



PROGRAMA DE CONDUCCIÓ SEGURA
ADREÇAT A CONDUCTORS DE
BICICLETA

Viu la bicicleta sense accidents

AUTORS

Josep Montané Capdevila
Mercè Jariot Garcia
Montserrat Rodríguez Parrón

COL·LABORADORS

Sebastià Sánchez Marín
Jose Tello Sánchez
Raül Viladrich Castellano

Amb el suport de la Càtedra de Formació i
Educació Viàries de la UAB i el Servei
Català de Trànsit

Índex

Presentació.....	2
Introducció	4
1. Presentació del programa.....	7
2. Desenvolupament del Programa de Conducció Segura per a conductors de bicicleta	9
Fase 1. Avaluació inicial.....	9
Fase 2. Millora de la informació.....	9
Fase 3. Revisió d'hàbits, costums de risc, preparació i adquisició de nous comportaments i hàbits de seguretat	21
Fase 4. Integració d'emocions i valors favorables a l'adquisició de compromisos de seguretat.....	23
Fase 5. Avaluació final.....	26
3. Protocol d'actuacions	29
Referències bibliogràfiques.....	38
Annex 1	39
Annex 2.....	50
Annex 3.....	57
Annex 4.....	60

Presentació

L'educació i formació viàries han de tenir com a objectiu la millora de la mobilitat i contribuir a la reducció dels accidents de trànsit.

Des del nostre posicionament, l'educació i reeducació dels conductors i dels usuaris de la via a partir de programes formatius basats en el nostre model de canvi d'actituds s'ha desenvolupat des dels programes educatius i/o formatius per a diferents col·lectius, alguns preventius, altres educatius i una part reeducatius.

Adoptar mesures preventives per tal de minimitzar la incidència dels factors de risc en el comportament viari de les persones és la tasca principal d'aquesta activitat educativa.

L'educació viària afecta a totes les persones que poden tenir un bon o un mal comportament viari, així afecta als infants, joves i adults doncs des de que hom transita per la via pública, com a vianant, en bicicleta, com a acompanyant en vehicles de motor i sobretot, com a conductor, té la oportunitat d'afavorir la seguretat viària o d'incrementar l'accidentalitat.

Si es considera el punt anterior, immediatament cal considerar quin és el millor moment, la millor estratègia o pla i quins són els millors agents de l'educació viària. La resposta és complexa però tothom convindrà que l'educació reglada no en pot estar al marge. Des de l'educació primària fins la universitat tot el sistema educatiu d'un país ha de donar resposta a les demandes educatives de cada temps i l'educació viària n'és una ben important en l'actualitat. De fet, es contempla com a eix transversal del currículum en l'actual sistema educatiu.

Tot i que està contemplat, la seva eficàcia no pot evidenciar-se quan l'accidentalitat segueix essent un problema de primer ordre per a la nostra societat, tant en nombre de morts com de ferits i de conseqüències emocionals i econòmiques derivades.

És per això que potser cal replantejar-se la formació inicial i permanent que, en matèria d'educació viària, tenen els professionals de l'educació. Cal dotar a aquests professionals d'eines i recursos que els permetin desenvolupar efectivament aquest eix transversal que depassi allò anecdòtic o els aspectes que tenen a veure amb el civisme (igualmente important) per contribuir a la tasca de la reducció d'accidents. Així cal contemplar la formació de mestres, del professorat de secundària i la formació d'educadors viaris i altres professionals.

En primer lloc es contempla la formació dels futurs mestres i les futures mestres així com la formació del professorat d'educació secundària que són els

docents que poden incloure en els seus currículums l'educació viària. També es considera, en segon lloc la oportunitat de formar a pedagogs i psicopedagogs que poden tenir un paper rellevant en la formació d'educadors viaris o en l'assessorament de docents per a la incorporació d'aquests continguts en el quefer educatiu. Finalment, la formació continuada de titulats superiors en relació a l'aprofundiment, millora o optimització de l'educació viària, l'avaluació i la recerca completen la proposta de possibilitats de formació.

Els resultats dels programes de prevenció d'accidents de trànsit fonamentats en el model de canvi d'actituds ofereixen un marc d'actuació interessant des del que millorar l'educació i la formació viària, atenent a diferents àmbits i col·lectius.

El nostre model de canvi d'actituds inspira l'elaboració, l'aplicació i l'avaluació de diferents programes d'educació i formació viària. Aquests programes elaborats en el marc de la Càtedra de Formació i Educació viària UAB-SCT i del grup de recerca ERESv de la UAB, s'apliquen a infantil, primària, secundària, universitat, a la formació de preconductors, conductors professionals, conductors reincidents i col·lectius vulnerables.

Tots els programes tenen una estructura i estratègia similar, basades en la incidència en el factor humà i en la formació pel canvi d'actituds.

L'objectiu principal de l'educació i formació viària és transformar el comportament de risc en creences, hàbits i emocions favorables a la mobilitat segura.

Aquest programa forma part de la col·lecció de programes d'educació i formació viària que intenten copsar totes les etapes del cicle vital, en aquest cas joves i adults que condueixen o volen conduir una motocicleta.

Per a qualsevol consulta sobre l'aplicació del programa podeu adreçar-vos als autors d'aquest manual:

Josep Montané (Josep.Montane@uab.cat); Mercè Jariot (Merce.Jariot@uab.cat); Sebastià Sánchez (Sebastia.Sanchez@uab.cat); Montserrat Rodríguez (Montserrat.Rodriguez@uab.cat).

Introducció

L'ús de la bicicleta en la societat postmoderna

El nou concepte de ciutat inclou un espai on sigui fàcil desplaçar-se, fer salut i no contaminar l'ambient. Afavorir el transport en bicicleta és l'objectiu polític de moltes ciutats. Però introduir la bicicleta com element de mobilitat urbana, suposa canvis estructurals importants. Les bicicletes són els vehicles més febles, per la qual cosa s'han d'introduir espais exclusius de circulació, aquest fet implicaria circular de manera separada dels altres vehicles, especialment turismes, camions, autobusos i motocicletes, els quals presenten de 10 a 60 vegades més d'energia cinètica, on en cas d'accident sempre surt perjudicat el ciclista. Cal doncs que l'increment de bicicletes en una ciutat hagi d'anar paral·lela a la creació d'espais, de carrils bici i de formació dels usuaris del trànsit per integrar els ciclistes de manera normal i segura. De no ser així, podem obtenir resultats contraposats i incrementar els accidents de trànsit, quant en realitat el que volem és millorar la qualitat de vida de tots els ciutadans, la qual cosa s'aconsegueix fomentant la mobilitat segura dels vianants i ciclistes.

Per què l'ús de la bicicleta està en auge?

Els principals indicadors que expliquen el perquè hi ha una expansió de la bicicleta en relació als vehicles de motor són:

- els beneficis de salut degut a l'exercici i a l'absència de contaminació. La bicicleta és l'únic vehicle que de forma directa i indirecta provoca contaminació ambiental i acústica zero.
- el baix cost de la bicicleta en relació a altres vehicles tan en l'adquisició com el manteniment
- l'economia de temps en desplaçaments fins a dos quilòmetres, especialment en espais urbans congestionats
- la gran mobilitat i flexibilitat que suposa tan al desplaçar-se, en estacionar en llocs especials i en ser portada en transport públic, la qual cosa li dona una gran versatilitat
- la creació de nous espais exclusius com carrils bici, zones verdes, illes de vianants i bicicletes i aparcaments, ofereix un espai atractiu que afavoreix l'ús de la bicicleta en l'espai urbà tant a nivell individual, grupal com familiar. També cal tenir present que l'ús de la bicicleta té tant una funció per anar i tornar de la feina, com oferir un us en temps de lleure per passejar i fer esport.

Els àmbits de la bicicleta

L'ús de la bicicleta contempla diferents àmbits en els que cal incidir per aconseguir la conducció segura del ciclista:

1. L'ús individual de la bicicleta. Son moltes les situacions en que el ciclista utilitza el vehicle en solitari, entre les quals podem contemplar: anar i tornar de la feina, fer encàrrecs, passejar en solitari, etc.
2. També és una bona eina per sortir en família: en aquest cas, normalment, s'escullin vies atractives com els carrils bici en zones verdes i rurals, però també per vies més perilloses quan les hem de fer servir per anar i sortir de casa.
3. Circular en grup és possible i la normativa ho contempla. Formar part d'una penya ciclista i fer sortides en grup, és una bona manera de millorar la qualitat de vida tant en el sentit físic com psíquic. Fer esport i obrir-nos al altres és la millor manera de millorar la nostra qualitat de vida. També hi ha altres agrupacions de ciclistes com els professionals de velocitat o de fons on també predomina, a més de la salut física, el clima de comunicació, de socialització i d'amistat.
4. Altres usuaris de les vies específiques per on poden circular les bicicletes. A més dels vianants i altres ciclistes que circulen pels carrils bici, vies verdes o similars, han sorgit una sèrie de vehicles no contaminants i senzills que estan ocupant els espais, ara per ara, les vies dedicades a les bicicletes. Els patinets elèctrics, en totes les seves modalitats, han obligat a algunes ciutats a regular quins d'aquests vehicles han de circular per les vies on circulen camions, turismes i motocicletes, segons l'energia cinètica que poden desenvolupar i els danys a ocasionar en cas d'accident, degut a la velocitat i la massa. La resta d'usuaris ho poden fer pels carrils dedicats a les bicicletes i vianants.


Algunes xifres sobre accidentalitat

L'any 2017 a Catalunya les persones que van patir accidents mortals o van resultar ferides greus en accidents amb bicicleta van ser 136. Les dades de bicicletes implicades en accidents amb víctimes mortals i ferits greus són preocupants, tal i com es pot observar a les taules 1, 2 i 3.

Taula 1

Nombre d'accidents amb víctimes mortals any 2017


Mitja de locomoció	Zona Urbana	Zona Interurbana	Total
Bicicleta	2	11	13

			
---	--	--	--

Font: SCT (2018)

Taula 2


Nombre d'accidents amb ferits greus any 2017

Mitja de locomoció	Zona Urbana	Zona Interurbana	Total
Bicicleta 	69	47	116

Font: SCT (2018)

Taula 3

Nombre d'accidents amb ferits lleus any 2017

Mitja de locomoció	Zona Urbana	Zona Interurbana	Total
Bicicleta 	1337	432	1769

Font: SCT (2018)

Del total de morts a Catalunya l'any 2018, els ciclistes suposen el 6,55% en vies interurbanes y el 2,78 en urbanes. El percentatge de ferits greus és el 6,04% en interurbanes i el 7,40% en urbanes. El de ferits lleus és de 3,44% en zona interurbana i de 6,18% en zona urbana.

Fonts del Servei Català de Trànsit (2018) demostren que l'evolució dels ciclistes morts a 24 hores en zones interurbanes ha estat irregular en els darrers 8 anys (2010: 7 morts; 2011: 8; 2012: 8; 2013: 5; 2014: 7; 2015: 7; 2016: 4; 2017: 11) i que en zones urbanes el comportament també ho és (2010: 5; 2011: 2; 2012: 4; 2013: 0; 2014: 5; 2015: 1; 2016: 5; 2017: 2).

L'any 2017, segons fonts de la Guardia Urbana, en la ciutat de Barcelona es van produir 351 accidents on el vehicle implicat era una bicicleta. Dels quals 350 van esdevenir a les rondes i 1 a la resta de la ciutat (Ajuntament de Barcelona, 2018).

1. Presentació del programa

La finalitat d'aquest programa és la de viure millor introduint els desplaçaments en bicicleta. El programa pretén canviar les actituds i els comportaments dels ciclistes en relació als factors de risc. Es fonamenta en aspectes com: decidir escollir les vies més segures, respectar els vianants i complir les normes de trànsit relacionades amb la bicicleta.

Aquest objectiu, en general, inclou un doble objectiu: a) el d'utilitzar al màxim la bicicleta en els desplaçaments i b) que aquests desplaçaments siguin segurs i sense accidents.

Aquest programa, doncs, de manera més concreta, i tenint en compte aquest doble objectiu, pretén:

- a. Aconseguir que els ajuntaments i altres agents socials creïn i afavoreixin les estructures suficients com carrils bici separats dels turismes i motocicletes, carrils bici en parcs naturals, voreres amples, etc., per afavorir vies de circulació de bicicletes on es pugui circular amb seguretat i sense el perill de compartir la via amb altres vehicles perillosos pels ciclistes. On hi hagi presència d'altres vehicles elèctrics caldrà aplicar la normativa de seguretat atenent a la perillositat d'aquests nous vehicles.
- b. El segon objectiu està relacionat amb la salut i la seguretat dels ciclistes, vianants i també amb altres usuaris del trànsit quan els ciclistes han de compartir la via amb altres vehicles més pesants.

