivència de la bicicleta en l'espai públic
- 5 Incrementar la seguretat del desplaçament en bicicleta
- 8 Establir canals de comunicació amb els usuaris
- 9 Aportar coneixement i sensibilitzar sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat
- 10 Posar de moda la bicicleta
- 12 Millorar la imatge de la ciutat
- 13 Promoure el coneixement de la ciutat

PRIORITAT: Alta

GRUP OBJECTIU:

La campanya està adreçada a tota la població.

CONDICIONANTS:

L'acció s'adscriu plenament amb els objectius plantejats en el marc legal i estratègic vigent en el camp de la millora de la qualitat de l'aire en els entorns urbans, així com del foment de la mobilitat sostenible i segura (veure marc legal i estratègic).

L'evolució d'aquesta estratègia depèn de tots els participants a la Mesa de la Bicicleta.

IMPLEMENTACIÓ:

Fase 1: Presentar al ple l'acord d'adhesió a l'Estratègia catalana de la bicicleta 2025.

Fase 2: Designar a una persona com a coordinadora tècnica que representi l'Ajuntament.

Fase 3: Creació d'un programa d'actuació triennal d'acord amb l'àmbit territorial.

Fase 4: Creació del document i presentació.

	2022 - 2025											
1. Presentar al ple d'acord	■											
2. Designar a una persona com a coordinadora	■											
3. Elaborar programa d'actuació triennal	■											
4. Presentació del document		■										

PRESSUPOST:

La redacció de la documentació està inclosa en el Pla de Mobilitat Urbana, i els costos d'aquesta estan inclosos als pressupostos municipals.

AVALUACIÓ I SEGUIMENT:

Per al seguiment i avaluació de l'acció es proposa l'indicador següent.

(17.1) Seguiment de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 per part de la persona coordinadora. Periodicitat anual.

PERSPECTIVES DE FUTUR:

La persona coordinadora ha d'assegurar-se que s'implementen al municipi la formació, la promoció i finançament de la bicicleta, les campanyes de sensibilització i d'informació, així com tots els passos que indica l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025.

REFERÈNCIES:

Estratègia Catalana de la bicicleta 2025

https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/bicicleta/ecb2025/

Campanya "La bici, la millor idea del món" (Barcelona)

<http://sostenible.cat/article/la-bici-la-millor-idea-del-mon>

Campanya "Pas a Pas" (Terrassa)

<http://www.terrassa.cat/pasapas>