

Carriles bici: la receta del legislador para frenar la violencia vial

La crisis sanitaria está teniendo un efecto inesperado en la movilidad de los ciudadanos; las bicicletas se han multiplicado.

Muchas ciudades están quitando espacio al coche para dárselo a la bicicleta, un medio de transporte que reduce la contaminación y favorece una movilidad saludable.

Las urbes que ya promovían esta idea en los últimos años **han aprovechado la coyuntura para acelerar su transformación.**

Actualmente vivimos unos momentos dramáticos pero que indudablemente conllevan y vaticinan grandes cambios sociales, y por ello es necesario reivindicar públicamente uno de nuestros derechos fundamentales tan cuestionados en estos días como es la libertad de circulación y, por consiguiente, la utilización en igualdad de condiciones de las vías públicas tanto por vehículos a motor como por bicicletas y peatones.

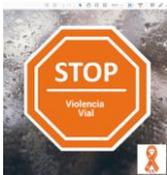
Durante décadas, tanto desde las administraciones como desde los diferentes actores vinculados con la movilidad y la seguridad vial de los colectivos vulnerables, se han dedicado una gran cantidad de recursos para crear la conciencia social de que las bicicletas y peatones son un estorbo para los demás usuarios, por lo cual tienen que ser apartados de la circulación y llevados explícitamente a la utilización de carriles bici o de peatones específicos diseñados en vías urbanas e interurbanas cuando sea posible y si no, incluso recomendarles a los usuarios ciclistas que se queden en casa.

Pues bien, es incuestionable que todos los ciudadanos gozamos del derecho y la facultad para utilizar en igualdad de condiciones la vía pública tal como se contempla en la legislación vigente.

Siendo así ¿por qué y cuál es el motivo por el que desde las propias instituciones se fomenta la exclusión de las bicicletas en cuanto a la utilización compartida con los demás vehículos de esas vías públicas dando prioridad al automóvil?.

Si a todos los efectos normativos y legales la Bicicleta está considerada un vehículo, ésta se encuentra sujeta a las normas específicas descritas en el código de circulación al igual que los demás vehículos con las OBLIGACIONES Y DERECHOS determinados en dicha norma.

¡La bicicleta te da vida! Úsala!



Si este es un derecho fundamental contemplado en la constitución, ¿por qué se nos trata de cercenar este derecho, haciéndonos creer ahora que van a invertir gran cantidad de recursos en crear infraestructuras “carriles bicis” y solo con esta gran inversión se garantiza nuestra seguridad?.

El futuro de nuestra seguridad no puede depender solo de la construcción de carriles bicis, sino que es exigible que todos los usuarios de las vías públicas estén “obligados a cumplir la ley”.

Esta ha sido la receta utilizada en todo el mundo,por lo tanto también en España está suficientemente contrastada.

¿Qué es la sensación de control en la vía?

Con esa definición los responsables de Tráfico cuando se implantó el **carne por puntos** tratan de explicar lo que consideran que ha sido uno de los **grandes logros de la puesta en marcha del sistema del permiso por puntos** en España, como fue el cumplimiento de las normas que no se respetan. **Es lo que se denomina un sistema de vigilancia y disciplina del tráfico dirigido a la masa general de conductores. Ese es el mensaje, la estrategia: la importancia del cumplimiento de las normas.**

¿Qué hay que hacer para generar la SCV?

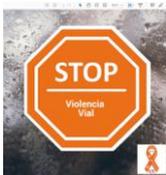
La **sensación de control en la vía tiene que ver con el cumplimiento de las leyes de tráfico**, de forma que el conductor sepa que está siendo vigilado y que tendrá que responder por su infracción en el mínimo espacio de tiempo. Las herramientas son una ley, en este caso **la del carne por puntos**, un centro estatal para el tratamiento de las denuncias automatizadas (como las de los radares fijos) y una gestión rápida y eficaz del procedimiento sancionador. El éxito se consigue cuando en el plazo máximo de un mes en el 80 % de los casos se produce la denuncia de una infracción en la carretera, se le notifica al conductor, este la paga y se restan los puntos que correspondan.

¿Con el carne por puntos el que la hace la paga?

¿Con qué se corresponde el sistema de fiscalización eficiente que ha hecho que se cumplan las normas? «Pues al final concluimos que es el sistema de vigilancia y disciplina del tráfico en el que la masa general de conductores que circulan por las carreteras saben que el que la hace la paga, y además la paga rápido». La frase es de Ramón Ledesma, subdirector general de ordenación normativa de la DGT cuando se implantó el permiso por puntos, quien destacó que otro de los objetivos fue «**imponer multas cumplibles**», para que el conductor **asuma que cometió un error y lo pague cuanto antes.**

EL PROBLEMA ES QUE ESTE SISTEMA NO SE HA UTILIZADO EN PROTEGER A LOS COLECTIVOS VULNERABLES: CICLISTAS-PEATONES

¡La bicicleta te da vida! Úsala!



