

3er. CONGRESO DE LA BICICLETA

Anna Ferrer Gimenez
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Dirección General de Tráfico



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Bicicletas. Evolución víctimas mortales

Fallecidos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2007	2008/2003
Carretera	63	68	59	55	67	43	-36%	-32%
Zona Urbana	15	21	23	20	22	11	-50%	-27%
Total	78	89	82	75	89	54	-39%	-31%

Fuente: DGT. Base de datos de accidentes a 30 días. Año 2008

- En 2008 respecto de 2003 la disminución de la cifra de fallecidos en bicicleta ha sido mayor en carretera que en zona urbana.
- En 2008 las bicicletas se vieron implicadas en 2.971 accidentes, en los que fallecieron 54 ciclistas y resultaron heridos 2.802.
- Los accidentes se produjeron mayoritariamente en zona urbana (69%)
- El mayor número de ciclistas fallecidos se produjo en carretera (80%).
- Los accidentes con víctimas de las bicicletas representan en torno al 3% del total: 2% en carretera y 4% en zona urbana.

Muertos carretera + zona urbana a 30 días. Grupos de edad

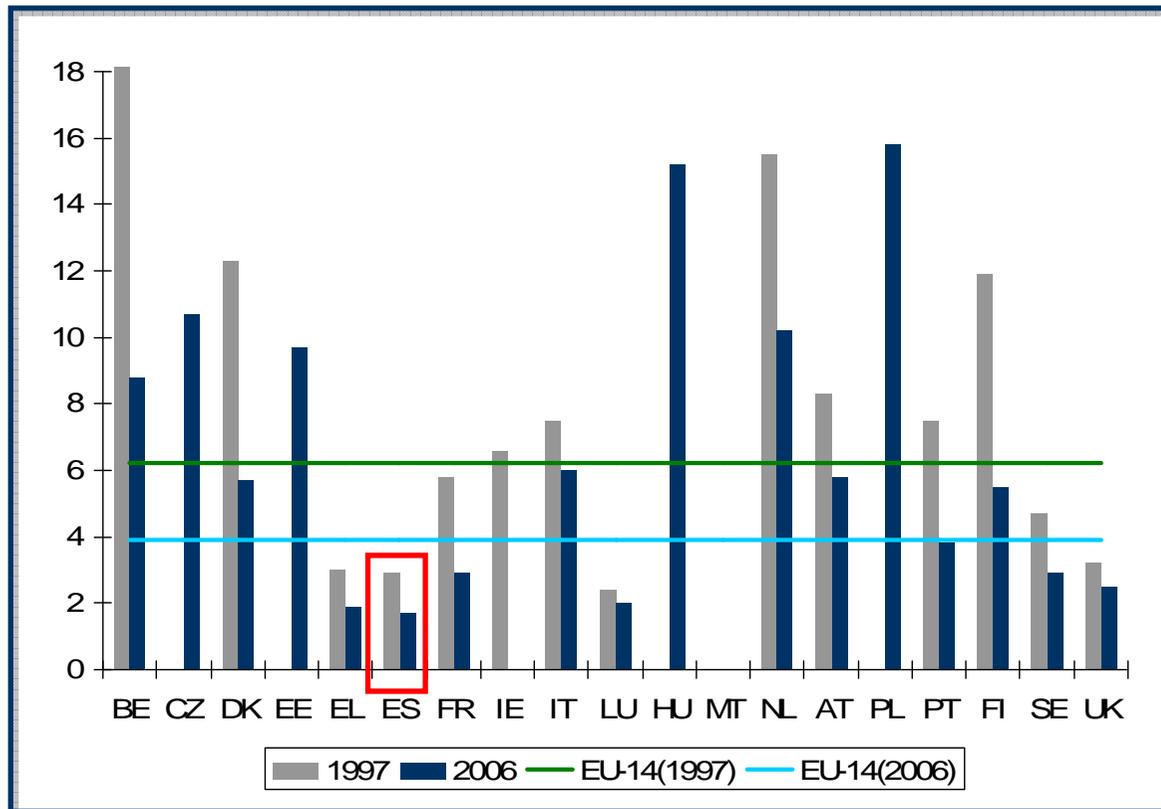
	Peatones	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo
De 0 a 14	24	5	8	0	41
De 15 a 17	7	1	49	9	28
De 18 a 20	11	0	29	17	144
De 21 a 24	15	1	14	40	173
De 25 a 34	40	5	17	191	331
De 35 a 44	68	10	15	137	214
De 45 a 54	54	10	18	64	175
De 55 a 64	43	8	9	23	143
Más de 64	217	14	24	7	235
sin esp	23	0	0	7	17
Total suma	502	54	183	495	1.501

