

BICICLETA I SEGURETAT VIÀRIA

Congrés Català de la Bicicleta
Barcelona, juny 2006



Evolución de la accidentalidad en bicicletas

	2000	2001	2002	2003	2004
Accidentes	2.083	2.193	2.251	2.266	2.485
Muertos (30 días)	84	100	96	78	89
Heridos graves	475	468	502	474	470
Heridos leves	1.493	1.569	1.580	1.649	1.840

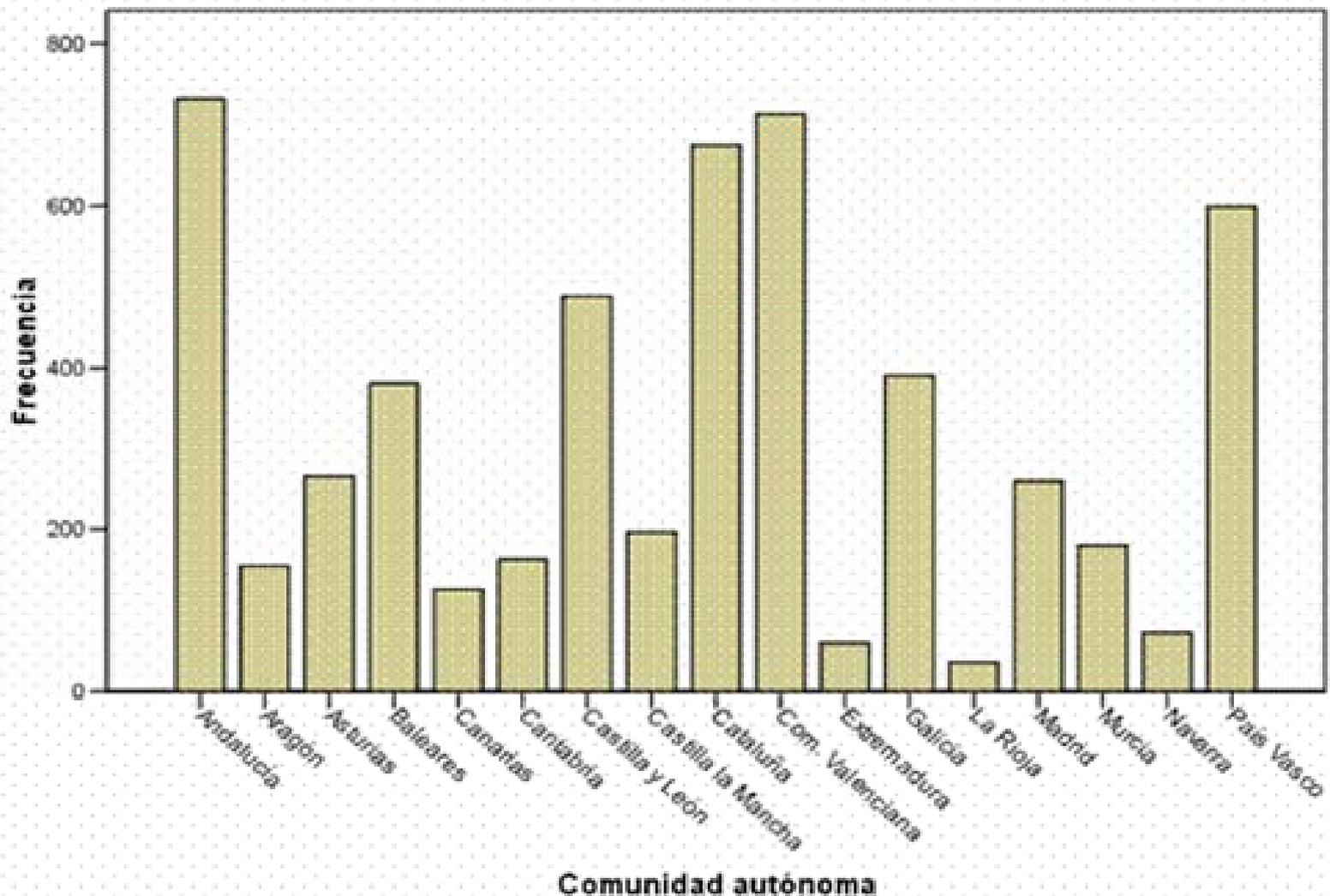
Las cifras de evolución de los últimos cinco años muestran un incremento tanto en el número de accidentes en los que estuvo implicada una bici (+19%) como en las cifras de fallecidos (+6%) y de heridos graves (+17%).