Aquest objectiu, doncs, presenta tres matisos:

- mantenir la salut física del cos de manera saludable amb l'exercici físic i contribuir a no contaminar el medi ambient.
- reduir o suprimir els accidents, circulant amb seguretat, no perjudicar als vianants i no cometre l'error de ser conductor de bicicleta com si fos un vianant.
- Regular la circulació de nous vehicles elèctrics atenent a la seva perillositat degut a la seva velocitat i pes.

Estructura general del programa

El programa "Viu la bicicleta sense accidents" es presenta com un sol programa amb dos blocs diferents:

1. donar informació als ciclistes perquè coneguin les prestacions que poden fruit fent servir la bicicleta i d'acord amb les infraestructures existents en la ciutat, en les vies interurbanes i rurals.

2. aconseguir la màxima seguretat dels ciclistes i vianants que comparteixen la via amb un conjunt de vehicles elèctrics i a motor com motocicletes, turismes i altres vehicles pesants.

De manera més concreta, el programa, fonamentat en les 5 fases del model de canvi d'actituds desenvolupat per Montané, Jariot i Rodríguez (2007), consta de les següents fases:

1. Avaluació inicial. Aquesta primera fase consta d'una avaluació d'entrada sobre el risc-seguretat dels ciclistes en ciutat, carretera i vies rurals, per conèixer i poder intervenir en el perfil de risc-seguretat.
2. Millora dels costums de risc: aquí s'ofereix informació per canviar la manera de pensar dels ciclistes en relació a les conductes de seguretat, tenint en consideració els principals factors de risc, en especial sobre l'ús de la via, els senyals de trànsit, el respecte als vianants i altres vehicles de més perill.
3. Revisió dels costums i hàbits de risc per transformar-los en hàbits de seguretat.
4. Integració d'emocions i valors relacionats amb viure millor com a ciclistes, en tots els aspectes assenyalats en aquest programa.
5. I finalment, la concreció d'un compromís fonamental i l'avaluació final per constatar els possibles guanys observats entre l'avaluació inicial i final

2. Desenvolupament del Programa de Conducció Segura per a conductors de bicicleta

Fase 1. Avaluació inicial

En aquesta fase el formador aplica el Qüestionari d'Avaluació del Risc del Conductor de Bicicleta (QAR-Bici) té l'objectiu avaluar el nivell de risc dels conductors de bicicleta per factors i per ítems. Les recomanacions per l'aplicació del qüestionari, els criteris de tabulació i interpretació estan inclosos en el mateix QAR-Bici. La transcripció dels resultats al full de resposta ens dóna les pautes per iniciar la fase de millora de la informació, per tabular les puntuacions i elaborar la gràfica del perfil de risc-seguretat (veure annex 1).

El qüestionari QAR-Bici consta d'un apartat introductori per l'estudi de la seva validesa externa. Els ítems, classificats segons els criteris dels factors generals i específics de risc, ens permeten detectar i incidir en aspectes importants dels indicadors de risc amb les mesures preventives respectives. D'aquesta manera el qüestionari ens permet avaluar allò que és millorable alhora que ens indica com fer-ho.

El QAR-Bicicleta contempla 2 factors de risc (consultar el qüestionari a l'annex 1):

- Factor 1: Ciclisme saludable i ecològic.
- Factor 2: El ciclista com a conductor. En el que apareixen diferents blocs: les normes de trànsit i l'equipament, el vehicle, l'ús de la via, el clima i el trànsit.

Fase 2. Millora de la informació

En aquesta fase el formador dóna informació fonamental i personalitzada segons els ítems amb puntuació més alta dels diferents ítems del qüestionari. L'adaptació de la informació es realitza a tres nivells.

1. En un primer lloc el formador dóna informació fonamental de tots els ítems que els participants puntuen 4 ó 3 de cada factor de risc. Si no hi ha puntuacions 3 i 4, es poden utilitzar puntuacions de de 2. En aquesta primera situació la informació fonamental va adreçada especialment als conductors que han puntuat alt, però també informa als altres conductors de la necessitat de mantenir-se en aquestes puntuacions de seguretat com també de que en la conducció no hi ha mai risc zero i cal lluitar per mantenir-se amb el risc més baix possible.
2. En un segon nivell, s'informa de manera personal i adaptada a la manera de pensar de cada usuari. En aquesta situació el formador inicia un diàleg amb cada una de les persones per veure com ho han

entès i què pensen de la informació que li acaben de proporcionar. De fet es procura que el participant adapti la informació a la seva manera de pensar i als seus esquemes mentals.

3. En aquesta darrer nivell la informació s'adapta a la manera de pensar del grup. No es poden entendre les dues fases anteriors sense aquesta tercera. El formador demana als participants "què els hi sembla la informació i el diàleg que s'ha establert". Els membres del grup intervenen, opinen, afirmen o dissenteixen del que els hi hem transmès. Si el grup està a favor enforteix la manera de pensar dels usuaris que han raonat en les fases anteriors, si no ho està es manifesta el tipus de resistències que caldrà treballar amb alguns o en la majoria dels usuaris presents al grup. Aquesta última subfase acaba amb un consens grupal sobre les conductes de risc i les seves conseqüències.

En la primera fase encara, que ens adrecem només als que han presentat puntuacions altes, podem adreçar-nos també a la resta dels participants i fer referència a les seves puntuacions.

Cal advertir que hem d'intentar barrejar els tres nivells a l'hora: centrar-nos en els ítems de més risc i adreçar-nos a tots els que han contestat amb el nivell alt de risc, dialogar amb els conductors per adaptar la informació a la seva manera de entendre i fer intervenir al grup, d'aquesta manera fem la tasca més amena i variada.

Un cop explicat la metodologia d'aquesta fase, oferim a continuació la informació rellevant a transmetre als participants sobre cadascun dels ítems del qüestionari. És important matisar que la informació cal actualitzar-la i que s'ha de recollir de fonts oficials i especialitzades sobre el tema. No es tracta d'opinions o creences personals del formador o formadora, sinó de fets provats i dades registrades per organismes oficials que fonamenten la necessitat de practicar una conducció segura.

Factor 1. Ciclisme saludable i ecològic

1. Si anar en bicicleta fos tan ràpid com el transport públic, segur que la faria servir amb més freqüència

Per trajectes curts de 1.2 km, la bicicleta pot competir amb el transport públic, doncs les variacions de temps poden oscil·lar entre 2 minuts en relació a l'autobús i 5 amb el metro. En trajectes entre 2-6 km la diferència pot ser de 10 minuts. En aquests trajectes la bicicleta pot competir amb els turismes pel temps, sobre tot per ciutat. Però la seguretat en aquests casos depèn, en gran part, del servei de les subestructures del carril bici i dels llocs d'estacionament. Així doncs, en general, la bicicleta en temps pot competir amb els cotxes i el transport públic si tenim en compte la variable temps.

2. Utilitzo o utilitzaria un servei públic de bicicletes.

Cada vegada més es tendeix a crear serveis de bicicletes públiques. Hi ha ciutats de Catalunya que estan totalment instal·lades des de fa anys. Com

més facilitats tinguem, més farem servir aquest vehicle saludable i ecològic. Això és així, sempre que hi hagi vies i subestructures de serveis adequades.

A Catalunya es van introduir serveis públics de lloguer, estacionament i manteniment de bicicletes normals i elèctriques. Els problemes de les pendents d'algunes zones de ciutat es poden resoldre amb les bicicletes elèctriques. A Barcelona ja hi ha 200 km de carril bici i s'espera arribar a 308 km a finals del 2019. Tarragona disposa d'una xarxa de 4 traçats. Girona té 27 quilòmetres de vies pensades per als ciclistes i 27 més on tenen prioritat, i Lleida 33 quilòmetres.

La Ronda Verda que recorre el perímetre de Barcelona ciutat, disposa de 75 km de carril bici y 6 trams. Aquestes dades indiquen com les ciutats i el pobles mes grans s'estan transformant en zones verdes on conviuen de manera saludable, els vianants i ciclistes.

Esperem que en un futur puguem imitar algunes ciutats europees com Copenhaguen on tots aquests serveis son millors i gratuïts.

3. Quan condueixo la bicicleta li dono les màximes prestacions.

Hi ha situacions que cal experimentar per millorar la nostra qualitat de vida amb els desplaçaments amb bicicleta: fruit de la natura, fer trajectes alternatius amb bicicleta i turisme, o bicicleta i tren, en els vagons adequats i permesos. Aquestes són maneres d'ampliar el nostre camp de mobilitat i augmentar la qualitat de vida.

Està bé cercar la utilitat de la bicicleta com un medi de millorar els desplaçaments i fer salut. En tot cas s'ha d'evitar utilitzar-la com un mitja per demostrar les nostres destreses posant en perill la pròpia vida. Pot ser perillós fer-ne us com a bicicròs, saltant pel mobiliari urbà, fer equilibris i salts, o fins hi tot agafar-nos a altres vehicles per córrer més o anar més descansat.

4. Faig servir la majoria dels avantatges que comporta la Inter – modalitat o versatilitat de la bicicleta

No hi ha cap vehicle que, a més de les prestacions de salut, no contaminar i d'economia, tingui tantes possibilitats d'us en diferents situacions. La bicicleta permet :

- Fer llargs recorreguts combinats amb tren, autocar, etc.
- Superar recorreguts, degut al seu poc pes (12-15 kg) pot superar recorreguts on hi hagi obstacles intransitables com escales.
- Les bicicletes poden portar-se com un objecte i, si son plegables, amb molta més facilitat, es pot portar com un petit paquet i fins hi tot guardar-lo en el lloc de treball de manera discreta.
- Les bicicletes elèctriques resolen els problemes de pendents ascendents, però, malgrat que poden ser plegables, la bateria les fa menys lleugeres i no tenen les mateixes prestacions de lleugeresa.
- La capacitat d'inter-modalitat ha d'anar acompanyada de llocs d'estacionament. L'adequació dels trens a l'ús de la bicicleta és un

gran avanç, cal però, en alguns casos, evitar les hores punta on l'aglomeració d'usuaris pot impedir el pas de bicicletes als llocs dels trens adaptats per estacionar-les.

- Un bon suport antirobatori pot donar tranquil·litat i evitar disgustos en cas de robatori.

5. Crec que anar en bicicleta ajuda a reduir els problemes d'aglomeració.

La bicicleta afavoreix la fluïdesa del trànsit a la ciutat. En l'espai de tres turismes, si considerem que la llargada del turisme és de 4,5 metres i la bicicleta de 2, hi caben el doble de bicicletes. Aquests càlculs s'han de considerar quan en el turisme i la bicicleta, només hi va sol el conductor.

Factor 2. El ciclista com a conductor

6. Penso que com a ciclista tinc tots els avantatges dels vianants i també el respecte que mereixo dels altres conductors per ser ciclista.

El ciclista és un conductor que ha de donar prioritat als vianants, si va a 15km/h porta una potència lesiva de 6 vegades més. No podem doncs, tractar al vianant de igual a igual. Qualsevol topada pot ser molt perillosa per ells i nosaltres. Donar prioritat, deixar 1,5 m de pas per avançar-los i poder evitar-los en cas de canvi ràpid i anar al seu pas si no tenim 5 metres de distància, són condicionants que ens fan sentir diferents i més responsables.

Si circular per la vorera i carrils bici ens dóna certa avantatge i privilegis, tot això canvia quan hem de compartir la via amb altres vehicles. En aquest cas som, amb molta diferència, els més febles, en un xoc amb altres vehicles estem en inferioritat de condicions i s'incrementa el risc fins a 60 vegades. Això vol dir que no ens podem permetre cap accident en les vies interurbanes i urbanes, hem d'evitar-les tot el possible i circular per vies especials o voreres adequades. Les xifres mostren un nombre important de morts en aquestes zones que no es poden obviar: 490 morts i ferits a Catalunya l'any 2018 en vies interurbanes i 1408 en urbanes.

En els passos zebra només som vianant si baixem de la bicicleta i anem caminant, però en molts casos els ciclistes creuen tenir prioritat de pas i travessen. En aquest cas, el més feble és el vianant. És cert que els ciclistes mereixem respecte en les vies on circulen vehicles a motor, però la nostra feblesa també ens ha de fer més observadors, fer-nos veure, i circular, aquesta és la manera més segura per no tenir mai cap accident

La solució, com sempre, està en evitar compartir les vies amb altres vehicles, fer servir les vies especials per bicicletes, circular per voreres quan es pugui i controlar sempre la velocitat.