Base de datos de accidentes a 30 días. Año 2008

- En las colisión frontolateral es en la que se producen más muertos. En el caso de zona urbana el porcentaje asciende a 78%, en carretera convencional el 70%.
- Las víctimas no ciclistas las encontramos en los atropellos: 11 en carretera y 201 en zona urbana aunque ninguna mortal.

España está bastante por debajo de la media de ciclistas fallecidos de los países europeos

EVOLUCIÓN CICLISTAS FALLECIDOS 1997-2006



Al igual que en Europa, en España la representatividad del colectivo ha aumentado, y aunque no es elevada, es un colectivo a considerar de cara al futuro, ya que adquirirá un mayor protagonismo.

- Las cifras urbanas no disminuyen al mismo ritmo que las interurbanas
Periodo 2003-2008: Carretera -45% , Urbana -31% reducción
- Fallecen los más vulnerables del sistema (43% de peatones, 3% ciclistas, 33% motocicletas).
- En el ámbito urbano realizamos la mayor parte de nuestros desplazamientos
- La UE recomienda colaboración entre las Administraciones
- El logro conseguido en la Política de Gobierno de la Nación en seguridad vial debe transferirse a las Políticas Municipales.
- La movilidad sostenible implica movilidad segura. El objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no es la fluidez del tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios del espacio público priorizando a los más vulnerables
- Ampliar la colaboración que entre DGT y Ayuntamientos se viene llevando a cabo, a la planificación estratégica.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2010-2020

Ciclistas, una prioridad para 2020

Objetivo: *“Proporcionar un desplazamiento seguro en bicicleta en todas las vías”*

Líneas de trabajo:

- **Revisión normativa** que incorpore la movilidad en bicicleta: Reglamento General de Circulación, y Ordenanzas Municipales.
- **Recomendaciones técnicas** “Diseño de la infraestructura para los ciclistas”: Manual de buenas prácticas: carriles bici, arcenes, señalización de vías de circulación prioritaria ...
- **Concienciación/responsabilidad /disciplina:** promoción del uso del casco, uso de luces y elementos reflectantes, casco obligatorio hasta los 14 años, sistema público de bicis, 1'5 m en adelantamientos, ...
- Análisis de movilidad y hábitos de ciclistas

CONVENIO JCT-FEMP DE 25 DE NOVIEMBRE

- El objeto fundamental del Convenio es establecer el marco básico de colaboración entre la JCT y la FEMP para el desarrollo de una mejor y más efectiva participación de los Ayuntamientos en el diseño, ejecución y evolución de las políticas de seguridad vial que se desarrollen en sus respectivos ámbitos territoriales.

- 5 apartados básicos

1.- Elaborar una nueva propuesta de Ordenanza Tipo

2.- Realizar un informe anual sobre actividad policial conjunta

3.- Impulsar aprobación Planes Urbanos Seguridad Vial

4.- Diseño y organización Encuentro Ciudades

5.- Plan de Formación en seguridad vial para responsables municipales

¿POR QUÉ ELABORAR NUEVA PROPUESTA ORDENANZA TIPO?