TISPOL Policías Europeas de Tráfico abogan por un cambio radical en las políticas de seguridad vial.

Hemos seguido las recomendaciones expuestas en el PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCION DE LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

<https://outlook.live.com/owa/?path=/attachmentlightbox>

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Después de años de gestiones ante la Dirección General de Tráfico, hemos conseguido que se acepten como propia nuestra interpretación de las denuncias voluntarias y que ahora cuenten con un protocolo para su presentación y admisión que ya ha sido comunicado a todas las jefaturas provinciales para la unificación de criterios.

De este modo, todas las jefaturas provinciales están obligadas, según se indica en el **Escrito-Directriz UON-SAPS 17/2** remitida por la DGT-MADRID, a la admisión y tramitación de las denuncias voluntarias presentadas, también por las personas jurídicas como es esta fundación.

En cambio si hemos conseguido refrendar que estábamos en el buen camino.

Lo que comenzamos en el 2014, nos fue refrendado y avalado por un informe publicado por la TISPOL :

<http://www.fundacionadomoure.com/europa-no-va-a-cumplir-su-objetivo-de-reducir-los-accidentes/>

Europa no va a cumplir su objetivo de reducir a la mitad el número de fallecidos en la carretera fijado en su Programa de Seguridad Vial 2011-2020. Y peor aún, todos los datos y estudios empiezan apuntar a graves retrocesos.

Para revertir esta tendencia, en **TISPOL Policías Europeas de Tráfico** abogan por un cambio radical en las políticas de seguridad vial.

Volver a los principios fundacionales del “the police are the public and the public are the police” –la policía es el pueblo y el pueblo es la policía–, favorecer el uso de tecnología que implique la participación de la ciudadanía y que ésta colabore para expulsar a los infractores de la carretera.

“La mejor manera de avanzar en seguridad vial es teniendo una visión integrada e integradora, capaz de aunar técnicas tradicionales dentro de un enfoque moderno y tecnológico como es el actual – a día de hoy disponemos de drones, de ANPR (sistema de reconocimiento de matrículas), pero es muy poco inteligente e incluso temerario renunciar a todas las posibilidades tecnológicas si el resultado último es aumentar la seguridad en colaboración con los ciudadanos. El camino es este último, hacer comunidad.

¡La bicicleta te da vida! Úsala!



**SI TU NO ME RESPETAS,
YO ME PROTEJO
DENUNCIANDOTE**

Fundación ADO
Moure
Pro-Deporte

Vida al Ciclista

1,5m

POR NUESTRA SEGURIDAD

<http://denuncias.fundacionadomoure.com>

**¿Has grabado una
infracción de tráfico?**

Puedes enviarnos tus
fotos o vídeos

Ayúdanos a mantener las
carreteras seguras

Fundación ADO
Moure
Pro-Deporte

<http://denuncias.fundacionmoure.com>

Vida al Ciclista

1,5 m

(conductor, recuerde
que puede rebasar la
línea continua cuando
adelante a un ciclista si
la visibilidad lo permite)

¡La bicicleta te da vida! Úsala!



VICTIMAS VULNERABLES VIOLENCIA VIAL

<u>AÑO</u>	<u>VICTIMAS</u>	<u>FALLECIDOS</u>
<u>2011</u>	<u>4.526</u>	<u>49</u>
<u>2012</u>	<u>5.150</u>	<u>72</u>
<u>2013</u>	<u>5.835</u>	<u>69</u>
<u>2014</u>	<u>6.890</u>	<u>75</u>
<u>2015</u>	<u>7.186</u>	<u>58</u>
<u>2016</u>	<u>7.673</u>	<u>67</u>
<u>2017</u>	<u>8.065</u>	<u>78</u>
<u>2018</u>	<u>7.598</u>	<u>58</u>

PEATONES

<u>2011</u>	<u>10.105</u>	<u>380</u>
<u>2012</u>	<u>10.656</u>	<u>376</u>
<u>2013</u>	<u>11.026</u>	<u>378</u>
<u>2014</u>	<u>12.033</u>	<u>336</u>
<u>2015</u>	<u>13.569</u>	<u>367</u>
<u>2016</u>	<u>14.147</u>	<u>389</u>
<u>2017</u>	<u>13.727</u>	<u>351</u>
<u>2018</u>	<u>13.475</u>	<u>386</u>

¡La bicicleta te da vida! ¡Usala!