Cal recordar que, encara que per ciutat hi ha més accidents degut al nombre de ciclistes, els accidents més greus són a les vies interurbanes degut a l'increment de velocitat. El fet de que en 9 de cada 10 accidents de ciclistes,

hi ha implicat un vehicle a motor indica que els accidents dels ciclistes son deguts majoritàriament a motocicletes, turismes i altres vehicles pesants.

7. Quan vaig en bicicleta procuro no molestar ni perjudicar als vianants.

El ciclista circulant a doble velocitat que el vianant pot provocar danys greus. Si el ciclista circula a 10 km/h i el vianant a 4 km/h, el primer presenta 6 vegades més d'energia cinètica.

El vianant es mou al voltant de 1,5 m/s i es pot moure de sobte canviant de sentit, si a aquesta velocitat hi afegim el temps de reacció del ciclista (1,5/ metres per segon aproximadament) tenim un radi de 2 metres de perill d'accidentar a un vianant. La solució està en vigilar els indicadors de canvi, de moviment, però la millor solució consisteix, com sempre, circular a la velocitat adequada al ritme dels vianants i si cal avançar, deixar un espai de dos metres. Si a més a més els vianants circulen en grup l'espai d'incertesa o de perill és molt més gran.

Cal circular a la velocitat dels vianants quan hi ha molts, aquesta és la única manera de controlar l'àrea d'incertesa.

8. Crec que quan es va en bicicleta el cansament o la son afecten poc a la seguretat, doncs es noten de seguida.

És cert que una persona cansada, o amb son, no està en condicions de pedalar amb normalitat. Aquest casament o son es conscient, un conductor en aquestes condicions té el perill de perdre l'equilibri i pot incrementar la velocitat de manera excessiva a les baixades amb el perill que això comporta.

9. Crec que als ciclistes ens afecta menys l'alcohol i altres drogues en la conducció que als altres conductors.

Els ciclistes, encara que frueixen d'un vehicle lleuger i versàtil, estan sotmesos a la normativa general del codi de circulació. Per tant no poden circular amb un nivell d'alcoholèmia de 0.5 grams per litre de sang o 0.25 grams per litre d'aire expirat.

De fet, a totes les persones els hi afecta l'alcohol de manera similar en el comportament motriu. L'alcohol és un depressor i rellenteix les respostes motrius. El millor nivell d'alcohol, des de la perspectiva de la seguretat, és el de 0.0, però la normativa tolera o no sanciona nivells inferiors a 0,25 grams d'alcohol per litre d'aire expirat. A aquest nivell s'hi arriba fàcilment, amb petites variacions, segons el pes, sexe, abans o després d'haver menjat. La decisió de no beure begudes alcohòliques per sota del nivell legal depèn, en gran part, del valor que donem a la vida pròpia i a la dels altres. És cert que les begudes alcohòliques afecten de igual manera a ciclistes i vianants, però aquests darrers, normalment van per les voreres i circulen a menys velocitat, per la qual cosa, sembla que, malgrat pot ser perillós per un mateix, no són un perill tan greu pels altres usuaris de la via.

Les drogues deprimeixen, fomenten la hiperactivitat o alteren la visió. Tots aquests símptomes perjudiquen la conducció en bicicleta. Així doncs el consum de drogues i circular en bicicleta amb seguretat no és compatible.

Factor 3. Les normes de trànsit i l'equipament

10. Quan m'espero davant d'un semàfor, m'afanyo en avançar fins hi tot abans de que doni pas als ciclistes.

Molts semàfors donen prioritats d'avançar als ciclistes que circulin pel carril bici abans que la resta de conductors. Això ens permet avançar als turismes o altres vehicles. Si avancem abans de que tinguem prioritats de pas ens podem trobar al mig de la via i patir un accident amb un altre ciclista o, el que és pitjor, amb vehicles de massa superior.

11. Quan vaig en bicicleta faig servir el mòbil.

La ciclista, com qualsevol altre conductor, quan parla pel mòbil al iniciar la conversa disminueix l'atenció en un 20% i després d'uns minuts pot arribar a desviar l'atenció de la via fins un 80%. Si el ciclista porta instal·lat el mans lliures, podrà tenir les mans disponibles però tindrà el cap ocupat. Si escolta la ràdio o la música i es desconnecta del món exterior, és un perill pel fet de no sentir quan s'apropen altres vehicles.

12. Quan vaig en bicicleta porto el casc, els guants, calçat i vestimenta adequada.

A més de la normativa vigent que obliga a portar casc per carretera i per ciutat als menors de 16 anys, cal recordar que en cas d'accident el ciclista i la mateixa bicicleta són el para-xocs. Un accident a 15 km/h contra altre vehicle o un obstacle rígid, pot inutilitzar la bicicleta. El casc protegeix els cops al cap que poden ser greus, els guants, les genolleres, el calçat i la vestimenta pot reduir considerablement els danys en cas d'accident o evitar-lo portant mallot o vestimenta visible. En tot cas els accidents de turisme contra ciclistes a més de 50km/h poden ser molt greus, malgrat la protecció de la vestimenta. Una vegada més la velocitat adequada és la millor garantia de seguretat. També per comoditat i fer més agradable el trajecte, cal portar ulleres per a protegir-nos del sol, de la pols o de la pluja. També pot ser molt útil portar aigua per beure en trajectes llargs.

Factor 4. El vehicle: la bicicleta

13. Escullo la meua bicicleta adaptada al meu pes, mida i prestacions que li vull donar.

Hi ha, en general, tres tipus de bicicleta: de ciutat, amb poques marxes; de carretera, amb pneumàtics fins i de cros, per anar per camins rurals o de bosc amb moltes marxes i pneumàtics gruixuts i rugosos.

Independentment del tipus de bicicleta que es tingui, cal tenir en compte que el vehicle ha d'estar està adaptat a la mida del conductor/a, una manera de saber si està ben adaptada és quan estant en repòs es toca de peus a terra. Hem de tenir en compte que si la bicicleta és massa petita hi ha perill de bolcar i si és massa gran hi ha problemes en baixar i d'inestabilitat al parar.

14. Si portés un remolc homologat a la bicicleta, circularia amb les mateixes precaucions de sempre.

Està permès portar un remolc homologat pel transport de persones, animals o mercaderies. Cal tenir en compte que la conducció es diferent degut: a la llargada del vehicle i al pes, ja que en cas de reduir velocitat la massa del remolc, i el fet de que aquests no porti frens integrats, pot desestabilitzar la marxa de la bicicleta. Per tant es recomana que es circuli a velocitats més reduïdes per a poder tenir control del vehicle, en els revolts, en possibles avançaments i en cas de reducció ràpida de velocitat.

15. Si porto, o si portés, un infant a la cadireta tinc o tindria les mateixes precaucions que quan vaig sol.

A la bicicleta es pot portar un infant menor de 7 anys amb una cadireta homologada, lligat i amb casc. El conductor de bicicleta ha de tenir en consideració de que porta més pes, i en cas de caiguda, encara que porti casc, pot patir ferides greus. Per això el ciclista ha d'extremar les precaucions, reduir velocitat i controlar en cada moment el vehicle.

16. Estaciono la bicicleta en qualsevol lloc on la pugui lligar o vigilar.

Les bicicletes s'han d'estacionar preferentment en llocs habilitats. Aquests espais estan reservats exclusivament per bicicletes. En tot cas no es pot estacionar en llocs on molestin als altres i puguin perjudicar o deteriorar el patrimoni públic com: semàfors, bancs o papereres, davant de llocs reservats per la càrrega-descàrrega, o a persones amb discapacitat, passos per vianants, elements adossats a les façanes i fins hi tot la normativa prohibeix estacionar en llocs de bicicletes d'us públic.

És cert que la normativa tendeix a afavorir el desplaçament en bicicleta degut a les avantatges de salut, qualitat de vida i respecte al medi ambient. Ara ens cal incrementar els desplaçaments amb bicicleta sense perjudici dels vianants i altres vehicles que comparteixen la via.

17. Tinc o vull tenir una assegurança de responsabilitat civil.

La bicicleta està considerada com un vehicle més. En cas d'accident, el ciclista, pot patir i provocar danys materials i físics. L'assegurança de responsabilitat civil cobriria tant els possibles danys rebuts, com els provocats a tercers sent el ciclista el responsable legal.

Factor 5. L'ús de la via

18. Com a ciclista quan he de fer un canvi de gir aviso abans i, quan veig que ja em veuen i em donin pas, faig la maniobra.

Quan circulem per un carril i hem de fer un gir cap a la dreta o l'esquerra, cal d'assegurar-se que els altres possibles vehicles veuen el nostre senyal d'intenció de canvi de carril, i quan constatem que els altres conductors veuen la nostra intenció i ens donen pas, podem fer la maniobra de gir. En cap cas no iniciarem el gir cap a la dreta o esquerra sense assegurar-nos de que tenim espai per fer la maniobra. Les conseqüències poden ser terribles.

19. Vaig en bicicleta per les vies per on circulen turismes, motos, autobusos i vehicles pesants.

Per la seguretat dels ciclistes ens convé circular el menys possible per vies per on transiten altres vehicles de més massa.

Si un ciclista, posem per cas, té una massa de 110 kg i circula a 15km/h una motocicleta de 325 kg té 20 vegades més d'energia amb una velocitat de 40 km/h.; 65 vegades més d'energia que la bicicleta en el cas d'un turisme, 162 vegades més en el cas d'una furgoneta, 200 vegades més d'un camió lleuger i 650 més en el cas d'un camió pesant de 10.000 kg de massa. De tot això se'n dedueix que topar amb qualsevol vehicle, pot ser molt greu i per consegüent hem d'utilitzar sempre que puguem el carril bici i altres vies especials o compartir la via amb els vianants.

Escull, sempre que puguis, les vies segregades en les que els altres vehicles no interfereixen i hi ha menys nombre de vianants i ciclistes.

20. En cas de circular per vies més concorregudes per vianants, miro de fer-me un lloc i crear consciència de que ciclistes i vianants hem de repartir-nos l'espai.

En totes les situacions cal seguir la normativa general i la específica, però sempre, respectant la prioritat del vianant per ser l'usuari de la via més feble.

En cas de zones més concorregudes s'ha de tenir cura de posar en pràctica la normativa especial per aquella zona.

Quan els espais a compartir entre ciclistes i vianants son reduïts, cal considerar que el ciclista pot tenir 6 vegades més d'energia cinètica que el vianant. En cas de conflicte el vianant pot patir danys més elevats que el cicliste.

Els monocicles elèctrics, Segway, que circulen a menys de 25 km/h poden assimilar-se als ciclistes. En canvi els patinets elèctrics, tipus L1e i altres artefactes similars els quals poden superar els 25 km/h, estan sotmesos a una altra normativa que els pot homologar a un vehicle que circuli per la via pública més que pel carril bici i les voreres.

21. Circulo sempre que puc pels carrils bici o vies reservades pels ciclistes.

No solament és obligatori circular pels carrils bici o zones segregades, sinó que són amb molta diferència les vies més segures pels ciclistes. El principal problema, en relació a la seguretat dels ciclistes, està en compartir la via amb altres vehicles on tots són més perillosos, en cas d'accident, que la bicicleta o altres vehicles elèctrics que circulen entre 10 i 25 km/h. Les vies més segures seran doncs aquelles en que els altres vehicles no podem col·lidir amb els ciclistes. Per ordre de més a menys seguretat aquestes són les vies que s'haurien d'escollir:

- Carril bici protegit: amb laterals que separen de la resta de la calçada.
- Vorera bici: via ciclista sobre la vorera. En aquesta modalitat el perill no està en els altres vehicles sinó en perjudicar als vianants que poden creuar o envair la pista específica per a ciclistes. En tots els carrils bici hi ha una amplada de 2,5 metres si és bidireccional i 1,5 metres quan la via és unidireccional.
- Sender clicable: vies i espais oberts a parcs i boscos. En aquestes espais, en molts casos s'ha de compartir la via amb els vianants
- Carrils bici adossat a la calçada. En aquest situació hi ha un doble perill: que els ciclistes envaeixen la via dels cotxes i el fet de que els cotxes entrin en la zona dels ciclistes.
- Pista bici: segregada del transport motoritzat amb traçat independent de la carretera

22. Quan puc, escullo circular per vies o zones de 30 km/h, i si no n'hi ha, vaig per la calçada si està permès.

Els conductors que circulen han de deixar 1,5 metres per poder avançar als ciclistes, sempre hem de circular per la dreta que és la via més lenta. Quan hem de fer servir un altre carril cal circular pel centre de la calçada. Compartir la via amb el turisme és una situació de perill. El turisme té 10 vegades més d'energia cinètica i, en aquestes vies, va a doble velocitat que el ciclista, en cas d'accident els danys dels ciclistes poden ser molt greus

23. Quan circulo pel carril bici obligo als vianants que la creuen a deixar-me pas.

Quan el carril bici està situat a la vorera, els vianants el poden creuar, però també s'hi poden quedar o caminar, malgrat tot cal advertir que els vianants tenen prioritat i són els més febles. Els ciclistes han de donar prioritat als vianants i no superar la velocitat de 20 km/h.

