

REUNIÓ REGIDORIA D'ESPORTS 7 OCTUBRE 2026



-  **DE VIDA O MORT: CARRETERA CASTELLAR**
-  **D'ECO MOBILITAT: MESURES MUNICIPALS**
-  **DE CANVI CLIMÀTIC: CIRCUITS PERMANENTS**
-  **D'ESP AIS REPENSATS PER L'ESPORT: EL VOLEI DE CAP DE SETMANA**
-  **TERRASSA CIUTAT CICLISTA: CANVIAR EL DECORAT**



CD RCR19

Míriam Pasalodos Vaya

Presidenta

Raúl Cruz Ruiz

Secretari

DE VIDA O MORT: CARRETERA CASTELLAR

RESPECTE AL PROJECTE PER PACIFICAR LES CARRETERES I ESPECIALMENT LA 1415a

La proposta de resolució 15 sobre Sinistralitat ciclista portada per Rcr19 al **Parlament de Catalunya** és va presentar per David Cid Colomer, com a portaveu del grup parlamentari d'En Comú Podem, únic partit polític que aleshores ens va ajudar a arribar on sols ens hagués estat impossible.

GENERALITAT DE CATALUNYA , ÚLTIM DEBAT DE POLÍTICA GENERAL DE L'ANY 2022, BOPC 409 13/14, T 19.10.2022 AMB ELS VOTS A FAVOR DE TOTS ELS GRUPS POLÍTICS EXCEPTE VOX.

Potser va ser per que es una proposta que es basa en la sensatesa, la urgència i la seguretat, per tant quedava bé a la imatge pública, que va sortir aprovada amb vots positius de tots els forces polítiques excepte VOX, i per tant el Parlament instà el Govern de la Generalitat a desplegar un Pla per reduir la sinistralitat ciclista i els perills que ens afecten a tots i a totes, especialment és clar, als carreteres amb major afluència de ciclistes.

Les mesuris i accions clau recollides són les de document següent:

- Inversions en infraestructures: Adaptar els vies secundàries mitjançant la construcció i el manteniment de vorals amplis i nets.
- Senyalització millorada: Incrementar la senyalització tant vertical com de sòl als vies que són compartides amb el col·lectiu ciclista.
- Elements de pacificació i seguretat: Incorporar elements de seguretat a la calçada com llaura badens previs als corbes perilloses o l'ús regular de bandes sonores a la pintura per alertar els conductors.
- Revisió de velocitats: Avaluar i reduir els límits de velocitat permesos en aquells trams de carretera i vies interurbanes que compten amb una afluència habitual de ciclistes.

Altres forces polítiques també van unir-se a la moda de les manifestacions ciclistes. Però per nosaltres aquestes manifestacions eren i són un crit de dolor per companys i companyes mortes sota tones de metall. No vides que instrumentalitzar.

No som ingenus i ho sabíem igual que ho sabem avui. De fet som molt conscients que només quan es va veure el potencial de la veu ciclista de la nostra terra, a premsa i xarxes, degut a que una gran part del col·lectiu es va unir, va ser quan es van començar a moure les coses.

Comuns van venir a buscar-nos però hi hagueren altres propostes o aprofundiments en les nostres demandes també per altres partits. En el Parlament per exemple, amb les complementàries o esmenes transaccionals a la pròpia proposta de resolució:

- Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC-Units): És van centrar a instar el Govern a accelerar l'execució dels partides pressupostàries pendents per a la millora de ferms dels carreteres secundàries de titularitat de la Generalitat, prioritzant la seguretat en els trams interurbans compartits.
- Esquerra Republicana de Catalunya (ERC): Van defensar la continuïtat dels partides pressupostàries iniciades en l'anterior mandat destinades a la pacificació de travessies urbanes i al desplegament de la xarxa de vies pedalables interurbanes interconnectades.
- CUP-Crida Constituent: Van exigir mesuris molt més restrictives, com llaura prohibir explícitament els esdeveniments de motor competitiu en aquells caps de setmana amb alta afluència ciclista declarada, a

més de demanar un trasllat urgent de partides de manteniment de grans autopistes cap a la mobilitat activa i el transport públic.

