

CAL PROTEGIR ELS VIANANTS I ELS CICLISTES I POTENCIAR ALTERNATIVES SOSTENIBLES DE TRANSPORT

# Més seguretat a la via pública, menys vehicles motoritzats

Ens hem acostumat a les imatges televisades de gent que mor diàriament en conflictes armats. També ens hem avesat a la rutina del degoteig de víctimes d'accidents de trànsit. De fet, segons el manifest de l'organització World Carfree Network (Xarxa Mundial Lliure de Cotxes), el trànsit motoritzat mata quatre vegades més que les guerres, o sigui, 1,26 milions de persones cada any ([www.worldcarfree.net/catalan.php](http://www.worldcarfree.net/catalan.php)). Això suposa més de 3.000 persones mortes en les carreteres del món cada dia (dues d'aquestes persones moren a Catalunya). I això sense comptar els casos d'asma, càncer, leucèmia i càncer de pulmó, ni els ferits amb invalidesa.

**Marta Pombo Sallés**

AMICS DE LA BICI ([www.amicsdelabici.org](http://www.amicsdelabici.org))

Qui de nosaltres no coneix algú a qui se li ha mort un familiar o li ha quedat ferit irreversiblement en algun accident? El que encara és més xocant és que s'accepta com a cosa normal, inevitable. Ha estat un accident, però... s'hauria pogut evitar aquella infracció que l'ha provocat?

La seguretat viària i els creixents problemes de contaminació són dos temes fonamentals per al present i futur de la humanitat. S'ha vist, doncs, que cal trobar alternatives sostenibles a l'abús del vehicle privat a motor. Cal promoure el transport públic, el cotxe compartit i aquells sistemes de transport que ens ajuden a fer trajectes curts i que alhora són saludables: caminar i anar amb bicicleta.

Malauradament, l'estil de conducció del nostre país ens obliga a protegir aquests usuaris de la via pública, més febles, dels vehicles a motor. L'excés de velocitat i l'alcoholèmia en el trànsit rodat produeixen moltes morts a la carretera, però també és cert que en les topades entre automòbils, cada vegada amb més mesures de seguretat passives (cinturó de seguretat, airbag, carrosseries reforçades, etc.) es redueixen les víctimes mortals però, si hi ha involucrada la bicicleta és difícil no sortir-ne malparat.

Volent donar aquesta seguretat passiva també als ciclistes, al nostre país creuen haver trobat la solució definitiva obligant-los a dur casc en vies interurbanes, elements reflectants a la nit, etc. Possiblement, si circulem a altes velocitats amb bicicleta o si ens llencem camp a través entre pedres i arbres, el casc ens protegirà el cap en cas de caiguda, però, per descomptat, si l'impacte es produeix amb un automòbil tornem a estar desamparats. Així ho constata la revista de la DGT (Direcció General de Trànsit): l'impacte d'un cotxe circulant a 46,5Km/h contra un ciclista, l'eleva a l'alçada d'un tretzè pis. Qui s'atreveria a llançar-se d'un 13 pis amb un dèbil casc per a bicicletes? La solució no és posar-nos un casc integral

com el dels motoristes; per circular amb dues rodes no hem de ser tractats d'igual forma. Especialistes en la matèria diuen que un ciclista amb casc integral es malmetria les vèrtebres només pel pes del casc; hem de recordar que el ciclista es desplaça gràcies al seu esforç físic. No és gens sorprenent que no s'obligui a dur casc al col·lectiu ciclista gairebé en cap país del món. I on sí que s'ha fet, com a Austràlia i segons un estudi de la ECF (Federació de Ciclistes Europeus), els accidents i les lesions al cap dels ciclistes no s'han reduït i un 30% de gent ha deixat d'anar amb bicicleta pel fet de sentir-se obligada i no gaudir de més seguretat.

El casc obligatori no evitarà els fatals atropellaments de ciclistes; dur una peça reflectant no evitarà l'excusa social del «no l'he vist» per justificar l'alta velocitat que no ens permet reaccionar. Fins i tot, s'ha demostrat que l'ús del casc per part dels ciclistes genera més risc ja que se senten menys vulnerables (el conegut efecte de compensació de riscos) i augmenta la possibilitat d'accident. És un efecte molt similar al que passa amb els nous cotxes total-

**L'educació viària és bàsica per aturar les desigualtats entre els usuaris de les vies públiques.**

ment aïllats i insonoritzats que ens porten a velocitats altíssimes, però la sensació dins del vehicle és que gairebé no ens estem movent.

No em puc explicar per què no s'obliga les empreses automobilístiques a dotar els cotxes d'aquelles mesures de seguretat que està demostrat que salven vides, com les barres i reforçaments que incorporen els cotxes de competició. Quant als conductors d'automòbil, per què no estan obligats a dur casc tal com fan els pilots, si s'ha comprovat que en la majoria de sinistres l'ús del casc si que els salvaria la vida? El proper pas serà obli-

gar els vianants a anar amb «cuirasses» per evitar les lesions o la mort en ser atropellats pels automòbils?