	2004		2004	
	Carretera	Zona Urbana	Carretera	Zona Urbana
Accidentes	843	1.642	34%	66%
Muertos (30 días)	68	21	76%	24%
Heridos graves	270	200	57%	43%
Heridos leves	559	1.281	30%	70%

El porcentaje mayor de fallecidos se produce en carretera (76%). Por el contrario es en zona urbana donde se registran más accidentes y un número mayor de heridos leves.

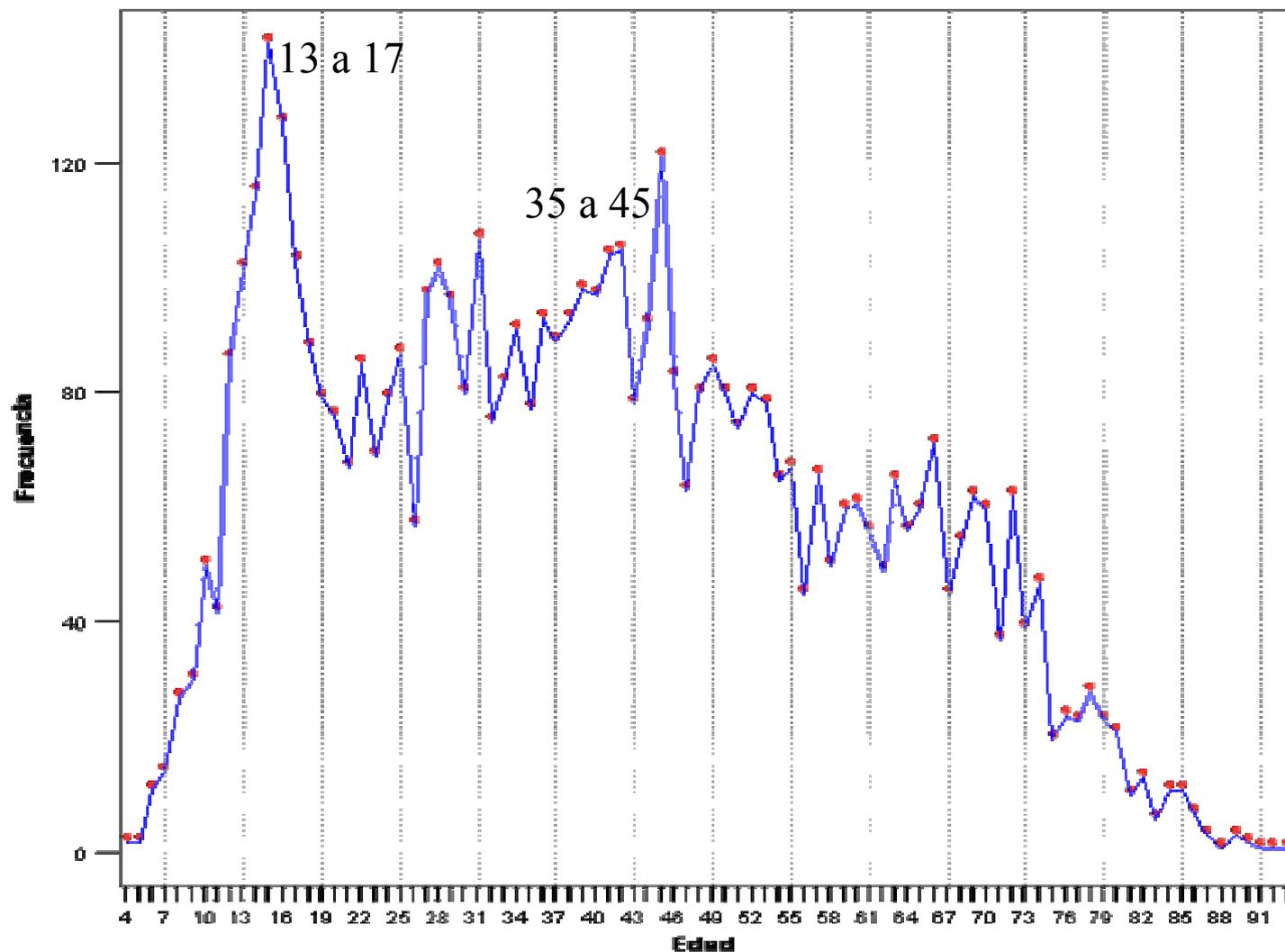
Accidentes en bicicleta en vías interurbanas, 1999-2004