Quan els ciclistes circulen per la calçada, ho han de fer per la més propera a la vorera i poden ocupar el centre del carril. Si està senyalitzat els ciclistes poden ocupar altres vies destinades a altres vehicles.

24. Quan no hi ha carril bici, ni altra via específica, si tinc espai circulo per les voreres.

La presència de patinets elèctrics i altres modalitats similars ha obligat a adaptar la normativa a algunes ciutats i considerar que els que poden circular a més de 25 km/h ho han de fer per les vies destinades a vehicles a motor.

S'entén que hi ha aglomeració quan no pots deixar un metre de distància entre el ciclista i el vianant i quan no es pot avançar més de 5 metres de manera continuada, i tres metres disponibles. Cal recordar que s'ha de deixar dos metres de distància del vianants ja que aquests es poden moure de sobte i crear una zona d'incertesa i de perill.

En cas d'aglomeracions, quan no podem deixar un metre de distància amb els vianants no podem circular. En canvi sí que podem circular, amb seguretat, per parcs públics i àrees de vianants i zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació.

25. Quan circulo per la vorera i em trobo amb una intersecció vaig a la mateixa velocitat.

El ciclista no pot preveure si hi ha vianants en l'altra vorera de la intersecció, els vianants poden canviar de direcció molt ràpidament al temps que el ciclista no pot canviar tan fàcilment la seva trajectòria lineal. El vianant és erràtic i imprevisible. La solució està en reduir velocitat i preveure que de sobte pot aparèixer un vianant. Recordem que l'impacte que rep el vianant és 6 vegades més fort que el del ciclista si aquest va a 12 km/h i el vianant a 4 km/h.

26. Abans de fer un gir segueixo aquesta seqüència: faig el senyal adequat, miro si els altres vehicles em donen pas, i faig la maniobra pertinent.

El ciclista ha d'evitar qualsevol incident amb altres vehicles pel fet de que té entre 20 i 60 vegades més de perill en cas d'accident. Per això cal advertir als altres vehicles que circulen per la mateixa via el gir que volem fer, estirant el braç si volem anar a l'esquerra i braç alçat si volem girar a la dreta, o movent el braç de dalt a baix algunes vegades per assenyalar que ens volem aturar. Després de fer el senyal, hem de constatar que els altres vehicles ens han vist i redueixen velocitat o ens cedeixen el pas. Així doncs, si hem de girar a l'esquerra no ens convé circular per la dreta, ens hem de situar al carril de l'esquerra, avisant del canvi i fer-ho només quan no vingui ningú o els que circulin redueixen velocitat i ens donen pas.

En el cas de que els altres vehicles no ens puguin veure, com és el cas dels vehicles alts com camions, que per la seva altura no veuen al ciclista, cal fer-nos visibles fugint de la zona invisible.

27. Quan vaig per la vorera redueixo velocitat i vaig a menys de 10 km/h davant d'una intersecció.

Quan es circula per zones reservades a vianants a molts ciclistes els hi sembla que poden compartir l'espai amb ells i tenen igualtat de drets, encara que els puguin molestar. Això no és ben cert.

Quan entrem en una zona de vianants no tenim els mateixos drets i cal recordar que :

1. Els vianants sempre tenen preferència de pas;
2. Els ciclistes han d'adaptar la velocitat al pas dels vianants, sense superar els 10 km/h;
3. Els ciclistes han de respectar la distància d'un metre i no fer maniobres que els puguin posar en perill;
4. Els ciclistes han d'evitar circular a menys d'un metre de les façanes

28. Quan circulo pel carril bici vaig confiat/da perquè és una via especial on no hi haurà cotxes aparcats ni altres vehicles circulant.

És veritat que la normativa no permet circular turismes o altres vehicles, però en alguns trams, els vehicles poden creuar el carril bici per aparcar o entrar en altres llocs. Hem de conduir sabent com s'han de comportar els altres conductors o vianants, però hem de tenir cura de que pot haver-hi alguns casos on no compleixen la normativa vigent. L'educació ciutadana és un llarg procés en el que cal insistir i avançar al llarg del temps.

29. Amb bicicleta quan circulo per carretera o vies interurbanes vaig com si anés per ciutat.

La conducció de la bicicleta per carretera o per vies interurbanes on està permès circular amb ella és diferent en relació a la conducció per ciutat, sobre tot hi ha una diferència important: els altres vehicles van a més velocitat. Quan els vehicles circulen entre 80-120 km/h, els possibles girs o moviments dels ciclistes poden ser perillosos i no dóna temps als altres conductors a respectar el 1,5m de distància reglamentària. Per això el ciclista ha d'avisar amb temps suficient de la maniobra quan vol fer un canvi de direcció. Situar-se al centre de la calçada, girar a la dreta i especialment a l'esquerra son girs que cal fer amb molta seguretat. Un turisme i especialment altres vehicles pesants, a aquestes velocitats, no tindran temps de reaccionar en el cas de que el ciclista faci una maniobra no esperada dins de la via. Cal aprendre a calcular el temps que tenim en la carretera quan els vehicles circulen entre 80-120 km/h i fer els girs quan estem segurs que els altres ens han vist i ens ofereixen l'espai suficient.

Factor 6. La climatologia

30. Quan plou, neva o glassa vaig a menys velocitat de la senyalitzada.

L'adherència a la via és la meitat en situació de pluja, 4 vegades amb neu i 10 si hi ha glaç a la via. Si a més a més, considerem que les bicicletes tenen dues rodes i els pneumàtics tenen menys adherència, s'ha de conduir a menys velocitat per poder gaudir de la distància de frenada de manera segura.

31. Quan fa vent agafó igualment la bicicleta i vaig a la mateixa velocitat.

En situació de vent, el ciclista rep una pressió que tendeix, normalment a desplaçar-lo de la via. Si la força del vent és inferior a la pressió dels pneumàtics al terra, el ciclista pot dominar aquesta força i seguir amb cert esforç la direcció correcta. Aquesta situació pot portar al ciclista a sortir de la via i fins hi tot a aturar el vehicle. Aquesta maniobra és menys perillosa si es circula a velocitat reduïda, de tal manera que en cas de perill el ciclista pot aturar la bicicleta i baixar de la via sense perill.

Factor 7. El trànsit

32. Amb la bicicleta circulo confiant que els altres conductors respectaran la distància tant si van darrera meu com a l'avançar-me.

Els altres conductors han de deixar 3 metres de distància de seguretat i 1,5 lateral en cas d'avançament. No podem deixar la nostra vida en mans de la bona voluntat dels altres conductors. Cal doncs que ens fem veure amb la vestimenta i les senyalitzacions quan fem una nova maniobra. Cal situar-nos al carril més proper a la dreta. També pot ajudar circular per les vies més segures amb poc trànsit i específiques per ciclistes.

33. En situació de trànsit intents, quan els vehicles circulen lentament o estan aturats, avanço entre ells i em situo al davant del semàfor.

Quan avancem entre els turismes que circulen molt lentament o estan aturats degut als embussos o els semàfors en vermells, hi ha una sèrie de situacions de perill que cal evitar.

Els turismes poden obrir la porta o estrangular-nos el pas i quan estem en la zona cega que no ens veuen circulen com si no hi fóssim, si els vehicles són grans, per exemple els autobusos i els camions, la zona cega és més elevada. Aquesta situació es més greu si considerem que les motocicletes també avancen entre els vehicles i, en alguns casos, canvien de carril. Si a més d'avançar entre els vehicles canviem de carril o fem un gir, el perill és més gran i podem col·lidir amb altres vehicles que envaeixen la via que volem ocupar.

34. Faig servir el timbre de la bicicleta per avisar als altres usuaris de la via.

El ciclista es troba en moltes ocasions on els altres usuaris de la via, especialment vianants en grup o individualment, no el detecten. Davant d'aquesta situació hi ha dues opcions:

- a) La més respectuosa consisteix en no molestar i seguir el seu ritme sense avançar-los. Aquesta opció està bé si som nosaltres els que circulem en una via on prioritàriament és per vianants i nosaltres podem circular en les condicions ja descrites: 5 metres d'espai i tres disponibles amb una distància, on es pugui circular durant 5 metres i avançar amb un metre de distància. Quan no es donin aquestes circumstàncies els ciclistes no podem ser exigents amb els vianants ja que estem en un lloc on ho hi haurien de ser o no tenen prioritat de pas.
- b) Hi ha també una manera més agressiva i perillosa que cal evitar: la de creure que els vianants ens han de deixar pas, ja que nosaltres podem anar més ràpids. Per aquest motiu avisem cridant o tocant el timbre. Aquesta forma de circular en bicicleta no fomenta la convivència. La millor manera de circular consisteix en complir les normes, tenint cura que hem de respectar al vianants perquè son els més febles.

35. Tinc cura de que els altres usuaris de la via em puguin veure fàcilment.

És important, quan circulem en bicicleta, que els altres ens vegin. Especialment de nit cal portar alguna vestimenta visible, millor de color groc, per fer-nos més visibles. Les llums i els elements reflectants de color blanc al davant i vermell al darrera i al casc, permet que els altres conductors i vianants ens puguin veure. La millor solució, encara que la via estigui ben il·luminada consisteix en portar les llums enceses, fins hi tot durant el dia. El ciclista ha de tenir present, el que ja hem repetit altres vegades, que amb molta diferència, és el més feble a la via en comparació a altres vehicles.

Fase 3. Revisió d'hàbits, costums de risc, preparació i adquisició de nous comportaments i hàbits de seguretat

Molts dels comportaments de risc dels ciclistes presents en aquest programa, no son fàcils de canviar només amb la informació. S'ha d'aconseguir que els nous comportaments de seguretat siguin freqüents i repetitius per integrar-los com un costum de tal manera que els conductors de bicicletes circulin amb seguretat quasi de manera automàtica

La finalitat d'aquesta fase és doncs triple:

1. Veure fins a quin punt el ciclista té instal·lat l'hàbit de risc.
2. Aconseguir que el ciclista sigui conscient de com té instal·lat els costums de risc.
3. Preparar la substitució dels hàbits de risc en costums de seguretat.

Per aconseguir aquests objectius, s'intervé a tres nivells:

Nivell 1: Conèixer fins a quin punt s'ha instal·lat l'hàbit de risc.

Com fer-ho?

Per conèixer els hàbits dels factors de risc que presenten i que ja hem tractat a la fase d'informació es pregunta:

Què fa (en relació al factor de risc)?

Com ho ha?

Amb qui ho fa?

Quan ho fa?

Què sent quan realitza aquest comportament?

Limitacions

Aquesta fase només serveix perquè l'agent que aplica el programa, conegui fins a quin punt el ciclista té un costum o hàbit de risc. Ara cal que ens aprofitem d'aquesta informació en les dues fases següents.

Recomanacions

En aquesta fase el conductor o conductora és qui parla de la seva manera de conduir i el formador escolta i de tan en tan fa alguna pregunta per conèixer si aquesta forma de conduir la practica de manera quasi inconscient. Un senyal de que aquesta fase es fa de manera correcta està en que no hi ha discussions entre el ciclista i formador.

Nivell 2: Ajudar al ciclista a fer-lo conscient de fins a quin punt té instal·lat els costums de risc i del perill que això comporta.

Com fer-ho?

Amb preguntes com aquestes (es pot triar una de les tres si es té clar que la persona és conscient del seu comportament de risc):

- Aquests comportaments (cal especificar el comportament).... et surten sense pensar-hi?
- Actues de manera inconscient?
- Fins a quin punt creus que tens l'hàbit de (saltar-te els semàfors, per exemple)

Limitacions

Les limitacions bàsicament provenen de no tenir prou informació i poc temps de reflexió per fer conscient al conductor ciclista de tots els seus hàbits de risc

Nivell 3: preparar els costums de seguretat que haurà de practicar per substituir els hàbits de risc en costums de seguretat

Com fer-ho?

