

Bicicletes, gasolina i responsabilitat ciutadana

Fa més d'un any, en una comissió d'Urbanisme del mes d'octubre de 2015, la CUP demanava a l'equip de govern de Tàrrrega arreglar i adequar els carrils bici a la nostra ciutat, prioritzant l'accés als centres educatius en bici de manera segura i ordenada i la realització d'un estudi global de millora de l'ús d'aquests vehicles a Tàrrrega dins un pla integral de mobilitat.

Un any i tres mesos després, què tenim? L'Ajuntament no només no ha fet cap estudi, sinó que **amb l'excusa de la reducció de la velocitat, sense previ avís, està esborrant alguns dels carrils bici ja existents**, com és el cas del carrer de l'Abat Escarré o el carrer del Raval de Sant Agustí. Davant la nostra denúncia, el senyor regidor de Governació declarava que els carrils bici no són segurs, són perillosos i no val la pena mantenir-los, són cars. Acabava replant el clau: *"L'estudi de mobilitat l'estem fent"* i *"a Tàrrrega no hi ha cultura de bicicleta"*.

Senyor regidor, reduir la velocitat i esborrar carrils bici no és fer un estudi integral de mobilitat i tampoc són mesures suficients per garantir la convivència entre bicicletes i automòbils. Els ciutadans, els usuaris, volem ser consultats i informats. No volem trobar-nos sense carril bici d'un dia per l'altre. Necessitem un espai clarament delimitat per a cada tipus de vehicle perquè, tot i el descens de velocitat, la indefensió del ciclista augmenta i es veu obligat a extremar l'alerta i a posar-se en perill per la inexistència d'un espai propi que no pugui ser envaït pels vehicles a motor. Potser el que cal és reformular el plantejament i preguntar-nos com podem incentivar l'ús de la bicicleta i el transport públic a la nostra ciutat i disminuir l'ús del vehicle privat en desplaçaments interns. Tot això sense arguments tramposos ni fal·làcies absurdes.

El nombre més gran d'usuaris de la bicicleta està entre la comunitat escolar. Qui diu que no hi ha cultura de bici a Tàrrrega? Ells han de ser els potencials futurs usuaris i dinamitzadors d'aquest transport a la nostra ciutat. L'ús d'aquest vehicle s'associa a una franja d'edat que un cop superada, converteix l'artilugi en una andròmina que potser serà recuperada molt de tant en tant. El mercat mana, i el que toca a partir dels 18 és fer us de la legalitat, gràcies a la qual se'ls permet fer el pas al consum de gasolina, als vehicles a motor.

Aquesta comunitat d'usuaris que utilitzen la bicicleta diàriament, renovada any rere any, s'acaba perdent amb la majoria d'edat i no la podem obviar. Això només es pot fer donant-los protagonisme i coresponsabilitzant-los amb el futur de la mobilitat a la ciutat. Cal endegar processos participatius ciutadans on tota la comunitat, també l'educativa (ampes, alumnes i professors), hi tingui cabuda i protagonisme, posant en valor l'ús d'aquest vehicle per sobre dels vehicles a motor, reconeixent-los un espai propi, incentivant-ne la continuïtat de l'ús i reconeixent la majoria d'edat d'aquests ciutadans, donant-los veu i vot en els afers que els afecten.

Pel medi ambient, per un exercici d'apoderament democràtic i perquè tenir o no "cultura de bici" és una afirmació gratuïta i fal·laç que no és resultat de cap anàlisi rigorosa. Ben al contrari: desincentiva, és producte de la demagògia i és una excusa massa llaminera per continuar sense fer res al respecte.

CUP Tàrrrega

Article publicat a la revista local *Nova Tàrrrega*, 23 de febrer de 2017