Según Comunidades Autónomas



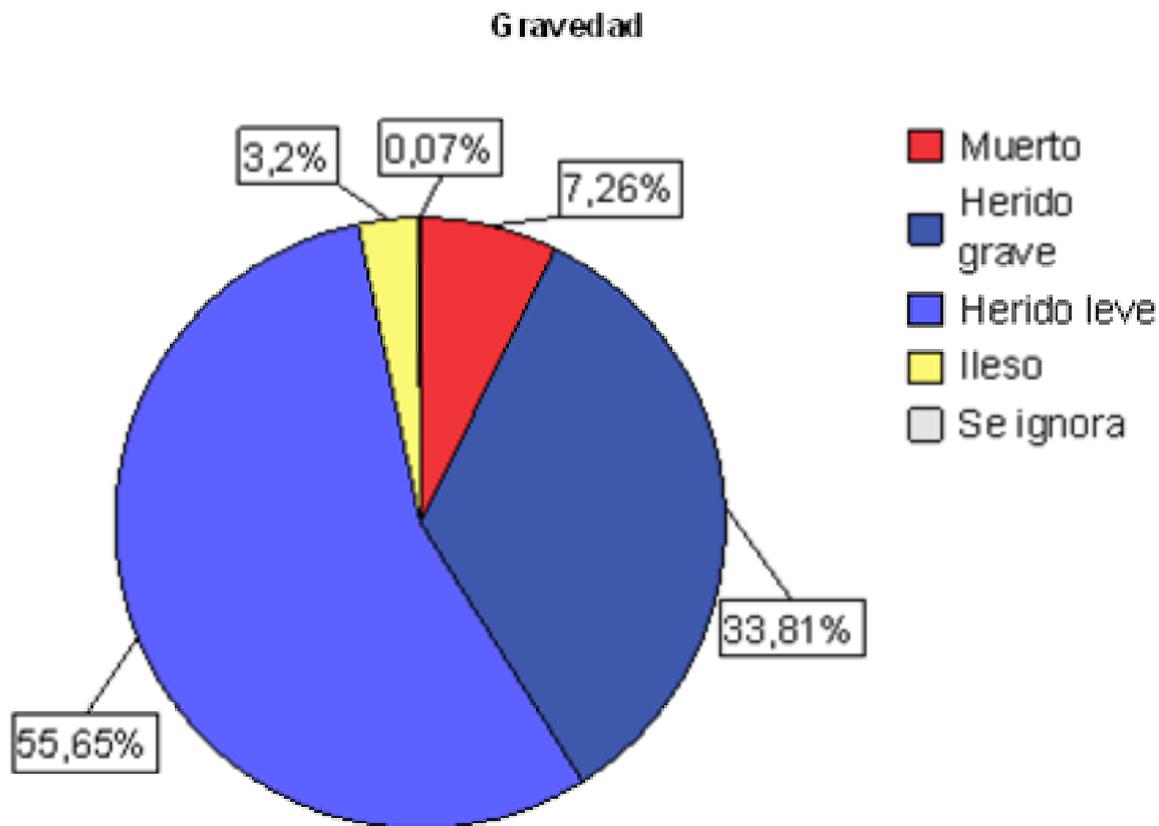
Accidentes en bicicleta en vías interurbanas, 1999-2004