Amb preguntes com aquestes:

- Segons el teu parer, quins d'aquests comportaments o costums de risc són més greus (cal especificar cada comportament verbalitzat per la persona)?
- Per on podries començar si haguessis de canviar aquests comportaments (estaria bé que parlés de tots els comportaments)?

La creació d'un hàbit implica repetir vèries vegades seguides el mateix comportament de seguretat. Aquí el formador pot ajudar a presentar un conjunt de conductes per ajudar a suprimir els costums de risc i crear nous hàbits de seguretat.

Limitacions

En aquesta fase el conductor no està, encara, preparat per acceptar els compromisos, per això hem de presentar els possibles compromisos com una manera hipotètica de crear un hàbit. El conductor ha d'entendre que el que es diu és només a manera d'exemple, però a nosaltres ens va bé perquè quan arribi el moment després del testimoni, o integració d'emocions, tenim una gran part de la feina feta.

Fase 4. Integració d'emocions i valors favorables a l'adquisició de compromisos de seguretat.

Aquesta fase té molta importància per a donar força als compromisos immediats i a llarg termini.

Els passos a tenir present son els següents:

1. Elecció del testimoni adequat.
2. Intervenció del testimoni: descripció de l'accident, conseqüències físiques i psíquiques i com s'hagués pogut evitar.
3. Dinàmica de grup i compromisos.

En l'elecció del testimoni cal tenir present que els usuaris del curs s'hi han d'identificar amb ell. En principi podem considerar com a testimonis eficaços, els conductors de qualsevol vehicle que han provocat un accident a un ciclista, sempre que aquest conductor causant de l'accident pugui transmetre el dolor que li suposa haver perjudicat a un ciclista. Però de manera especial el testimoni clàssic seria el ciclista que ha patit un accident sent ell el responsable. El testimoni ideal és doncs aquell que pateix les conseqüències directes o indirectes amb les víctimes dels conductors de bicicleta. Segons aquesta consideració la víctima pot ser

- En primer terme els testimonis que han patit les conseqüències directes o indirectes dels accidents en general.
- Una persona conductora de bicicleta que ha estat víctima d'accident directe .
- Circulant com a ciclista o vianant, en pateix les conseqüència i vol transmetre els sentiments de rebuig als comportaments de risc com a ciclista.

Prèviament a la transmissió de sentiments per part del testimoni cal tenir present quina informació prèvia cal donar i quins són els objectius dels testimonis en el context del curs

S'espera que aquestes emocions ajudin a acceptar les idees de la fase de millora de la informació i a integrar també els compromisos per canviar els costums de risc en seguretat.

Quan el testimoni expressa els seus sentiments, en la descripció de l'accident, , les idees que hem introduït a la fase II s'accepten amb més facilitat.

Després del testimoni, i millor si aquest hi es present, els usuaris comenten i expressen quins seran els seus compromisos. La presència del testimoni dóna serietat als compromisos i afavoreix l'aportació positiva dels components del grup. S'aconseja que el testimoni estigui present en el procés en que els usuaris formulen els seus compromisos i alguns casos (depenen del testimoni), que hi sigui present des de la fase de revisió d'hàbits. En aquest cas el testimoni té autoritat moral per ajudar als usuaris a concretar els seus compromisos.

Si un testimoni és emotiu i creu que pot quedar bloquejat, l'hem de valorar; és un bon moment per transmetre emocions, encara que aquesta situació de bloqueig pot fer patir als testimonis

El protocol d'intervenció dels testimonis seria el següent:

1. Temps entre 15 i 25 minuts.
2. El formador presenta en general el testimoni. Nom, i algun altre detall com professió, etc. El que cal és que es vegi que és una persona amb totes les seves implicacions i sentiments.
3. "Explica si et plau com has patit les conseqüències d'un accident" (personalment o indirectament).
4. Descripció de l'accident:
 - Context, lloc, dia i hora, circumstàncies.
 - Com va ser l'accident, quins factors de risc van intervenir.
 - No heu de parlar de les causes o el perquè, això ens portaria a la fase de millora de la informació i reduiria les emocions. El fet de dir "perquè es va produir l'accident", dir això, en aquesta fase està prohibit, ja que ens portaria a iniciar una discussió teòrica.

- Si es produeixen uns moments de silenci, no cal trencar-los immediatament. Aquest silenci ajuda a integrar els sentiments, sempre i quan no resulti incòmode.
5. Els participants acostumen a fer alguna pregunta relacionada amb les conseqüències dels accidents. Normalment ens hi avenim.
 6. Com ja hem comentat el testimoni estarà present durant la sessió dels compromisos i si convé donarà la seva opinió.
 7. Consideracions:
 - El formador pot iniciar un diàleg si es creu convenient per entendre millor el que sent el testimoni i les conseqüències dels accidents. De vegades va bé comentar el poc esforç que suposa evitar l'accident i el difícil que resulta superar i sobreviure amb els danys soferts.
 - S'ha d'evitar, com ja hem dit, portar la conversa a qüestions tècniques, ja que això suposa una situació molt poc emotiva.
 - També s'ha d'evitar donar consells als usuaris, això seria moralitzar. Però. Quan ja s'han acabat els compromisos personals de cada un i s'han comentat en el grup, si hi ha algú que pot donar consells individuals i al grup, és el testimoni, només ell sap i viu les conseqüències d'un accident i fins hi tot se li perdona que pugui pressionar als usuaris amb contundència. Aprofitem aquesta ocasió.

Aspectes que cal evitar.

- Que els testimonis actuïn com a representants d'una associació i no com a persones que han patit un accident
- Que esbronquin als usuaris com si aquests fossin els culpables dels seus mals i no com a possibles víctimes que cal recuperar.
- Que presentin l'accident com una situació que cal oblidar, com una fatalitat que no es pot evitar o, encara pitjor, com una situació carregada d'aspectes positius. "gràcies a l'accident he fet molts amics."
- Que presentin al testimoni en imatges (CD, vídeos i frases) la situació real i en directe no es pot suplir per imatges que siguin en viu i en directe.

L'última part d'aquesta fase consisteix en iniciar una sessió de discussió i presentació de compromisos. Una vegada comentats els punts anteriors s'inicia un diàleg per aprofundir en les conseqüències dels accidents i es constata els beneficis que pretenem aconseguir conduint amb risc i les possibles conseqüències que comporta els accidents. La dinàmica d'aquesta discussió és la següent:

1. El formador convida als participants a formular els compromisos que s'han iniciat en la fase de revisió de comportaments. En aquesta fase es poden compensar aspectes que no s'han pogut resoldre en la fase de millora de la informació i revisió de comportaments. El formador de manera especial ha de procurar que els compromisos siguin fruit d'una

decisió lliurement manifestada. De totes maneres el formador pot suggerir com millorar el compromís si cal quan l'usuari no acaba de trobar el compromís més adequat.

2. Una vegada han expressat els compromisos, es demana als membres del grup que opinin sobre la força, o la conveniència de modificar o aprofundir en els compromisos. Cal que els compromisos es realitzin de manera que siguin exposats públicament davant del grup.
3. En aquesta fase també es demana als usuaris, si no s'hi oposen, el permís per trucar-los per telèfon al cap de 6 mesos o un any per constatar fins a quin punt es mantenen a llarg del temps aquests compromisos.

Fase 5. Avaluació final

Els objectius d'aquesta fase són:

1. Conèixer els compromisos individuals i finals de cada participant en el programa.
2. Elaborar el perfil general de risc i comparar-lo amb el de l'avaluació inicial.
3. Avaluar la perdurabilitat dels compromisos al llarg del temps.

La fase d'avaluació final és molt similar a l'avaluació inicial, la diferència està en que en aquesta les afirmacions són de futur. L'avaluació final consta de dos aspectes: l'avaluació general de tot el Qüestionari d'Avaluació del Risc de conductors de bicicletes i la presentació del compromís personal per escrit (veure annexes 2 i 3).

Aquest compromís personal forma part del final de la sessió del testimoni, el grup pot opinar, valorar i fins hi tot pressionar a l'usuari perquè canviï i millori els compromisos.

La fase d'avaluació final és la que constata l'eficàcia del resultat del curs de conducció segura com a ciclista. La lectura del protocol ens pot ajudar a comprendre amb detall els passos a seguir en aquesta fase.

Aquesta fase d'avaluació final és una conseqüència lògica de totes les fases anteriors. Els compromisos personals, el resultat de l'avaluació, la comparació entre l'avaluació inicial i final i el compromís d'acceptar un seguiment dels resultats al cap d'un temps, ens indica la força d'aquesta darrera fase per a constatar els resultats obtinguts i per a millorar l'aplicació del programa de millora de la conducció dels ciclistes.

L'aplicació del QAR-Bici, des d'una perspectiva de compromisos de futur, ens permet conèixer de manera operativa els compromisos i resultats immediats de l'aplicació del programa. A més dels resultats obtinguts en l'aplicació del QAR-

Bici, ens permet constatar els resultats del ús de la bicicleta i la conducció segura com a ciclista.

Els resultats finals obtinguts a curt termini s'han de comparar amb l'avaluació inicial per valorar els guanys obtinguts. Aquests guanys s'han de valorar de manera qualitativa, és a dir, considerant la importància dels compromisos establerts i també segons els ítems del qüestionari relacionats amb els aspectes específics dels factors de risc i compromisos acceptats. Si constatem que el ciclista, posem per cas, es compromet a no passar-se els semàfors en vermell per ciutat, si sabem que abans no ho feia en absolut i normalment circula per ciutat, aquest guany és qualitativament important, encara que en el context no suposi un guany considerable en relació amb altres ítems potser menys importants per la seguretat.

Els guanys observats a curt termini són importants si formen part d'un procés de millora de seguretat com a conductors de bicicleta. La valoració dels resultats al final del curs de seguretat tenen importància si realment aquests resultats són estables i permanents al llarg del temps. L'avaluació a mig any (veure annex 4) és un indicador per a constatar l'estabilitat i el possible progrés dels resultats de l'aplicació del Programa de Seguretat en els conductors de bicicleta.

L'avaluació dels resultats al cap d'uns mesos ens permet constatar fins a quin punt va canviant la mentalitat dels ciclistes, dels altres conductors de vehicles, dels responsables de vigilar pel compliment de la normativa i fins hi tot dels agents socials responsables de la creació de les vies i subestructures relacionades amb el foment de l'ús de la bicicleta.

Com fer-ho?

1. Avaluant els compromisos escrits que reflecteixen les intencions que han verbalitzat en la sessió grupal.
2. Aplicant el qüestionari d'avaluació final del QAR-Bici i comparar els resultats de l'avaluació dels dos qüestionaris inicial i final.
3. Realitzant un seguiment dels resultats a llarg termini. Als 6 mesos d'haver assistit en el programa.

Limitacions

Aquesta fase es necessària si volem constatar l'eficàcia de l'aplicació del programa. Els punts 1) i 2) són una conseqüència de les fases anteriors. El seguiment a llarg termini està previst que es realitzi per telèfon amb una entrevista estructurada en profunditat.

Recomanacions i advertiments

L'aplicació de les fases anteriors preparen la darrera fase de l'avaluació final però, el formador pot compensar possibles deficiències que no s'han resolt en les fases anteriors.

3. Protocol d'actuacions

Tenint en compte cadascuna de les fases, es descriuen cadascuna de les tasques a desenvolupar pel formador/a d'una manera resumida.

Fase 1. Avaluació inicial:

1. Passar el qüestionari QAR-Bici.
2. Corregir els resultats i passar-los a la taula d'interpretació de les R.
3. Interpretar els nivells de risc

Fase 2. Informació personalitzada i adaptada als usuaris

1. Oferir informació segons els ítems de més risc (4 i 3)
2. Proporcionar informació adaptada i raonada de manera comprensiva a cada participant
3. Facilitar informació adaptada al grup, fins a generar un valor de grup

Fase 3. Revisió d'hàbits costums de risc i preparació d'adquisició de nous hàbits de seguretat

1. Obtenir dades que permetin el coneixement dels hàbits de risc de cada participant
2. Tenir dades suficients de cada persona, per tal de identificar si el conductor és conscient de l'hàbit de risc
3. Preparar els hàbits de seguretat

Fase 4. Integració d'emocions i valors. Intervenció de víctimes relacionades amb els accidents de bicicleta

1. Explicar al testimoni els elements més importants dels participants
2. Presentar al testimoni
3. Verbalitzar els propis sentiments i fer que els conductors verbalitzin els seus
4. Dinamitzar una sessió de discussió i presentació de compromisos
5. Verbalitzar i escriure els compromisos

Fase 5. Avaluació final.