La manca de seguretat viària que patim totes les persones, especialment les de mobilitat reduïda, nens, gent gran, i tot el col·lectiu de vianants seguit del dels ciclistes, és en gran part causada per les infraccions dels vehicles a motor que no respecten ni els passos de vianants ni les distàncies de seguretat en avançar a ciclistes, ni el dret a l'ús de les vies públiques per als elements més febles. La DGT exposa que només reduint un 5% la velocitat dels automòbils minvarien els accidents en un 30%.

A llocs com la ciutat de Ferrara (Itàlia) i Groningen (Països Baixos), els ciclistes circulen amb més seguretat, també els vianants i, en general, tots els usuaris i usuàries de la via pública. La limitació de la velocitat dels vehicles motoritzats ha resultat ser, en aquests casos, la gran solució al problema i confirma plenament les anàlisis de la DGT. L'objectiu: accidents zero i seguretat per a totes les persones. D'una altra banda, a gairebé tot arreu d'Alemanya és obligatori que els nens d'entre 9 i 10 anys rebin classes pràctiques d'anar amb bicicleta a l'escola i després se'ls doni el carnet de ciclista. D'aquesta manera, aquestes persones es converteixen en usuàries de la via pública amb moltes menys probabilitats de cometre infraccions en un futur i que accepten com a vehicles les bicicletes, perquè són part de la seva normal evolució.

L'educació viària és l'eina fonamental per aturar les desigualtats entre els usuaris de les vies públiques, en un país on el «càstig» ens ha arribat abans de poder aprendre la lliçó. Crec que hem de fer una gran reflexió. De la mateixa manera que és necessari el carnet per punts, també ha de ser necessària una gran reforma de l'obtenció d'aquest carnet, que actualment és com una mena d'oposició enllò d'una forma d'educació. La poca educació viària que es fa en el nostre país, es destina en gran part a mentalitzar els nens i nenes dels pedrals de la con-



vivència amb l'automòbil, i no a educar com a Alemanya amb el dret de tothom a disposar de les vies públiques per aconseguir formar futurs conductors més respectuosos. S'ha de canviar el sistema. Obligariem tothom a banyar-se amb salvavides o seria millor ensenyar tothom a nedar? La poca regulació específica per a aquest vehicle, que no sols ha de patir l'abús del vehicle a motor, sinó que s'ha de regir pel seu codi, converteix en infraccions molts dels avantatges implícits d'aquest mitjà de transport.

Amb l'increment de l'ús de la bicicleta, malgrat tots aquests impediments, la majoria d'usuaris s'han de «buscar la vida» per poder circular. Certament això ha portat a una sensació de caos i de creure que els ciclistes fem allò que volem. Res més lluny de la realitat: el desconeixement de gran part de la població dels drets del ciclista i la creença que l'automòbil gaudeix de preferència, tan sols perquè és més veloç, són la causa de la majoria de les queixes. D'una altra banda, els ciclistes tenen —a través de les associacions— informació, assegurances i múltiples serveis.

Si la majoria de ciclistes, i som molts i moltes, cometéssim tantes infraccions com es vol fer creure des d'algunes institucions i mitjans de comunicació, realment les nostres poblacions estarien col·lapsades pel mal dels ciclistes. Malauradament, un dels

grans avantatges de la bicicleta torna a posar-se en contra en una societat acostumada a veure només allò que escolta. La bicicleta és un vehicle silencios i la majoria de ciclistes que som els que conduïm respectant les normatives passem desapercibuts entre el sorollós trànsit.

Amb l'entrada en vigor del carnet per punts, si les nostres autoritats fessin complir la normativa d'avançament a les bicicletes en carretera, considerat el seu incompliment com a falta greu, potser la majoria perdrien en un cap de setmana tots els seus punts. Esperem no arribar a aquests extrems i que les institucions facin el que calgui per evitar aquestes infraccions. Recordem que l'incompliment d'aquesta norma és la causa de la majoria de sinistres amb morts de ciclistes.

Els usuaris de la bicicleta hem passat de ser gairebé ignorats pel Codi de Circulació a tenir una normativa que l'únic que ens assegura és que si no la complim, en cas de sinistre amb un automòbil, l'asseguradora no es farà càrrec de les nostres lesions o danys encara que l'automobilista sigui el responsable del sinistre.

No oblidem que la bicicleta, el transport públic i anar a peu són part de la solució del problema que ens ha generat l'ús indiscriminat del vehicle privat. Fer un ús responsable de l'automòbil privat pot passar per combinar-lo amb l'ús regular de la bicicleta.