

«La nova ordenança converteix Terrassa en una ciutat amable per la bicicleta»

Haritz Ferrando és portaveu del Bici Club Terrassa, que lluita per situar la bicicleta com a mitjà de transport de referència en el context de post-pandèmia a la ciutat



Haritz Ferrando duu més de 15 anys circulant amb bicicleta per Terrassa. | Cedida

El confinament pel coronavirus ha tornat a posar al centre del debat la mobilitat. Demostrada la petjada ecològica dels vehicles a motor, la bicicleta s'ha erigit com un mitjà a tenir en compte per frenar l'escalfament global sense deixar de moure'ns. En aquest context, parlem amb Haritz Ferrando, portaveu del Bici Club Terrassa, entitat que porta anys per potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport prioritari.

A l'entrevista, Ferrando, situa la ciutat com a "amigable" per a les bicicletes, veu amb bons ulls la presència de patinets elèctric com a vehicles no contaminants i mostra la seva satisfacció per la nova Ordenança Municipal de Mobilitat (<https://www.naciòdigital.cat/latorredelpalau/noticia/74011/terrassa/prohibira/circulacio/patinets/electrics/voreres>), la qual, diu, pot fer de Terrassa un model a Europa sobre com integrar la bicicleta sense una xarxa extensa de carril bici.

- Quina és la salut actual de la bici a Terrassa?

Tot i que venim d'una baixa cultura de la bicicleta, sí que s'ha notat un increment en l'ús d'aquesta en els últims anys, procés que s'ha accelerat arran de la pandèmia, cosa que celebrem.

- Creu que últimament es veuen més bicicletes per Terrassa?

Sí, l'augment del nombre de bicicletes al carrer és evident, només cal sortir al carrer per a veure-ho. D'altra banda, hem pogut veure com les botigues especialitzades s'han trobat com l'estoc de bicicletes utilitàries, de ciutat, desapareixia a causa de l'alta demanda.

"A Terrassa la bicicleta té un potencial molt gran, ja que és una ciutat molt compacta"

- Quin hauria de ser el paper de la bici a Terrassa en aquest context de postpandèmia?

Ha de servir, juntament amb la mobilitat a peu i vehicles elèctric, per a treure espai al vehicle motoritzat en el cas dels viatges curts. En aquest sentit, creiem que particularment a Terrassa la bicicleta té un potencial molt gran, ja que és una ciutat molt compacta, amb cinc quilòmetres de punta a punta.

- Ha fet falta un confinament per fer obrir els ulls a la gent?

És la part positiva d'aquest episodi tan dur. Hem pogut veure la ciutat d'una altra manera, ens hem pogut fer una idea de com seria una ciutat ideal: s'ha reduït el soroll i la contaminació i ha augmentat la qualitat de l'aire. No serà ràpid, però crec que ha accelerat un procés cap a una mobilitat més sostenible.

- Defenseu el patinet elèctric com a vehicle de mobilitat sostenible? Quina opinió us mereix aquest tipus de vehicle?

No els volem excloure, els veiem com a aliats perquè contribueixen a reduir la contaminació, pel que si treuen espai a motos i cotxes ho valorem molt positivament. Tot i això, nosaltres defensem la bicicleta perquè és sostenible però també saludable, cosa que volem posar en valor. Tampoc volem que el patinet elèctric tregui l'hàbit de caminar, ja que, tot i que sempre posarem per davant els vehicles no contaminants, creiem que l'activitat física s'ha de valorar.

"Tot i que el veiem com a un aliat, no volem que el patinet elèctric tregui l'hàbit de caminar"

- El Bici Club Terrassa ha guanyat socis durant el desconfinament?

No hem notat un augment destacable, però ens mantenim estables, al voltant dels 212 socis. És més, quan guanyem adeptes és quan podem fer activitats i sortides, pel que després de mesos sense haver-ne fet, celebrem que la xifra de membres es mantingui semblant a la que hi havia abans de la pandèmia.

- Com valoren la nova Ordenança de Mobilitat

(<https://www.naciòdigital.cat/latorredelpalau/noticia/74011/terrassa/prohibira/circulacio/patins/electrics/voreres>) que ha aprovat l'Ajuntament de Terrassa?

Si se'n fa una bona difusió, creiem que Terrassa és un model a Europa de com integrar la bicicleta sense una xarxa extensa de carril bici. Tot i no tenir una xarxa com les del nord d'Europa, ja que no és possible a les nostres ciutats, és una ciutat amable per la bicicleta perquè la integra a la calçada.

Per què?

Es tracta d'un marc legal, un dels més avançats de l'Estat, que no deixa cap mena de dubte, cosa que és fonamental. Reconeix el paper de la bicicleta i demana respecte; ens fa un lloc entre la resta de vehicles. Tracta al ciclista com un cotxe, amb els seus drets i deures, i al mateix temps el protegeix.

"L'ordenança dicta que la bicicleta és el vehicle prioritari a la ciutat"

- Rebaixar la velocitat a 30 km/h, doncs, farà més segur anar en bici per Terrassa?

- Sí, sens dubte. L'ordenança dicta que la bicicleta és el vehicle prioritari a la ciutat, i aquesta mesura referma encara més aquesta idea. La resta de vehicles són secundaris, però s'han d'adaptar a un sistema que prima els vehicles de mobilitat personal i no contaminants.

- En aquest context, veurien viable instaurar a Terrassa un sistema similar al *Bicing*?

- No és una prioritat en el moment de crisi com l'actual, però sí des de l'Ajuntament o una empresa privada s'aconseguís tirar-ho endavant, pot ser una eina molt interessant per potenciar l'ús de la bici. Tot i això, insistim, som conscients que el pressupost el dia d'avui és limitat i es pot anar en bici sense necessitat d'instal·lar aquest sistema.