1. Contestar i tabular el QAR-Bici avaluació final.
2. Analitzar els resultats obtinguts.
3. Parlar dels compromisos al finalitzar el curs i dels compromisos al llarg del temps.

A continuació s'expliquen aquells elements que considerem importants i que cal tenir en compte en cadascuna de les fases de desenvolupament del curs.

Fase 1 Avaluació inicial

En l'aplicació del QAR-Bici cal seguir les recomanacions tant de la manera d'aplicar-lo, de tabular-lo i d'interpretar-lo que es descriuen a continuació. Per l'aplicació del curs de millora de la conducció segura per a conductors de bicicletes cal tenir en consideració les següents recomanacions:

1. El/la formador/a es presenta, fa una introducció del problema de l'accidentalitat en els conductors de bicicletes. Aquí s'informa de la sinistralitat actual i de la necessitat de donar-li resposta immediata. En aquest curs de conducció segura per a conductors de bicicletes se'ls hi demana la col·laboració i participació activa per a poder conduir en un futur de manera segura i sense accidents.
2. Informació per a contestar el QAR-Bici de manera fiable. Tenint en consideració les recomanacions del qüestionari
3. Criteris de tabulació i d'interpretació. Transcripció als fulls de resposta i preparació per a la fase de millora de la informació.

Fase 2. Millora de la informació

Informació personalitzada i adaptada als participants

1. Informació segons els ítems de més risc
2. Informació adaptada i raonada de manera comprensiva a cada persona
3. Informació adaptada al grup. Debat de grup

En aquesta fase s'ha d'intentar canviar els dubtes i errors que comporten risc en conceptes de certesa i evidència relacionats amb la seguretat.

Si hi ha temps el millor és intentar assolir aquests tres nivells de profunditat

Nivell 1. Ensenyament segons els ítems de més risc

Donar informació personalitzada segons els ítems de més risc.

Normalment en aquest nivell una vegada tabulat el qüestionari el formador dóna informació segons els ítems que puntuen més alt (3 o 4 punts).

Com fer-ho?

El formador té preparades les respostes a cada pregunta. Informa a cada u o als que han contestat el mateix.

Les possibles limitacions d'aquest nivell està en que el formador, encara que parteixi de la pregunta del test, informa segons els seus coneixements i pot no adaptar-se a altres situacions personals de l'usuari.

Si ens instal·lem en aquesta fase la nostra millora de la informació s'assemblarà amb el temps a una classe de teoria ben feta.

Hem de superar o compensar l'explicació teòrica amb el nivell 2.

Nivell 2 Aprenentatge adaptat a la manera d'entendre de la persona

El formador en aquesta fase escolta al conductor i procura conèixer com ho ha entès el que li hem explicat. En aquesta fase procura ensenyar-li el que abans s'ha explicat segons la seva manera de pensar.

Cóm fer-ho?

El formador està atent als intents d'opinar de l'alumne, l'escolta i en tot cas pregunta com ho veu. Això li permet tornar a explicar el que hem dit però de manera que respongui a la manera de raonar o d'entendre-ho del l'alumne conductor.

Convé situar-nos davant dels alumnes per veure tan el seu llenguatge verbal com no verbal i poder intervenir de manera adequada.

Limitacions:

El diàleg que es té amb cada u és molt efectiu, però els altres companys es queden al marge. Aquest problema s'arregla amb el nivell 3.

Nivell 3 Aprenentatge adaptat a la manera de raonar del grup

El grup va seguint les explicacions i diàlegs de les dues fases anteriors, en aquest nivell tots opinen i avancen cap a uns conceptes generals acceptats. Val la pena aprofitar la riquesa del grup per que cada u i tots a l'hora participen en la manera de raonar a la que arriba el grup. Normalment en aquesta fase el grup accepta la majoria de conceptes de seguretat i ofereix matisos i excepcions que milloren la comprensió, assimilació i acceptació dels conceptes.

Cóm fer-ho?

El formador demana l'opinió dels altres membres del grup i actua com a moderador: dóna paraules, fa parlar als que no parlen, fa callar als que parlen massa, fa resums del que s'ha parlat i dóna la seva opinió presentant resums.

Limitacions

Ocupa més temps, però també s'aconsegueix que els conceptes entrin amb més profunditat.

Com fer la millora de la informació segons aquests tres nivells?

Sembla que la millor manera seria aplicar les tres fases de manera simultània:

1. En primer lloc el formador viari informa individualment o en grup, segons les respostes, dels ítems de més risc.
2. A continuació s'inicia un petit diàleg per veure si l'alumne ho ha entès, té dubtes o no està conforme.
3. El grup discuteix, dóna l'opinió i arriba o no a un acord.

En algunes ocasions no cal comentar cada ítem per separat. Es poden agrupar diferents ítems per la seva relació, d'aquesta manera anem més ràpids.

Si el grup és reduït, es pot seguir aquest procediment tal com està. Però en cas d'un curs amb més de 12 persones, hauríem d'intentar realitzar les tres fases agrupant ítems similars i seguir de manera grupal en les altres dues fases.

La millor manera de canviar les actituds és la de respectar cada una de les 5 fases. Si ens sobra temps en la fase de millora de la informació, és probable que no hàgim aplicat els tres nivells. Si és al contrari i ens manca temps. Ens haurem de disciplinar per agrupar la informació, l'adaptació a l'alumne i fer treballar el grup per arribar a conclusions més madures i profundes.

Fase 3. Revisió d'hàbits costums de risc i preparació d'adquisició de nous hàbits de seguretat

La finalitat d'aquesta fase és triple:

1. Veure fins a quin punt s'ha instal·lat l'hàbit de risc.
2. Aconseguir que l'usuari sigui conscient de com té instal·lat l'hàbit de risc.
3. Preparar els hàbits que haurà d'integrar per substituir els hàbits de risc en costums de seguretat.

Per aconseguir aquests objectius, s'intervé a tres nivells:

Nivell 1: Conèixer fins a quin punt s'ha instal·lat l'hàbit de risc

Com fer-ho?

Per conèixer els hàbits dels factors de risc que presenten i que ja hem tractat a la fase d'informació es pregunta:

- Què fa (en relació al factor de risc)?
- Com ho ha?
- Amb qui ho fa?
- Quan ho fa?
- Què sent quan realitza aquest comportament?

Limitacions

Aquesta fase només serveix perquè el formador viari conegui fins a quin punt el conductor té un costum o hàbit de risc. Ara cal que ens aprofitem d'aquesta informació en les dues fases següents.

Recomanacions

En aquesta fase el conductor o conductora és qui parla de la seva manera de conduir i el formador escolta i de tan en tan fa alguna pregunta per conèixer si aquesta forma de conduir la practica de manera quasi inconscient. Un senyal de que aquesta fase es fa de manera correcta està en que no hi ha discussions entre conductor i formador.

Nivell 2: Ajudar a l'usuari a fer-lo conscient de com té instal·lat l'hàbit de risc.

Com fer-ho?

Amb aquestes preguntes o similars:

- Aquests comportaments... et surten sense pensar-hi?
- Actues de manera inconscient?
- Fins a quin punt creus que tens l'hàbit de (córrer per exemple)

Limitacions

Les limitacions bàsicament provenen de no fer correctament el nivell anterior o posterior. Sense la fase 1 no tenim prou informació per fer conscient al conductor dels seus hàbits de risc, i sense canviar els hàbits de risc, objecte del nivell 3, ens quedem a mig camí.

Nivell 3: preparar els hàbits que haurà de practicar per substituir els hàbits de risc en costums de seguretat

Com fer-ho?

Amb aquestes preguntes o similars:

- Quins d'aquests comportaments o hàbits de risc són més greus, segons tu?
- Per on podries començar si haguessis de canviar (aquests) comportaments?

La creació d'un hàbit implica repetir varies vegades seguides el mateix comportament de seguretat. Aquí el formador pot ajudar a presentar un conjunt de conductes per a crear l'hàbit. Per exemple:

- 10 dies sense prendre alcohol quan he de conduir.
- 10 viatges seguits sense superar els límits legals de velocitat.
- Conduir durant 10 dies practicant la conducció segura.

Limitacions

En aquesta fase el conductor no està, encara, preparat per acceptar els compromisos, per això hem de presentar els possibles compromisos com una manera hipotètica de crear un hàbit. El conductor ha d'entendre que el que es diu és només a manera d'exemple, però a nosaltres ens va bé perquè quan arribi el moment després del testimoni, tenim una gran part de la feina feta.

Recomanacions

Presentem la proposta d'hàbits de manera teòrica i imaginativa per aconseguir que els conductors col·laborin a cercar l'hàbit més adequat. Si el conductor es manifesta disposat a canviar, li hem de dir que ja en parlarem després però que ho tenim present. S'ha de tenir present que es tendeix a simplificar aquesta tercera fase de revisió de comportaments, això és degut a que no es té en compte cada fase per preparar els futurs compromisos.

Els casos difícils on s'ha instal·lat l'hàbit de risc serà molt complex de canviar sense aquesta fase que tracta de treure un hàbit de risc amb un altre de seguretat.

Fase 4. Integració d'emocions i valors. Intervenció de les víctimes relacionades amb els accidents de bicicletes

Aquesta fase té molta importància per a donar força als compromisos immediats i a llarg termini. En l'elecció del testimoni cal tenir present que els usuaris del curs s'hi han d'identificar amb ell. Aquest fet és relativament fàcil de realitzar ja que amb molta probabilitat la víctima es pot presentar com a pare, mare, germà i fill entre altres. El testimoni ideal és aquell que té relació amb les víctimes dels conductors de bicicletes. Segons aquesta consideració la víctima pot ser:

- En primer terme els testimonis que han patit les conseqüències directes o indirectes dels accidents.
- Una persona conductora de bicicletes que ha estat víctima d'accident directe de trànsit.
- Un familiar, amic que pateix la mort o danys greus d'un parent o amic conductor de bicicleta.

Prèviament a la transmissió de sentiments per part del testimoni cal tenir present quina informació prèvia cal donar als testimonis i quins són els objectius dels testimonis en el context del curs

S'espera que aquestes emocions ajudin a acceptar les idees de la fase de millora de la informació i a integrar també els compromisos per canviar els costums de risc en seguretat.

Quan el testimoni expressa els seus sentiments i els usuaris les integren, les idees que hem introduït a la fase II s'accepten amb més facilitat. Les resistències a introduir nous hàbits de seguretat són més febles i amb més facilitat accepten compromisos per canviar costums de risc en seguretat.

Després del testimoni, i millor si aquest hi és present, els usuaris comenten i expressen quins seran els seus compromisos. **La presència del testimoni dóna serietat als compromisos i afavoreix l'aportació positiva dels components del grup.** S'aconsella que el testimoni estigui present en el procés en que els usuaris formulen els seus compromisos i alguns casos (depenen del testimoni), que hi sigui present des de la fase de revisió d'hàbits. En aquest cas el testimoni té autoritat moral per ajudar als usuaris a concretar els seus compromisos.

criteris per seleccionar els testimonis:

El millor testimoni és aquell amb el qual s'identifica l'usuari

Principals qualitats:

- Que tinguin trets similars als participants: edat, classe social, cultura, etc.

- Que encara que no tingui aquests trets li recordi una persona estimada: la seva mare, pare, germà petit, etc.
- Que el testimoni senti les conseqüències de l'accident i millor si no ho superat encara. Que no tingui una actitud defensiva ("per sort vaig tenir un accident").
- Si un testimoni és emotiu i creu que pot quedar bloquejat, l'hem de valorar; és un bon moment per transmetre emocions, encara que aquesta situació pot fer patir als testimonis

Sense els testimonis no podríem canviar les actituds dels usuaris al curs. Algunes conseqüències dels accidents no es poden guarir ni recuperar, però si evitem altres accidents, potser farem que es sentin més útils en aquest món de les víctimes dels accidents de trànsit. Aquestes serien, de manera indicativa les principals funcions a realitzar del formador i del testimoni:

1. Temps entre 15 i 25 minuts
2. El formador presenta en general el testimoni. Nom, i algun altre detall com professió, etc. El que cal és que es vegi que és una persona amb totes les seves implicacions i sentiments.
3. "Explica si et plau com has patit les conseqüències d'un accident" (personalment o indirectament)
4. Descripció de l'accident:
 - Context, lloc, dia i hora, circumstàncies
 - Com va ser l'accident, quins factors de risc van intervenir.
 - No heu de parlar de les causes o el perquè, això ens portaria a la fase de millora de la informació i reduiria les emocions.
 - conseqüències immediates i a llarg termini.
 - Si es produeix uns moments de silenci, no cal trencar-lo immediatament. Aquest silenci ajuda a integrar els sentiments
5. Els participants acostumen a fer alguna pregunta relacionada amb les conseqüències dels accidents. Normalment ens hi avenim.
6. Com ja hem comentat el testimoni estarà present durant la sessió dels compromisos i si convé donarà la seva opinió.
7. Consideracions:
 - El formador pot iniciar un diàleg si es creu convenient per entendre millor el que sent el testimoni i les conseqüències dels accidents. De vegades va bé comentar el poc esforç que suposa evitar l'accident i el difícil que resulta superar i sobreviure amb els danys soferts.
 - S'ha d'evitar, com ja hem dit, portar la conversa a qüestions tècniques (el perquè), ja que això suposa una situació molt poc emotiva.

