



La siniestralidad de los ciclistas se resiste a la tendencia general a la baja.

Aunque la mortalidad entre los ciclistas se ha mantenido en los últimos años, ha crecido el número de heridos. La DGT y el RACE han realizado sendos estudios para conocer la situación, a nivel de seguridad vial, de este colectivo y cuáles son las carreteras más utilizadas. Más carriles-bici segregados, carreteras y arcenes más limpios, señalizar las vías más utilizadas por ciclistas y mayor concienciación de ciclistas y conductores son las principales peticiones.

DGT Y RACE ESTUDIAN LA SEGURIDAD DE LOS CICLISTAS

# Arcenes limpios, carriles y respeto

J. M. M.

Fotos: **Paul Alan PUTNAM**

Mapas: **Dlirios**

**C**ada cuatro días muere un ciclista en las carreteras españolas y cada día, siete resultan heridos, según datos del RACE (Real Automóvil Club de España).

Así, no es raro que la Dirección General de Tráfico (DGT) y el RACE hayan coincidido en estudiar este colectivo y su seguridad, trazando un perfil del ciclista. “*Es el tercer deporte en España en cuanto a practicantes, tras natación y fútbol*” explica Tomás Santa Cecilia –director de Seguridad Vial del RACE–, que citó un estudio del Consejo Superior de

Deportes y datos del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), de que en los hogares españoles hay más bicis que balones para avalarlo.

La gran novedad del estudio de la DGT es haber identificado las rutas y vías por las que circulan habitualmente los ciclistas en 40 provincias –completando el trabajo que en ocho provincias realizó en 2007– y las características de los mismos. Mientras, el RACE se centró en la siniestralidad de este colectivo tan vulnerable, que, lejos de la tendencia general a la baja, creció un 14% de 2003 a 2007: “*Debe empezar a preocupar la accidentalidad de ciclistas en el ámbito urbano*”, señaló Ignacio Díaz, secretario general de RACE, al valorar que una cuarta parte se produce en ciudad. Pero, “*a pesar*

del gran peso que la bicicleta está tomando en la ciudad –matiza Santa Cecilia–, donde mayor siniestralidad se produce es en carretera”, donde, en 2007, hubo 67 fallecidos frente a 22 en ciudad.

Así como en Suiza o Bélgica, donde su uso como medio de transporte supera el 13%, en España la bicicleta tiene un componente recreativo y sólo el 1% la usa en desplazamientos laborales. “Los fallecidos en general están descendiendo –señaló Santa Cecilia–, pero en colectivos como ciclistas, peatones o motoristas, las cifras están creciendo”, poniendo nombre a ‘nichos’ de actuación a los que previamente Ignacio Díaz se refería como camino para rebajar la accidentalidad. De hecho, en 2007 murieron 89 ciclistas (67 en carretera) frente a los 77 de 2003.

Los trabajos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT y del RACE –con respuestas de 3.450 ciclistas y, además, el análisis de los datos de accidentalidad de la DGT entre 2003 y 2007– trazan un perfil del ciclista bastante similar.

**VARÓN Y CON CASCO.** En ambos estudios, el ciclista es varón (97%), utiliza casco obligatorio en vías in-

## Las carreteras con más ciclistas

Estos mapas destacan las carreteras por las que la circulación de ciclistas es mayor y más habitual en la provincia de cada Comunidad Autónoma con mayor presencia de bicicletas. En este sentido, cabe recordar que en esta parte del estudio faltan las provincias de la primera parte del mismo (A Coruña, Alicante, Barcelona, Guipúzcoa, Madrid, Málaga, Sevilla y Toledo), que pueden consultarse en: [www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num185-2007-ciclistas.pdf](http://www.dgt.es/revista/archivo/pdf/num185-2007-ciclistas.pdf)



## LA DGT HA ESTUDIADO CUÁLES SON LAS VÍAS MÁS UTILIZADAS POR CICLISTAS EN 40 PROVINCIAS

### Cuatro situaciones de peligro

Según el RACE, el 71% de los ciclistas ha sufrido situaciones de peligro en carretera con frecuencia o mucha frecuencia. Y destacan estas como las más peligrosas:

- Un vehículo que adelanta al ciclista y no respeta la distancia de seguridad (1,5 m).

- Un vehículo que, adelantando, invade el carril en sentido contrario al que circula el ciclista.

- Circular por un arcén sucio. Para Tomás Santa Cecilia éste “hace salir al ciclista del arcén y hacer movimientos raros” y desata una situación de peligro. El responsable de Seguridad Vial del RACE señala que “si queremos reducir su siniestralidad, hay que mantener las carreteras limpias y construir más carriles-bici”.

- Un vehículo pesado adelantando al ciclista. Para Abraham Olano, el conductor no es consciente del ‘empujón’ que da al ciclista un vehículo –más si es pesado– a alta velocidad.

Un pequeño estudio con medidores láser avala que el 72% de los conductores no respeta la distancia obligatorio de seguridad de 1,5 m. al adelantar y que el 56% de los vehículos no reduce la velocidad –un 7% la incrementa– al adelantar.



## Las carreteras con más ciclistas



terurbanas (97%) –aunque discrepan en los que llevan material reflectante (22%, según RACE y 60%, según DGT)– y sale en bici de 2 a 4 días a la semana (50%), en grupos de 2 a 10 ciclistas (60%). El estudio del RACE especifica las horas de mayor afluencia de ciclistas en las carreteras (75%, de 8 a 13:00 h.), que marchan en grupo (64%) y circulan en paralelo (77%) –aunque un 10% circula en pelotón–.

