



Dr. Maria Seguí-Gomez
Directora General
Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcarcel 44,
Madrid 28071
Spain
email: maria.segui@dgt.es

30.9.13

Dear Dr. Segui-Gomez

The Transport & Health Study Group is a European scientific society, initially founded in the UK, which promotes study of the relationships between transport and health.

With the exception of the reference to cycle helmets THSG fully supports and endorses the statement by the Spanish Society of Epidemiology which I repeat below.

LA BICICLETA, UN MEDIO DE TRANSPORTE SEGURO Y SALUDABLE. ¿QUÉ MEDIDAS TOMAR PARA SU BUEN USO?

La promoción del uso de la bicicleta es una prioridad para la Salud Pública

La SEE considera una prioridad la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte

Son necesarias medidas a distintos niveles para incentivar su uso de forma segura

Actualmente no existen dudas acerca del efecto positivo de la actividad física sobre la salud de la población y, en contraposición, los efectos adversos de la inactividad física: es un factor de

Executive Members:

Chair: Dr Steve Watkins
Transport & Health Study Group
Edward St
STOCKPORT SK1 3XE ENGLAND

Tel 0161.474.2450
Email: stephen.watkins1@nhs.net

Secretary : Liz Davies

Vice Chair: Dr Jenny Mindell

Treasurer: Ms Beverley Gallier

Mr Christopher Hadfield

Dr Adrian Davis

Dr Margaret Douglas

Dr Selena Gray

Dr Seraphim Alvanides

Mr. Geoffrey Barnes

ClIrr Dr Helena McKeown

Mr Malcolm Wardlaw

Prof Roger Mackett

Mr Vincent Walsh

Parliamentary Advisers:

Debbie Abrahams MP
Andrew Gwynne MP
Dr John Pugh MP
Sir Peter Bottomley MP

Advisers

Prof. Linda Jones
Dr. Eleanor Roaf
Mr. Dominic Harrison, Chair of PATH
Mr. Duncan Vernon RoSPA
Mr. Philip Insall Sustrans

European Committee

Dr Kevin Kelleher	(Ireland)
Abelsson Bjorn	(Sweden)
Adrian Davis	(UK)
Catherine Perez	(Spain)
Christopher Hadfield	(UK)
Elise Van Kempen	(Netherlands)
Jenny Mindell	(UK)
Karen Vincenti	(Malta)
Rosana Peiro	(Spain)
Seraphim Alvanides	(UK)
Stephen Watkins	(UK)

The Transport & Health Study Group is a network of professionals and academics which promotes the study of and research into the relationship between transport and the health of the population.

riesgo de numerosas enfermedades crónicas como cardiopatías, diabetes, cáncer u osteoporosis, y la Organización Mundial de la Salud la sitúa como el cuarto factor de riesgo de mortalidad global, al cual se le puede atribuir el 5,5% de la mortalidad mundial total. Por otra parte, existe una amplia evidencia de que la actividad física de intensidad moderada como caminar o desplazarse en bicicleta, comporta un importante impacto de ganancia en salud. En los últimos años, tras décadas de una motorización agresiva de las ciudades, favorecida por un desarrollo urbanístico concebido prioritariamente para el vehículo privado, en muchos países la sociedad está pidiendo una transformación y recuperación de las mismas para las personas, que permita disfrutar del entorno al aire libre y poder desplazarse de forma activa y sin riesgos. La promoción de modos de desplazamiento activos, a pie o en bicicleta (en

contraposición al uso de vehículos a motor) constituye actualmente una oportunidad para la salud pública con un gran potencial para la mejora de la salud y el bienestar de la población. Las acciones a desarrollar requieren actuar a diferentes niveles de planificación desde una perspectiva multisectorial y suponen un claro ejemplo del efecto sobre la salud de

intervenciones en otras políticas.