- Junts per Catalunya: Van presentar propostes enfocades a millorar la coordinació tècnica i els protocols d'actuació entre el Servei Català de Trànsit i els titulars dels vies (Diputacions i municipis) per agilitzar la senyalització d'emergència en els punts negres viaris.

En l'àmbit **municipalista** també es va avançar feina. Amb reunions amb Tot x Terrassa, eventuais proves diagnòstiques i alguna reunió d'idees. I també vam rebre el recolzament in situ i en específic de ERC el dia 23 de desembre de 2022 on vam anar a presentar una proposta de participació ciutadana per la pacificació del trànsit i la seguretat per al col·lectiu ciclista.

Aquesta iniciativa d' proposta ciutadana va ser una idea que ens va proposar des de l'ajuntament el propi alcalde després de les manifestacions per la mort de Raúl Zarzuelo. Ell i el seu equip van ajudar-nos a trobar el camí més àgil per que el consistori posés fil a l'agulla. La proposta va ser defensada i aprovada per unanimitat provada per unanimitat en el Ple Ordinari de desembre de l'any 2022.

*Fem esmena en el resum als partits polítics vinculats a aquest trajecte pel desert de la burocràcia i la passivitat per posar llum i sobre tot transparència absoluta en com està sent el nostre recorregut fins a aconseguir canviar les coses. La informació adjunta són fets contrastables als arxius de les diferents administracions. Amb tot, també volem recordar-nos i recordar a tothom, que tot passa per aquests filtres i hem de ser molt conscients de qui vol fer de nosaltres negoci o rèdit i qui intenta ajudar-nos a mantenir-nos vives i segures.

PROBLEMES PRINCIPALS DE LES MESURES PRESES FINS ARA:

- 1- S'ha reasfaltat la 1415a aconseguint només augmentar la velocitat dels vehicles a motor. No s'han reparat o creat vorals, no s'ha pres una decisió per evitar el risc mortal que són els camions de foment, no s'han millorat els despenaments en cas de pluges fortes a la via, etc.



- 2- Un cartell lluminós els cap de setmana damunt un remolc avisant que hi ha ciclistes a un tram de la carretera. Un a Castellar i un altre a Terrassa.

No s'ha tingut en cap cas en compte tot allò que envolta i travessa la problemàtica de les carreteres perilloses. Es continuen prenent mesures amb una calculadora a la mà i una falta absoluta de la coneixença de la humanitat.

El problema d'agressivitat i odi tan palpable a xarxes socials i que hom veu, és un problema que surt de les pantalles perquè està dissenyat per néixer i créixer en cada ésser humà.

Aquell desassossec constant en aquesta societat moderna i l'egoisme desmesurat ha de ser un dels ítems principals per prendre les mesures de forma constructiva per crear una societat millor, més cooperativa i més saludable emocionalment i en els actes dels seus membres.

I és que, per a sorpresa de ningú, un cartell lluminós no fa que una persona no begui, que redueixi la velocitat, que els camions de foment deixin de prendre's la calçada com una via d'un sol sentit a unes velocitats terribles, que hi hagi motoristes que vagin a jugar a fer corbes com si fos un circuit, que els cotxes passin pegats per que considerin que les bicicletes no tenen dret a ser-hi.

Senyalitzar és important, per mencionar, per col·locar a l'imaginari dels conductors i conductores. Per suposat transmet un petit sospir de seguretat als qui van sobre una bici. Però en una societat narcisista és molt important acompanyar les mesures informatives de les dissuasives.

Més controls d'alcoholèmia a tots els usuaris, bicis que tornen els caps de setmana sobre tot, radars de tram, badens, revisió del pas de camions d'alt tonatge...

De la mateixa manera continua sent insuficient la informació i educació sobre les vies compartides amb ciclistes.

La desinformació i els prejudicis poden semblar paraules buides però es tornen alguna cosa molt més perillosa quan qui té el germen de l'odi porta una màquina de 2 tones davant un ésser humà a penes cobert per un trocet de roba.