Los estudios difieren ligeramente en la edad (de 25 a 54 años: RACE 78%-DGT 90%), pertenencia a una peña o club (DGT 72%-RACE 62%) y también al número de kilómetros recorridos. El RACE, sitúa la media entre 7.000 y 10.000 km/año (38%), y la DGT entre 51 y 70 km. en cada salida.

**CÓMO ELEGIR LA RUTA.** Según el RACE, el 73% de los ciclistas circu-

la por carretera o por vías sin arcén o con éste inferior a 1,5 metros (58%), y con intensidad de tráfico media o moderada (67%).

Pero ¿cómo eligen las rutas? Según la encuesta de la DGT, la mayoría (82%) las escoge por tener origen en su domicilio, su poco tráfico (78%), tener arcén (64%), paisajes atractivos (59%), buen firme o ser locales (58%) y destaca que sólo un 30% las elige por tener carril-bici. No obstante, en la práctica, el 65% circula por vías con origen en su domicilio; el 36%, en vías con dificultades montañosas; y el 34%, en las que tienen poco tráfico.

**PELIGRO.** El 71% de los ciclistas encuestados por el RACE ha sufrido en carretera una situación de peligro con frecuencia o mucha frecuencia y el 55% –50%, según la DGT–, algún accidente sobre su bici –el 25%, con heridas graves o muy graves–. Las lesiones más habituales son magulladuras leves (19%), quemaduras por raspado (35%) producidas en caídas y roturas de huesos (19%), aunque, sólo un 20% conlleva baja laboral entre un mes y dos años. La mayor parte no implica a otro vehículo (44%) y sólo un 32% colisionaron con un coche. La mayoría

## En rotondas, prioridad hasta el último

Según el RACE, el 44% de los conductores no cede el paso al ciclista aunque tenga prioridad. Según la normativa, éstos tienen prioridad en carriles-bici, pasos para ciclistas o arcones debidamente señalizados, cuando para entrar en otra vía el vehículo gire a la derecha o izquierda habiendo un ciclista en las proximidades y también cuando, circulando en grupo, el primero haya iniciado el cruce o entrado en la glorieta, donde la prioridad afecta del primer al último del grupo. A estos efectos, es como si se tratase de un mismo vehículo.

## Carretera buena, carretera mala

El RACE solicitó a los ciclistas ejemplos de vías 'buenas' y 'malas', con 'nombres y apellidos' para circular en bici. Estos dan pistas de cómo deben ser las vías más seguras para usar la bici.

### MALAS

- N-340: Sagunto-Almenara, entrada a Castellón, Cambrils-Hospitalet, Molins de Rei...
- N-232: alrededores de Zaragoza.
- A-2101: Botorrita-Fuentetodos.
- N-332: Altea, San Juan, Villajoyosa, Benisa...
- Carril-bici de Madrid: por el número de cruces.

### BUENAS

- M-607: Madrid-Soto del Real
- Vías Verdes en general.
- Carril-bici Gandía-Oliva.
- Carril-bici Segovia-La Granja.
- Vías de poco tráfico.



sucede en rectas (38%), curvas (26%) o en cruces y rotondas (21%), consideradas peligrosas por el 40%.

Más de la mitad (55%) de los ciclistas ve en sus recorridos un peligro alto o muy alto, según la DGT. Y valoran como baja o nula la limpieza del arcén (83%), su anchura (72%), la señalización de precaución hacia ciclistas (83%) o la existencia de carriles segregados (70%). En igual línea, la mayoría de los ciclistas de la encuesta del RACE califica las vías de malas o muy malas (67%) —el 80% cree que no hay vías 'buenas' para ciclistas—.

**SOLUCIONES.** El 98% de los ciclistas encuestados por el RACE opinan que hay que mejorar las vías y cambiar las actitudes de ciclistas y conductores (99%) para mejorar la seguridad vial. Para Abraham Olano, ex-ciclista y actual director téc-

nico de la Vuelta Ciclista a España, "tenemos que hacer autocrítica y darnos cuenta que nosotros mismos, cuando nos ponemos al volante del coche, cometemos errores muy similares", y citó como claves el respeto a la distancia de seguridad, reducción de la velocidad al alcanzar a un ciclista y el respeto a la prioridad de los ciclistas en grupo en rotondas.

El estudio de la DGT incluye un extenso documento con sugerencias para mejorar la siniestralidad de ciclistas. Las principales son la necesidad de más carriles-bici y/o arcenes más anchos sin reducir la anchura de la vía, mayor respeto al ciclista por los conductores, limpieza y mantenimiento de carreteras y carriles-bici, educación vial para los conductores, más sanciones y más duras para los infractores, mejorar la señalización y avisar específicamente de que hay ciclistas circulando y más campañas y publicidad en los medios de comunicación.

Ignacio Díaz, secretario general de RACE, cree que sobre los ciclistas "no se están haciendo ni campañas de concienciación, ni políticas de seguridad vial". Así, casi un 80% cree necesario o muy necesario un cambio en las leyes de tráfico en lo que se refiere a los ciclistas, además de coincidir en las sugerencias plan-

teadas por el estudio de la DGT. Santa Cecilia cree necesario "apostar por carriles-bici segregados en las carreteras más utilizadas por los ciclistas", que, añadidos al construir

la vía, "apenas incrementa el coste".

Como el 90% de los ciclistas afirma no sentirse representado ante las administraciones, el RACE baraja un plan a 4 años basado en "dar un impulso ante la Administración de las aspiraciones de los ciclistas —explica Díaz—, ofrecer productos específicos —el RACE lanza un seguro específico para ciclistas— y realizar campañas de concienciación, de pedir más carriles-bici, de exigir limpieza en los arcenes, de que se señalicen las vías más utilizadas por ciclistas..." ♦

## Las carreteras con más ciclistas