Partiendo del planteamiento expresado en el párrafo anterior, la Sociedad Española de Epidemiología (SEE) considera necesario que las diferentes administraciones públicas con responsabilidad en el transporte y la seguridad vial, promuevan el uso de la bicicleta en el entorno urbano de manera que se incluya como parte integral del sistema de transporte. Esto tiene aún más relevancia dado el actual contexto cambiante de la sociedad española, en la que el uso de la bicicleta en el ámbito urbano es aún incipiente, con un gran potencial de crecimiento, en comparación con otros países con una gran tradición ciclista para uso diario.

La promoción del uso de la bicicleta implica actuar a distintos niveles:

2

- Diseñar carriles para bicicletas protectores y seguros tanto para las y los ciclistas de todas las edades y en barrios de cualquier nivel socioeconómico, como para los desplazamientos de los peatones.
- Cambiar las políticas de movilidad, en el sentido de que el vehículo a motor privado pase a un nivel secundario y la prioridad se sitúe en los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, cambiando la gestión del tráfico motorizado. Esto

supone cambiar la concepción de ciudad.

□ Limitar la velocidad de circulación, para los inevitables desplazamientos motorizados, a niveles que eviten lesiones graves en caso de colisión contra usuarios vulnerables como peatones o ciclistas.

□ Aplicar todas las estrategias (informativas, educativas, económicas, de promoción de la salud, y en caso necesario también legislativas) para lograr que todos los ciclistas utilicen aquellas medidas de seguridad de eficacia contrastada, incluyendo de forma prioritaria el uso de casco y sistemas de iluminación y reflectantes, tanto en entorno urbano como no urbano. La evidencia científica respecto a la disminución de la morbimortalidad por el uso del casco en ciclistas es absolutamente concluyente.

□ Facilitar infraestructuras que permitan el aparcamiento seguro, eviten el robo de las bicicletas.

□ Permitir los desplazamientos en transporte público con las bicicletas de forma ordenada y en convivencia con las otras personas usuarias del transporte público.

□ Implementar programas de bicicletas públicas en aquellas ciudades donde todavía no se ha implementado. Y destinar los recursos necesarios para el correcto mantenimiento del sistema de bicicletas públicas en aquellas ciudades que ya los han implementado. Facilitar el acceso al uso de estas bicicletas a través de tarifas que supongan un bajo coste.

□ Llevar a cabo acciones para prestigiar y mejorar la imagen de las personas que utilizan la bicicleta en sus desplazamientos, como personas que contribuyen al bienestar de la ciudad facilitando la disminución de la contaminación atmosférica y acústica, y la mejora de la salud de la población. Esto se contrapone a incentivar el uso de vehículos a motor privados.

□ Promover la realización de una evaluación de impacto en salud de las acciones propuestas en los puntos anteriores que permita identificar, cuantificar y evaluar los efectos positivos y negativos de las medidas, proponer recomendaciones para mitigar los efectos negativos y monitorizar el cumplimiento de éstas y de los efectos en salud.

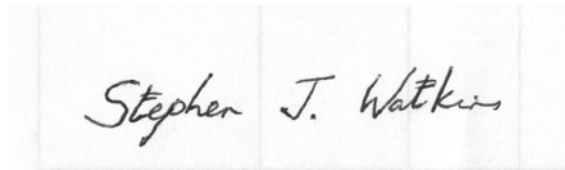
3

Para conseguir avanzar de forma decidida en esta dirección es necesario, no obstante, un planteamiento global que impulse acciones en los distintos niveles de forma paralela.

Barcelona junio 2013

On the issue of cycle helmets THSG believes that compulsory cycle helmets do more harm than good as they discourage cycling and as there are doubts about the effectiveness of the protection they offer. However the Spanish representatives on our committee disagree with this policy, at least in the Spanish situation where cycling rates are very low.

Yours sincerely

A handwritten signature in black ink on a light-colored background. The signature reads "Stephen J. Watkins" in a cursive script.

Dr. Stephen Watkins

BSc,MB,ChB,MSc,FFPH,FFSRH,MILT

Chair, Transport & Health Study Group

Yours sincerely

(Dr) STEPHEN J. WATKINS
BSc,.MB,ChB, MSc, FFPH, HonFFSRH, MILT
Chair, Transport and Health Study Group