3- Les noves normes de la DGT

De nou aquí tenim molt bona intenció, també bona comunicació per canals oficials. Ara bé, si entrem a qualsevol publicació sobre els canvis que just aquest mes comencen a ser lleis ens trobem amb el mateix problema. Tenim una societat enverinada que no racionalitza i actua per instint, sobre tot contra tot allò que li és aliè. Per tant el perill no radica tant en la norma, que ha de estar i és adequat que s'adapti a les noves realitats, com en que el perill en el 99% dels casos no serà el marc legal (parlant de normativa vial i de trànsit) si no de què sen i com va la persona que condueix un vehicle i fins a quin punt es capes d'humanitzar.

Sota el nostre punt de vista el marc a canviar realment i on es pot fer feina de debò és a casa. A la llar de cada usuari de la via. I la casa de un ciutadà és en primera i última instància el seu municipi.

PRÒXIMS PASOS: Sindicatura de Greuges

D'ECO MOBILITAT: MESURES MUNICIPALS

Terrassa necessita més cultura de la bici per salut pública.

No més ciclistes ni més bicicletes de 15.000€, de fet som una de les ciutats del territori més potents en ciclisme, darrera només de Girona.

Necessitem a persones que vagin en bici.

Des de la persona que dissenya un carril bici i que abans de donar el ok o tancar el disseny mirant unes taules de excel preestablertes, agafi la seva bici i provi, visqui els carrils bici. Necessitem a persones capaces d'apostar de debò per l'eco mobilitat formant-ne part i no només aplicant normes d'arxiu, per molt ben intencionades que siguin.

Per poder fer vida en bici per suposat em de tenir en compte que vivim en una ciutat amb un perfil exigentíssim que supera les capacitats físiques de la major part de la població. Aleshores hem de pensar que l'eco mobilitat a Terrassa a de passar necessàriament per una bicicleta estàndard elèctrica. Un vehicle que pot tenir un preu de 1.000 euros en endavant. On s'hauria d'aparcar per estar segura? Com la convertim en un vehicle vàlid si no tenim espais segurs per guardar-les mentre ens esperen a la feina, estudis, compres?

La bombolla de les bicicletes no te pinta de baixar massa ràpid, és incompatible intentar una ciutat eco sostenible amb la bici y es vtc com alternativa als cotxes si no som conscients que una bicicleta ja no es una joguina, es una Inversió econòmica brutal per una família normal.

A nivell de ciutat els aparcaments individuals y segurs haurien de ser prioritat, no només en les estacions, també per interconnectar barris, cultures, activitats...

Com a societat hem de ser equitatius, hem de buscar que baixin a la part Baixa de Vallparadís a fer esport a l'aire lliure les persones de C'An Anglada, de Vilardell, nosaltres des de les Arenes...

Per crear responsabilitat col·lectiva envers un espai, aquest espai ha de ser col·lectiu. Desgraciadament en aquest món que ens estem donant només ens preocupa lo meu, el que és meu, el que és important per a mí. Per tant hem de fer entendre que el territori de Terrassa és de cadascun de nosaltres.

Hem de poder arribar en bici i tornar en bici, de la Maurina, de Can Jofresa, del Pla e Bon Aire o de Sant Llorenç. Necessitem espais segurs per a patinets i bicicletes, com a mostra:

Dues propostes:

1.- Locker privat de bicicletes (aplicat i vist a Bellvitge tot i que la imatge no correspon)



2.- Crear una **norma municipal** perquè a tots els llocs de feina o de les administracions hi hagi habilitat un espai segur per que els usuaris guardin la seva bicicleta o VTC, Naus industrials, magatzems de botigues, de restaurants, patis interiors d'instituts, biblioteca... Espais tancats on no es pugui accedir des de fora. Un gran exemple pioner ho ha dut a terme la EOI de Terrassa.

DE CANVI CLIMÀTIC: CIRCUITS PERMANENTS

Cada any els esports outdoor ens estem veient més abocats a viure la nostra vida esportiva amb una incertesa absoluta en el que a calendaris de proves es refereix.

El canvi climàtic no negocia. L'hem avançat en el temps a una velocitat en que no ens hem pogut adaptar. Avui només ens queda acceptar i provar, amb totes les nostres forces, de rellentir-lo.