Según edad de los ciclistas



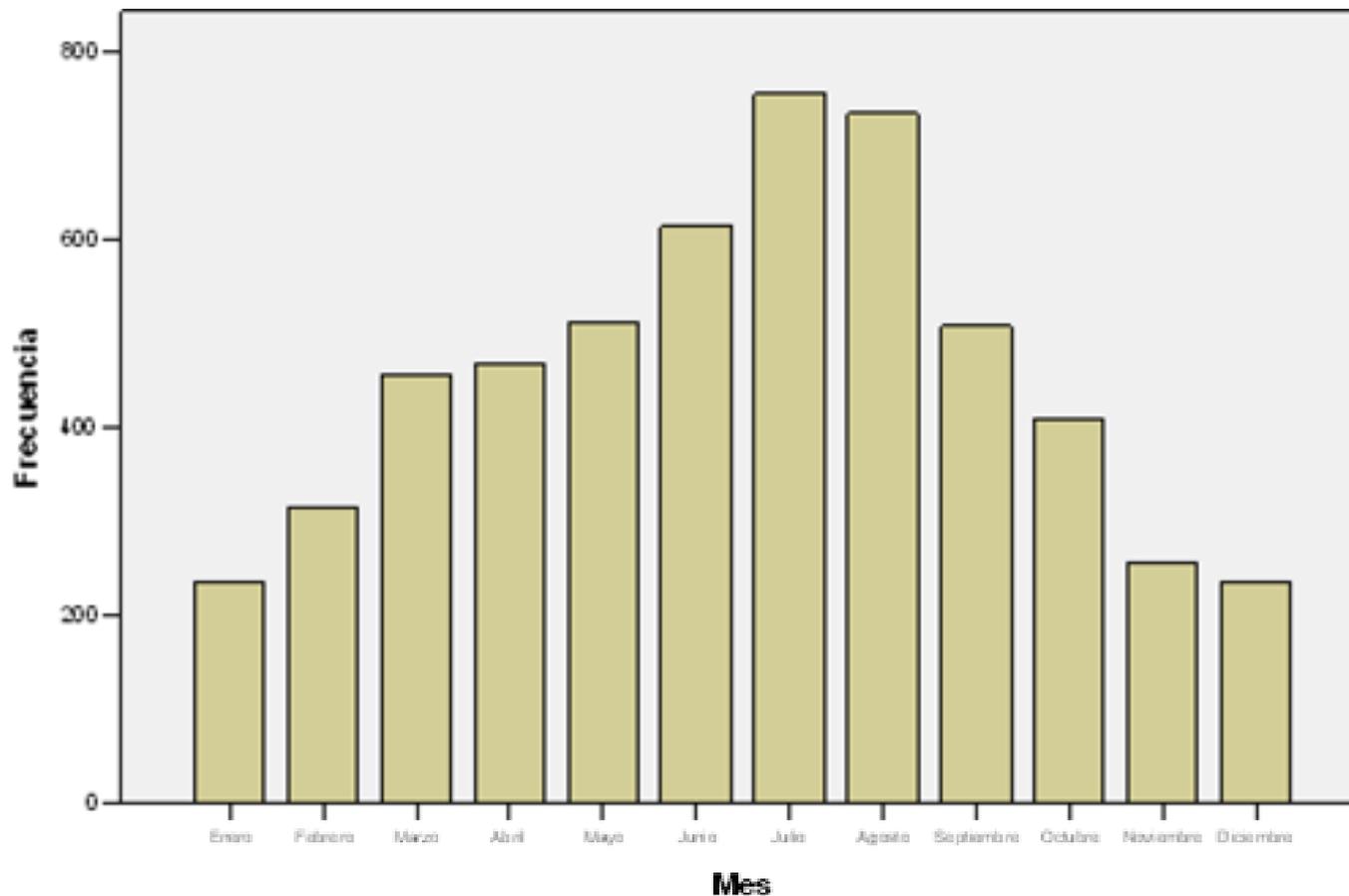
Accidentes en bicicleta en vías interurbanas, 1999-2004