- La vigente del año 2002 no responde ya a las exigencias actuales:
 - Se limita básicamente a hacer una regulación de las cuestiones relativas a señalización, aparcamiento, carga y descarga, ORA y procedimiento sancionador.
 - Ordenanzas Municipales de más reciente elaboración introducen una visión más evolucionada y acorde con el concepto actual de seguridad vial urbana.
 - Se pretende introducir esta visión más actual en la nueva Ordenanza Tipo para ofrecerla como guía a todos los municipios

NUEVA ORDENANZA TIPO: UNA VISIÓN MÁS AVANZADA

- Inclusión de un título específico para regular el impacto ambiental.
- Elaboración de otro título exclusivo para peatones, zonas peatonales, accesibilidad y calles residenciales.
- Creación de un capítulo concreto sobre las infraestructuras de las bicicletas.
- Creación de un capítulo referido a la circulación de bicicletas.
- Se incluirá como uno de los anexos a la ordenanza “los servicios públicos de bicicletas”

PRINCIPALES HITOS Y ACTUACIONES

- El 16 de marzo se constituyó el grupo de trabajo para la elaboración de la propuesta de nueva Ordenanza Tipo.
- El grupo lo componen técnicos municipales y policías locales, junto con técnicos de la DGT (según se establece en el Convenio de 25 de noviembre)
- Se ha hecho un borrador del nuevo índice y distribuido tareas para elaborar los diferentes títulos y anexos.
- En junio se pretende tener una primera versión del documento
- Se espera tener el documento final dentro del año 2010.

observatorio@dgt.es

www.dgt.es

*“Estudio sobre tráfico de ciclistas en las carreteras de algunas provincias españolas.
Informe 2009”*



- El perfil del ciclista entrevistado corresponde a un hombre de una edad en torno a los 38 años, con estudios de, al menos grado de bachillerato, que trabaja por cuenta ajena y que pertenece a un club ciclista.
- Practica dos o tres veces por semana y suele hacerlo en grupos reducidos (de 1 a 3 personas)
- Cuando salen en carretera coinciden hasta con un máximo de otros veinte ciclistas, lo que indica que suelen realizar rutas frecuentadas por otros ciclistas.
- Hacen un recorrido de una distancia media de 60 kilómetros. Si puede ser, eligen recorridos de orografía montañosa que hace un poco más complicada la ruta.
- Eligen recorridos cercanos a su domicilio, con poco tráfico y que tengan un arcén que les permita practicar su deporte con la mayor seguridad posible.

“Estudio sobre tráfico de ciclistas en las carreteras de algunas provincias españolas. Informe 2009”



- Casi nunca suelen practicar por autovías o carreteras nacionales, ni tampoco por carreteras con carril bici, aunque en este caso se debe a la escasez generalizada de carreteras dotadas con esta infraestructura.
- Consideran que existe cierta peligrosidad en los recorridos efectuados.
- Muy críticos con el estado de conservación de las carreteras, en especial con la limpieza del arcén, la inexistencia de carriles segregados, la inexistencia de carriles bicis coloreados, la anchura de los mismos y la falta de señalización de precaución por la presencia de ciclistas en carretera.
- Casi la mitad ha sufrido un accidente aunque leve

“Estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas”. Fundación de los Ferrocarriles españoles. Diciembre 2006

- Existen, en cada una de las provincias estudiadas, una serie de **carreteras** que son **más transitadas** por el colectivo ciclista, hecho que puede permitir a las Administraciones competentes en cada caso, **abordar** diferentes actuaciones para reducir, al menos en estas vías, **la accidentalidad** de los ciclistas.
- Las **carreteras más valoradas** para realizar deporte en bicicleta son principalmente las que **tienen poco tráfico**, dificultades montañosas, locales, etc. (las autovías y carreteras nacionales son los tipos de vías más transitados).
- Necesidad de realizar algún tipo de intervención encaminada a **facilitar la salida a los ciclistas de los núcleos de población** puesto que es un factor esencial a la hora de elegir y realizar un recorrido.
- El **95%** de los encuestados **utiliza casco**, aspecto relacionado con la obligatoriedad que impone la legislación actual.
- Escasa utilización de luces y espejos retrovisores.