- També s'ha d'evitar donar consells als usuaris, això seria moralitzar. Però. Quan ja s'han acabat els compromisos personals de cada un i s'han comentat en el grup, si hi ha algú que pot donar consells individuals i al grup, és el testimoni, només ell sap i viu les conseqüències d'un accident i fins hi tot se li perdona que pugui pressionar als usuaris amb contundència. Aprofitem aquesta ocasió.

Aspectes que cal evitar

1. Que els testimonis actuïn com a representants d'una associació i no com a persones que han patit un accident
2. Que esbronquin als usuaris com si aquests fossin els culpables dels seus mals i no com a possibles víctimes que cal recuperar.
3. Que presentin l'accident com una situació que cal oblidar, com una fatalitat que no es pot evitar o, encara pitjor, com una situació carregada d'aspectes positius. "gràcies a l'accident la vaig conèixer"
4. Que presentin imatges (CD, vídeos i frases) la situació real i en directe no es pot suplir per imatges no en directe.

Sessió de discussió i presentació de compromisos:

Una vegada comentats els punts anteriors s'inicia un diàleg per aprofundir sobre les conseqüències dels accidents i es constata els beneficis que pretenem aconseguir conduint amb risc i les possibles conseqüències que comporta els accidents.

El/la formador/a:

1. Convida als conductors a que formulin els compromisos que s'han iniciat en la fase de revisió de comportaments. En aquesta fase es poden compensar aspectes que no s'han pogut resoldre en la fase de millora de la informació i revisió de comportaments. El formador de manera especial ha de procurar que els compromisos siguin fruit d'una decisió lliurement manifestada. De totes maneres el formador pot suggerir com millorar el compromís si cal o l'usuari no acaba de trobar el compromís més adequat.
2. Una vegada han expressat els compromisos, es demana als membres del grup que opinin sobre la força, o la conveniència de modificar o aprofundir en els compromisos. Cal que els compromisos es realitzin de manera que siguin exposats públicament davant del grup.
3. En aquesta fase també es demana als usuaris, si no s'hi oposen, el permís trucar-los per telèfon al cap de 6 mesos o un any per constatar fins a quin punt es mantenen a llarg del temps aquests compromisos. Aquest fet es realitza en la següent fase d'avaluació de sortida.

Fase 5. Avaluació final

Els objectius d'aquesta fase són:

1. Conèixer els compromisos individuals i finals de cada participant en el programa.
2. Elaborar el perfil general de risc i comparar-lo amb el de l'avaluació inicial.
3. Avaluar la perdurabilitat dels compromisos al llarg del temps.

Com fer-ho?

1. Avaluant els compromisos escrits que reflecteixen les intencions que han verbalitzat en la sessió grupal.
2. Aplicant el qüestionari d'avaluació final del QAR-Bici i comparar els resultats de l'avaluació dels dos qüestionaris inicial i final.
3. Realitzant un seguiment dels resultats a llarg termini. Als 6 mesos d'haver assistit en el programa.

Limitacions

Aquesta fase es necessària si volem constatar l'eficàcia de l'aplicació del programa. Els punts 1) i 2) són una conseqüència de les fases anteriors. El seguiment a llarg termini està previst que es realitzi per telèfon amb una entrevista estructurada en profunditat.

Recomanacions i advertiments

L'aplicació de les fases anteriors preparen la darrera fase de l'avaluació final però, el formador pot compensar possibles deficiències que no s'han resolt en les fases anteriors.

Coneixement, consciència i preparació dels hàbits de risc de cada participant del programa

Fase 4. Integració d'emocions i valors. Intervenció de víctimes relacionades amb els accidents de bicicleta

1. Presentació del testimoni
2. Sessió de discussió, i presentació de compromisos

Fase 5. Avaluació final.

1. Compromisos al finalitzar el curs
2. Compromisos al llarg del temps

Referències bibliogràfiques

Montané Capdevila, J.; Jariot Garcia, M. y Rodríguez Parrón, M. (2007). Actitudes, cambio de actitudes y conducción segura. Un enfoque crítico aplicado a la reducción de accidentes de tráfico. Barcelona: Laertes.

Servei Català de Trànsit (2018). Anuari Estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya 2017. SCT. Departament d'Interior. http://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat_viaria/anuari_2017_cat.pdf.

Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona 2018

<http://www.bcn.cat/estadistica/catala/dades/anuari/cap15/C1511050.htm>.

Ajuntament de Barcelona (2017). Fulletó informatiu sobre l'ús de la bicicleta a Barcelona.

http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/sites/default/files/Normativa_bicicleta_2017.pdf

DGT (2009). Guia del Ciclista. <http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Guia-del-ciclista-marcadores.pdf>

Annex 1

Qüestionari d'Avaluació del risc del conductor/a de Bicicleta (QAR-Bici)

Avaluació inicial

QÜESTIONARI D'AVALUACIÓ DEL RISC DEL CONDUCTOR DE Bicicleta (QAR-Bici)

Avaluació Inicial

Data inici

Data finalització

Dades de l'alumne

Nom i cognoms

Edat

Sexe: home dona altre

Lloc de residència habitual:

Barcelona Tarragona Lleida Girona Altres

Telèfon de contacte 1 Telèfon de contacte 2

Correu electrònic (e-mail)

Tipus de bicicleta que fas servir (assenyala amb una creu)

De ciutat

De competició

De carretera

Elèctrica

De muntanya

Altres, especifica

De competició

Quilòmetres anuals aproximats

Quants accidents has tingut en aquests dos darreres anys en bicicleta, essent tu la persona responsable?

Quins danys s'ha produït en aquests accidents? (assenyala, el lloc corresponent, el nombre d'accidents)

Danys materials	Danys físics	Danys morals	Sense danys
Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____	Nombre_____

En quants accidents has estat tu el responsable legal?

Com a conductor de ciclomotor o motocicleta.....

Com a conductor de turisme.....

Programa de Conducció Segura adreçat a conductors de bicicleta (PCS-Bicicleta)

Com a conductor de camió de menys de 3.500 kg.....

Com a conductor de d'autobús o camió de més de 3.500 kg.....

Altres. Especifica-ho

Quants punts has perdut en els darrers 4 anys?

Factor 1

1. Si anar en bicicleta fos tan ràpid com el transport públic, segur que la faria servir amb més freqüència.

1	2	3	4
Sempre			Mai

2. Utilitzo o utilitzaria un servei públic de bicicletes.

1	2	3	4
Sempre			Mai

3. Quan conduexo la bicicleta li dono las màximes prestacions.

1	2	3	4
Sempre			Mai

4. Faig servir la majoria dels avantatges que comporta la Inter – modalitat o versatilitat de la bicicleta.

1	2	3	4
Sempre			Mai

5. Crec que anar en bicicleta ajuda a reduir els problemes d'aglomeració.

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

Factor 2

6. Penso que com a ciclista tinc tots els avantatges dels vianants i també el respecte que mereixo dels altres conductors per ser ciclista.

1	2	3	4
Mai			Sempre

7. Quan vaig en bicicleta procuro no molestar ni perjudicar als vianants.

1	2	3	4
Mai			Sempre

8. Crec que quan es va en bicicleta el cansament o la son afecten poc a la seguretat, doncs es noten de seguida.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

9. Crec que als ciclistes ens afecta menys l'alcohol i les altres drogues en la conducció que als altres conductors.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

10. Quan m'espero davant d'un semàfor, m'afanyo en avançar fins hi tot abans de que doni pas als ciclistes.

1	2	3	4
Mai			Sempre

11. Quan vaig en bicicleta faig servir el mòbil.

1	2	3	4
Mai			Sempre

12. Quan vaig en bicicleta porto el casc, els guants, i calcat i vestimenta adequada.

1	2	3	4
Sempre			Mai

13. Escullo la meua bicicleta adaptada al meu pes, mida i les prestacions que li vull donar.

1	2	3	4
Sempre			Mai

14. Si portés un remolc homologat a la bicicleta, circularia amb les mateixes precaucions de sempre.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

15. Si porto, o si portés, un infant a la cadireta tinc o tindria les mateixes precaucions que quan vaig sol.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

16. Estaciono la bicicleta en qualsevol lloc on la pugui lligar o vigilar.

1	2	3	4
Mai			Sempre

17. Tinc o vull tenir una assegurança de responsabilitat civil.

1	2	3	4
Totalment d'acord			Totalment en desacord

18. Com a ciclista quan he de fer un canvi de gir aviso abans i, quan veig que ja em veuen i em donen pas, faig la maniobra.

1	2	3	4
Sempre			Mai

19. Vaig en bicicleta per les vies per on circulen turismes, motos, autobusos i vehicles pesants.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

20. En cas de circular per vies més concorregudes per vianants, miro de fer-me un lloc i crear consciència de que ciclistes i vianants hem de repartir-nos l'espai.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

21. Circulo sempre que puc pels carrils bici o vies reservades pels ciclistes

1 Sempre	2	3	4 Mai
-------------	---	---	----------

22. Quan puc, escullo circular per vies o zones de 30 qm/h, i si no hi ha, vaig per la calçada si està permès.

1 Sempre	2	3	4 Mai
-------------	---	---	----------

23. Quan circulo pel carril bici obligo als vianants que la creuen, a deixar-me pas.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

24. Quan no hi ha carril bici, ni altra via específica, si tinc espai circulo per les voreres.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

25. Quan circulo per la vorera i em trobo amb una intersecció vaig a la mateixa velocitat.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

26. Abans de fer un gir segueixo aquesta seqüència: faig el senyal adequat, miro si els altres vehicles em donen pas, i faig la maniobra pertinent.

1 Sempre	2	3	4 Mai
-------------	---	---	----------

27. Quan vaig per la vorera redueixo velocitat i vaig a menys de 10 km/h davant d'una intersecció

1 Sempre	2	3	4 Mai
-------------	---	---	----------

28. Quan circulo pel carril bici, vaig confiat/da perquè és una via especial on no hi haurà cotxes aparcats ni altres vehicles circulant.

Programa de Conducció Segura adreçat a conductors de bicicleta (PCS-Bicicleta)

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

29. Amb bicicleta quan circulo per carretera o per vies interurbanes, vaig com si anés per ciutat.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

30. Quan plou, neva o glassa vaig a menys velocitat de la senyalitzada.

1 Sempre	2	3	4 Mai
-------------	---	---	----------

31. Quan fa vent agafó igualment la bicicleta i vaig a la mateixa velocitat.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

32. Amb la bicicleta circulo confiant que els altres conductors respectaran la distància tant si van darrera meu com a l'avançar-me.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

33. En situació de trànsit intents, quan els vehicles circulen lentament o estan aturats, avanço entre ells i em situo al davant del semàfor.