- Les bicis són un perill pels vianants?

- Som ciclistes però abans som vianants, pel que no volem molestar a ningú. Per això, preferim que una persona no vaig en bicicleta abans que en faci un mal ús o circuli per les voreres. Terrassa ha de ser una ciutat per a les persones, i en cap cas podem treure espai a les persones que caminen, que és quelcom essencial. Sempre defensarem que el ciclista baixi de la bicicleta en situacions que el trànsit de vianants ho demani, o que passi a la calçada, si té pressa, per no posar en perill a altres ciclistes o famílies, encara que hi hagi carril bici. En aquest mateix sentit aplaudim que la nova ordenança prohibeixi a les motos aparcar a les voreres per facilitar la mobilitat a peu.

"Volem recordar que a Terrassa les bicicletes poden circular pel centre del carril i tenen prioritat per davant de la resta de vehicles"

- Opina que el dia d'avui es pot anar a qualsevol lloc de Terrassa en bici?

- Sí, sense cap mena de dubte. Hem de trencar la idea que la bicicleta és perillosa. Convidem la gent a perdre la por, i li recordem que no cal que hi hagi carril bici per circular-hi, ja que podem anar per la carretera. La cosa pot millorar, però insistim en el fet que actualment es pot arribar a qualsevol racó de Terrassa.

- De quina manera el *BiTer* treballarà en aquesta direcció?

- Hem anul·lat tota mena de sortida o activitat fins que duri aquesta incertesa per evitar la propagació del virus. Per això, a partir del setembre, després de la reunió que tenim programada amb la Policia Municipal, ens centrarem a fer difusió de l'Ordenança de Mobilitat i dels beneficis de la bicicleta braç a braç amb el cos. Volem recordar als ciclistes, i a la resta de conductors, que a Terrassa les bicicletes poden circular pel centre del carril i tenen prioritat per davant de la resta de vehicles, gràcies a la nova llei.

- Què esperen de l'Ajuntament?

- Sabem que hi compartim molts reptes, però ells tenen l'última paraula. Els demanem una comunicació fluïda i un pressupost destinat a petites accions per acabar de facilitar la mobilitat en bicicleta a Terrassa. El context actual ho fa difícil, però serem pacients per veure fer realitat projectes que l'Ajuntament ja té redactats.

[noticia]74164[/noticia]

- Veurem la Policia Municipal de Terrassa patrullant en bicicleta?

- És una de les nostres propostes pel govern municipal, ja que creiem que seria interessant per donar exemple. No demanem que sigui estable; pot utilitzar-se puntualment per fer campanya en determinades ocasions. Som conscients que l'Ajuntament es planteja instaurar la "patrulla ciclista", i nosaltres la recolzarem.

- Quines altres propostes ha posat el *BiTer* sobre la taula?

- Més enllà de la feina de carrer relacionada amb la divulgació de la causa ciclista, apostem per la senyalització clara i explícita, en què les bicicletes guanyin visibilitat i la resta de conductors aprenguin a compartir-hi l'espai. D'altra banda, proposem que aquestes persones que creen inseguretats als ciclistes a través de l'assetjament assisteixin a sessions informatives i pedagògiques tot evitant la multa. Volem que es creï consciència i creiem que seria una bona manera de fer-ho, més que amb una sanció econòmica.

- Creu que la gent té por dels vehicles que intimiden o amenacen als ciclistes?

Sí, tot i que cada cop són menys els que increpen, això genera inseguretats. Nosaltres creiem que com més gent faci servir la bicicleta i en faci un bon ús, més consciència crearà a la resta de conductors. Han de saber que podem pedalejar al nostre ritme, i si hi ha pujada, s'han d'esperar. Quan ets ciclista habitual això no et frena, però per un principiant, el pot tirar enrere i perdre així un potencial ciclista.

"La nova Ordenança mana als vehicles avançar les bicicletes a través d'un segon carril, i en cas de no existir, no tenen el dret d'avançar-nos, cosa que ens dóna molta confiança"

- La nova Ordenança Municipal pot posar remei a aquesta xacra?

- Creiem que sí. Hi confiem perquè a partir d'ara els conductors que increpin o assetgin els ciclistes podran ser sancionats, tal com recull el document. A més, ordena als vehicles avançar les bicicletes a través d'un segon carril, i en cas de no existir, no tenen el dret d'avançar-nos, cosa que ens dóna molta confiança.

- Com valoren el carril bici entre Matadepera i Terrassa

(<https://www.naciodigital.cat/sabadell/noticia/24016/carril/bici/entre/terrassa/matadepera/es-tara/llest/estiu/2020>) ?

- Feia temps que ho desitjàvem per donar una connexió segura entre els dos municipis, pel que el valorem molt positivament i ara seria desitjable que s'integrés amb la xarxa de carrils bici de les avingudes. Tot i això, el trajecte de vianants i bicicleta es creua en algun punt de l'itinerari, i això pot donar problemes quan hi hagi trànsit intens.

- L'Ajuntament de Sabadell ha licitat l'obra d'un carril similar entre les dues capitals del Vallès Occidental. Què n'opinen?

- Seria fantàstic, indispensable. Celebrem el pas de Sabadell i esperem que l'Ajuntament de Terrassa faci el mateix, tot i que entenem les hores baixes en el pressupost municipal actualment. Tot i això, quant ha costat l'ampliació del tercer carril de la C-58? S'hauria de revisar on van a parar les inversions i apostar fermament per obres que promoguin la mobilitat menys contaminant.