A nivell professional hem tingut per exemple dins el piló masculí professional a veus tan autoritzades com és la de Tadej Pogacar dir que és absolutament impossible continuar així.

Les onades de calor extremes durant tot l'estiu, les tempestes que després causen al haver escalfat mars com el mediterrani, etc... Estan fent que realment hi hagi riscos físics importants en esports de l'exigència del ciclisme de carretera.



De la mateixa manera el canvi climàtic és el brou de cultiu perfecte pel descontrol de virus i bacteries que tenen com a conseqüència crisis com la de la Covid 19 o la de La Pesta Porcina Africana.

A més, els espais naturals pateixen riscos alfa constants d'incendis a l'estiu i una perillositat extrema per diagnosticar l'estat del sol i les arrels de la vegetació quan les pluges torrencials cauen, no com el cicle normal que hauria de ser si no com una destrucció de fauna i flora brutal.

En aquest context i dintre del que és el nostre marge d'acció, per fer sostenible l'esport i tornar-lo flexible als canvis que no estan a la nostra mà proposem la creació de circuits fixes per poder fer una competició anul·lada per motius aliens a l'organitzador, per mantenir la possibilitat de tenir els clubs i els ciclistes egarencs en alt nivell podent competir malgrat les circumstàncies climàtiques i per facilitar la burocràcia.

Es tracta de contemplar una sèrie de zones del territori i fer l'estudi i el pla complet d'acció d'una cursa tot i no haver-ne. És a dir,

Plànols, posició dels àrbitres, identificació de riscos, col·locació d'ambulàncies, número d'agents necessaris...

Seria tenir-ho sempre completament enllestit per poder activar amb una setmana de temps.

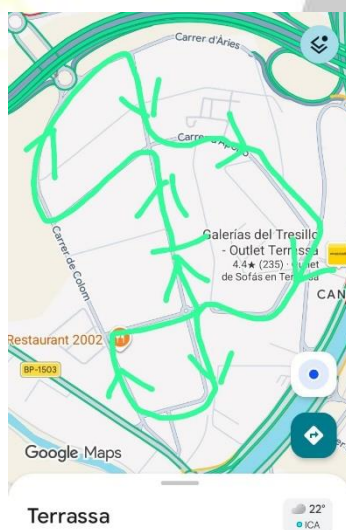
Per poder-ho fer haurien de ser proves estil circuit i en espais de poca afluència de persones els caps de setmana.

Tenir aquest as a la màniga situaria a Terrassa com a ciutat capdavantera en l'adaptació de les ciutats esportives al canvi climàtic.

Aquest any per exemple, no ha hagut Campionat de Catalunya Màster. La burocràcia, els esdeveniments meteorològics i les moltes ganes de moltes persones de posar problemes a tot el que tingui a veure amb les bicicletes ho han acabat fent impossible i de pas, s'ha endut la salut mental de més d'una persona que ha intentat dur-ho a terme amb totes les seves forces.

Això no pot ser, tenim un esport que és líder al món, una ciutat clau per ell i una necessitat imperiosa que la gent faci les paus amb les bicis (per la supervivència dels ciclistes i de tots). Cal apostar per això, a més una mesura que d'estar ben dissenyada pot adaptar-se a qualsevol altre esport outdoor. Només calen ganes.

Circuit de carretera exigent



Circuits de XC o CX

Espai Bon Vilar

Etc.

Això sí, s'ha d'apostar fort si es vol fer una ciutat que posi l'esport, la salut i el medi ambient al centre. Aquí no caben mitges tintes, interessos espuris o comptes electorals. Es tracta de creure en el projecte. D'apostar. I redibuixar les zones fosques del nostre territori en possibilitats reals d'una vida més plena i millor per a tots.

D'ESPais REPENSATS PER L'ESPORT: EL VOLEI DE CAP DE SETMANA

Al marge de la ciutat hi ha molt esport. Més enllà de les rieres Terrassa també existeix. Per exemple, cada cap de setmana espais com els camps de l'avinguda Font i Sagué o els camps que voregen l'Hospital de Terrassa a la N15 s'emplenen de gent fent esport. Fent Volei. No sortiran a la tele ni guanyaran medalles, tampoc son grans club que puguin pressionar amb els diners dels seus socis rics. Però és l'espurna que encén l'esport.