1 Mai	2	3	4 Sempre
----------	---	---	-------------

34. Faig servir el timbre de la bicicleta per avisar als altres usuaris de la via.

1 Sempre	2	3	4 Mai
-------------	---	---	----------

35. Tinc cura per que els altres usuaris de la via em puguin veure fàcilment.

1 Sempre	2	3	4 Mai
-------------	---	---	----------

Qüestionari d'Avaluació del Risc del conductor de bicicleta (QAR-Bici)
 Full de respostes
 Avaluació Inicial (AI)

Factor 1				
	1	2	3	4
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<hr/>				
Total	<input type="text"/>			

Factor 2				
	1	2	3	4
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Factor 2				
	1	2	3	4
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	1	2	3	4
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<hr/>				
Total	<input type="text"/>			

Programa de Conducció Segura adreçat a conductors de bicicleta (PCS-Bicicleta)

Nom i cognoms:

QAR-Bici taula per la interpretació de resultats					
R	Avaluació inicial	Avaluació final	Avaluació inicial	Avaluació final	R
80	20	20	118-120	118-120	80
			115-117	115-117	
	19	19	112-114	112-114	
			109-111	109-111	
	18	18	106-108	106-108	
			103-105	103-105	
		100-102	100-102		
	17	17	97-99	97-99	
			94-96	94-96	
	16	16	91-93	91-93	
60		15	88-90	88-90	6'
			85-87	85-87	
		14	82-84	82-84	
			79-81	79-81	
		13	76-78	76-78	
			73-75	73-75	
		70-72	70-72		
	12	12	67-69	67-69	
			64-66	64-66	
	11	11	61-63	61-63	
40		10	58-60	58-60	40
			55-57	55-57	
		9	52-54	52-54	
			49-51	49-51	
		8	46-48	46-48	
			43-45	43-45	
		40-42	40-42		
	7	7	37-39	37-39	
			34-36	34-36	
	6	6	31-33	31-33	
20		5	28-30	28-30	20
			25-27	25-27	
		4	22-24	22-24	
			19-21	19-21	
		3	16-18	16-18	
			13-15	13-15	
		10-12	10-12		
	2	2	7-9	7-9	
			4-6	4-6	
	1	1	1-3	1-3	
R	Factor 1 Ciclisme saludable i ecològic		Factor 2 Ciclisme sense risc		R

Interpretació general segons els resultats obtinguts en R

Valoració del factor 1. Ciclisme saludable i ecològic

1. R 20: Nivell molt elevat d'ús saludable i ecològic de la bicicleta.

Tu formes part del grup selecte que lluita per aconseguir que les estructures socials i d'urbanisme transformin les ciutats i els espais públics en llocs transitables pels vianants, ciclistes i altres formes de desplaçament fred on es pugui fer salut i es redueixi la contaminació ambiental. Mantén-te així i col·labora en la construcció d'aquesta nova forma d'entendre els desplaçaments.

2.- R 40: Nivell elevat d'ús saludable i ecològic de la bicicleta.

Estàs predisposat/da a fer servir la bicicleta sovint i de manera saludable. Per això hem de ser el màxim respectuosos amb les normes de circulació i escollir les vies més segures i adequades. Convé revisar les puntuacions de més perill i circular en bicicleta sovint però de manera més segura.

3.- R 60: Nivell mig d'ús saludable i ecològic de la bicicleta.

Segons la teva puntuació fas un ús mig de la bicicleta. Fixat en quines puntuacions estàs més baix i mira si, sense perdre seguretat, pots millorar la teva salut, preservar més el medi ambient i fer servir més la bicicleta

4.- R 80: Nivell baix d'ús saludable de la bicicleta.

Amb aquesta puntuació el teu interès per utilitzar la bicicleta per mantenir la salut i col·laborar en un nou concepte de ciutat més ecològica, és poc significatiu. Plantejat si et convé utilitzar més aquest vehicle i estar en forma. Si veus que incrementar l'ús de la bicicleta et pot perjudicar per tenir que compartir la mateixa via amb altres turismes, demana carrils especials per bicicletes per poder en un futur obtenir més serveis.

Valoració del factor 2. Ciclisme sense risc

1 R 20: Nivell de risc baix com a ciclista

Et felicito. Mantén-te en aquesta franja de seguretat. Tinguis cura de que el possible increment d'ús de la bicicleta no t'obligui a circular per vies perilloses on hakis de compartir l'espai amb altres vehicles de més massa i velocitat. Circula amb seguretat

2 R 40: Nivell mig de risc com a ciclista

La bicicleta és el vehicle més perillós per la seva fragilitat. Per això hem de ser el màxim respectuosos amb les normes de circulació i escollir les vies més segures i adequades. Convé revisar les puntuacions de més perill i circular en bicicleta de manera més segura. Fem de la bicicleta la mobilitat més saludable i segura

3 R 60: Nivell alt de risc com a ciclista

Circular en bicicleta amb alt nivell de risc és una gran contradicció. No té sentit fruir de les avantatges de la bicicleta si poses en perill la teva seguretat. El ciclista és el conductor més fràgil, qualsevol tipus de problema que comporti un accident, el ciclista pot rebre conseqüències molt greus, i tan el conductor o conductora com la mateixa bicicleta pot quedar malmesa amb molta facilitat.

4 R 80: Nivell de risc molt alt com ciclista

Aquest és el màxim nivell de predisposició al risc circulant en bicicleta. Estàs en el 20% de la zona de més risc de tota la població de ciclistes. Ara encara tens la possibilitat d'aprofitar-te dels beneficis que pots tenir circulant amb bicicleta de manera segura. No et posis més en perill i evita els riscos que has assenyalat en el qüestionari.

Annex 2

Qüestionari d'Avaluació del risc del conductor/a de Bicicleta (QAR-Bici)

Avaluació final

QÜESTIONARI D'AVALUACIÓ DEL RISC DEL CONDUCTOR DE Bicicleta (QAR-Bici)

Avaluació Final

Data inici

Data finalització

Nom i cognoms

Factor 1

1. Si anar en bicicleta fos tan ràpid com el transport públic, segur que la faria servir amb més freqüència.

1
Sempre

2

3

4
Mai

2. Utilitzo o utilitzaré un servei públic de bicicletes.

1
Sempre

2

3

4
Mai

3. Quan condueixi la bicicleta li donaré las màximes prestacions.

1
Sempre

2

3

4
Mai

4. Faré servir la majoria dels avantatges que comporta la Inter – modalitat o versatilitat de la bicicleta.

1
Sempre

2

3

4
Mai

5. Crec que anar en bicicleta ajuda a reduir els problemes d'aglomeració.

1
Totalment d'acord

2

3

4
Totalment en desacord

Factor 2

6. Penso que com a ciclista tinc tots els avantatges dels vianants i també el respecte que mereixo dels altres conductors per ser ciclista.

1
Mai

2

3

4
Sempre

7. Quan vagi en bicicleta procuraré no molestar ni perjudicar als vianants.

1	2	3	4
Mai			Sempre

8. Crec que quan es va en bicicleta el cansament o la son afecten poc a la seguretat, doncs es noten de seguida.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

9. Crec que als ciclistes ens afecta menys l'alcohol i les altres drogues en la conducció que als altres conductors.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

10. Quan m'espero davant d'un semàfor, m'afanyaré en avançar fins hi tot abans de que doni pas als ciclistes.

1	2	3	4
Mai			Sempre

11. Quan vagi en bicicleta faré servir el mòbil.

1	2	3	4
Mai			Sempre

12. Quan vagi en bicicleta portaré el casc, els guants, i calcat i vestimenta adequada.

1	2	3	4
Sempre			Mai

13. Escolliré la meua bicicleta adaptada al meu pes, mida i les prestacions que li vull donar.

1	2	3	4
Sempre			Mai

14. Si portés un remolc homologat a la bicicleta, circularia amb les mateixes precaucions de sempre.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

15. Si porto, o si portés, un infant a la cadireta tinc o tindria les mateixes precaucions que quan vaig sol.

1	2	3	4
Totalment en desacord			Totalment d'acord

16. Estacionaré la bicicleta en qualsevol lloc on la pugui lligar o vigilar.

1 2 3 4
Mai Sempre

17. Tinc o vull tenir una assegurança de responsabilitat civil.

1 2 3 4
Totalment d'acord Totalment en desacord

18. Com a ciclista quan hagi de fer un canvi de gir avisaré abans i, quan vegi que ja em veuen i em donen pas, faré la maniobra.

1 2 3 4
Sempre Mai

19. Aniré en bicicleta per les vies per on circulen turismes, motos, autobusos i vehicles pesants.

1 2 3 4
Mai Sempre

20. En cas de circular per vies més concorregudes per vianants, miraré de fer-me un lloc i crear consciència de que ciclistes i vianants hem de repartir-nos l'espai.

1 2 3 4
Mai Sempre

21. Circularé sempre que pugui pels carrils bici o vies reservades pels ciclistes

1 2 3 4
Sempre Mai

22. Quan pugui, escolliré circular per vies o zones de 30 qm/h, i si no hi ha, aniré per la calçada si està permès.

1 2 3 4
Sempre Mai

23. Quan circuli pel carril bici obligaré als vianants que la creuen, a deixar-me pas.

1 2 3 4
Mai Sempre

24. Quan no hi hagi carril bici, ni altra via específica, si tinc espai circularé per les voreres.

1 2 3 4
Mai Sempre

25. Quan circuli per la vorera i em trobi amb una intersecció aniré a la mateixa velocitat.

1 2 3 4

- | | Mai | | Sempre |
|--|-------------|---|------------------|
| 26. Abans de fer un gir seguiré aquesta seqüència: faig el senyal adequat, miro si els altres vehicles em donen pas, i faig la maniobra pertinent. | 1
Sempre | 2 | 3
4
Mai |
| 27. Quan vagi per la vorera reduiré la velocitat i aniré a menys de 10 km/h davant d'una intersecció | 1
Sempre | 2 | 3
4
Mai |
| 28. Quan circuli pel carril bici, aniré confiat/da perquè és una via especial on no hi haurà cotxes aparcats ni altres vehicles circulant. | 1
Mai | 2 | 3
4
Sempre |
| 29. Amb bicicleta quan circuli per carretera o per vies interurbanes, aniré com si anés per ciutat. | 1
Mai | 2 | 3
4
Sempre |
| 30. Quan plougui, nevi o geli aniré a menys velocitat de la senyalitzada. | 1
Sempre | 2 | 3
4
Mai |
| 31. Quan faci vent agafaré igualment la bicicleta i aniré a la mateixa velocitat. | 1
Mai | 2 | 3
4
Sempre |
| 32. Amb la bicicleta circularé confiant que els altres conductors respectaran la distància tant si van darrera meu com a l'avançar-me. | 1
Mai | 2 | 3
4
Sempre |
| 33. En situació de trànsit intents, quan els vehicles circulen lentament o estan aturats, avançaré entre ells i em situaré al davant del semàfor. | 1
Mai | 2 | 3
4
Sempre |
| 34. Faré servir el timbre de la bicicleta per avisar als altres usuaris de la via. | 1
Sempre | 2 | 3
4
Mai |

35. Tindrè cura per que els altres usuaris de la via em puguin veure fàcilment.

1
Sempre

2

3

4
Mai

Qüestionari d'Avaluació del Risc del conductor de bicicleta (QAR-Bici)
 Full de respostes
 Avaluació Final (AF)

Factor 1				
	1	2	3	4
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<hr/>				
Total	<input type="text"/>			

Factor 2				
	1	2	3	4
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Factor 2				
	1	2	3	4
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	1	2	3	4
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<hr/>				
Total	<input type="text"/>			

Annex 3

**Fitxa de desenvolupament del programa Viu la
bicicleta sense accidents
Document pels alumnes**

Nom i cognoms

Edat Sexe: home dona altres opcions

Lloc de residència habitual:

Barcelona Tarragona Lleida Girona Altres

Telèfon de contacte email

Resultats del programa

1. Omple les dades amb la puntuació directa (no puntuació R) segons els fulls de respostes de l'Avaluació Inicial (AI) i Avaluació Final (AF)

Factor 1		Factor 2	
AI	AF	AI	AF

2. Descriu els principals ítems de risc obtinguts a l'avaluació inicial per a cadascun dels factors. Indica el número d'ítem on la teva puntuació ha estat 3 o 4 a l'avaluació inicial

Resum dels indicadors de risc tractats	
Factor 1	_____

Factor 2	_____

Compromís

Jo, _____, estic disposat/da a...

3. Valoració de les activitats de revisió dels hàbits i dels costums de seguretat

0	1	2	3	4	5
---	---	---	---	---	---

4. Activitats de millora dels valors, emocions i els sentiments favorables a la conducció segura

Activitats desenvolupades	Compromís: T'has sentit emocionat al fer el compromís?	Valoració d'aquesta activitat
Testimoni..... <input type="checkbox"/>	0 – 1 – 2 – 3 – 4 – 5	Testimoni 0 – 1 – 2 – 3 – 4 – 5
Audiovisual..... <input type="checkbox"/>		Audiovisual 0 – 1 – 2 – 3 – 4 – 5
Altres..... <input type="checkbox"/>		Altres 0 – 1 – 2 – 3 – 4 – 5

5. Puntua del 0 al 5 quina ha estat la teva valoració general del curs

0	1	2	3	4	5
---	---	---	---	---	---

Annex 4

Fitxa de seguiment del programa Viu la bicicleta sense accidents a llarg termini

Recordo que els meus factors de més risc eren

En quins aspectes creus que has millorat?

Recordes el teu compromís del curs de seguretat viària adreçat a ciclistes?
Quin va ser?

El portes a terme?