Donem-los importància. Son famílies completes, dones, fills...

Fem servir els símbols per crear-los pertinença i aleshores, quan sentin que també es el seu espai serà molt més fàcil resoldre els problemes per exemple amb la recollida d'escombraries. I es que una paperera no és suficient.

Sabem que aquells camins i camps son tot un filferro relat de competències però existeixen aquestes opcions, barates i ecològiques que podem fer servir per millorar el recull de brossa en aquells dies de volei.



I es que no tenir en compte que l'esser humà es un animal simbòlic és perdre moltíssimes oportunitats.

Si Terrassa té un carretera que no pot ser "tocada" per que no és a seva competència però es una de les zones claus de la pràctica esportiva familiar no només de la vila si no de la comarca treballem en allò que si podem treballar per millorar la seguretat de tots i totes i aquest imprescindible sentiment de pertinença que fa que ens preocupem i ens ocupem en allò que es important per nosaltres.

TERRASSA CIUTAT CICLISTA: CANVIAR EL DECORAT

Fem servir els símbols.

Tinguem en compte la capacitat d'atenció actual del cervell adult.

Creem un marc on les persones vulguin actuar de manera responsable.

Anem a l'esport masculí perquè es on més costa, amb diferència, que hi hagi una permeabilitat al progres emocional i sentimental, així com moral.

Què tenen en comú el Cat del Barça, la samarreta de la selecció de fútbol del Japó, Les ungles vermelles de Jonas Vingegaard, la bossa de Bellerín?

Son símbols que volen que, en veure'ls una persona relacioni uns valor, una forma de viure i de situar-nos al món.

A Terrassa tenim Cuquisó. Els i les ciclistes el coneixen sobradament. Estem parlant que hi ha en 14 dies una mitja de 14,5 pujades al Summer Obac i foto amb la mascota.

Proposem cedir-lo a l'ajuntament com ajuda per variar totalment el paisatge i la forma de fer ciclisme.

Per que cada cop que algú passi pels punts on proposem posar-lo ens enredorem de les normes que transmet.

2 punts claus:

CAN PETIT. Centre neuràlgic de Terrassa Ciclista. Ctra Castellar km 18,7.

Redisseny de la cantonada de Ctra Castellar amb Avda de Font i Sagué.

Cartell informatiu gran amb Cuquisó, recordant les normes bàsiques ala bici: saluda, no embrutis, no facis l'imbecil i compleix les normes, no beguis... mapa de les rutes que ens envolten i

3 o 4 bancs a sota amb marquesina. Un camp al voltant net i polit. Si és privat s'ha d'obligar a que aquets cams estiguin en unes condicions ecològiques i de neteja mínimes.

Una Font. 3 papereres. Eines al cartell per reparacions bàsiques i instruccions (les eines no les posa l'ajuntament)

Un raig rosa pintat a la sortida de la carretera identificant-la com carretera amb ciclistes però amb ciclistes amb valors i educats.

I poca cosa més.

Mateix muntatge més petit a l'entrada de la carretera de Rellinars, b122 km 2,7.

Això sí, no es podria fer servir aquesta mascota per fer cap tipus de publicitat amb ànim de lucre, no es podria fer servir fora de l'àmbit de la pacificació, no pot canviar els colors (feminisme), ni el Maillot (valors) ni pot canviar el físic (lluïta contra els TCA. Seria de la nostra propietat però amb cessió a l'ajuntament. Es podrien fer col·laboracions amb altres Esports o proves sempre que es segueixin les normes de la mascota. El nom no canvia. No caldria posar enlloc Club Deportivo Rcr19 (el maillot sí que conserva la franja per fer-la reconeixible), no tindria ni la nostra web, ni el nostre telèfon ni el nostre correu. La nostra única intenció és canviar les carreteres. A les persones que circulen per elles. I és urgent, ens va la vida



NOTES DE LA REUNIÓ