Gravedad de las lesiones de ciclistas



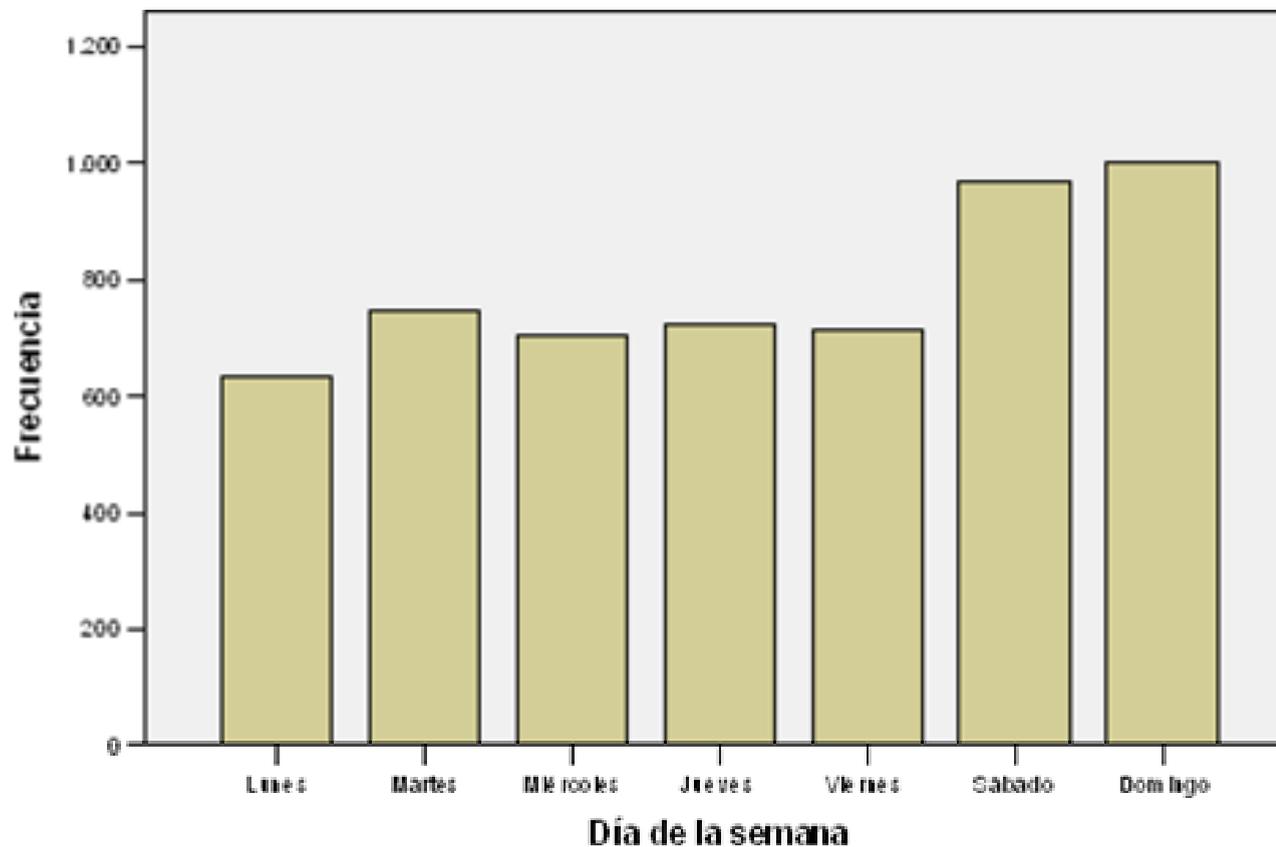
Accidentes en bicicleta en vías interurbanas, 1999-2004

Según mes del año



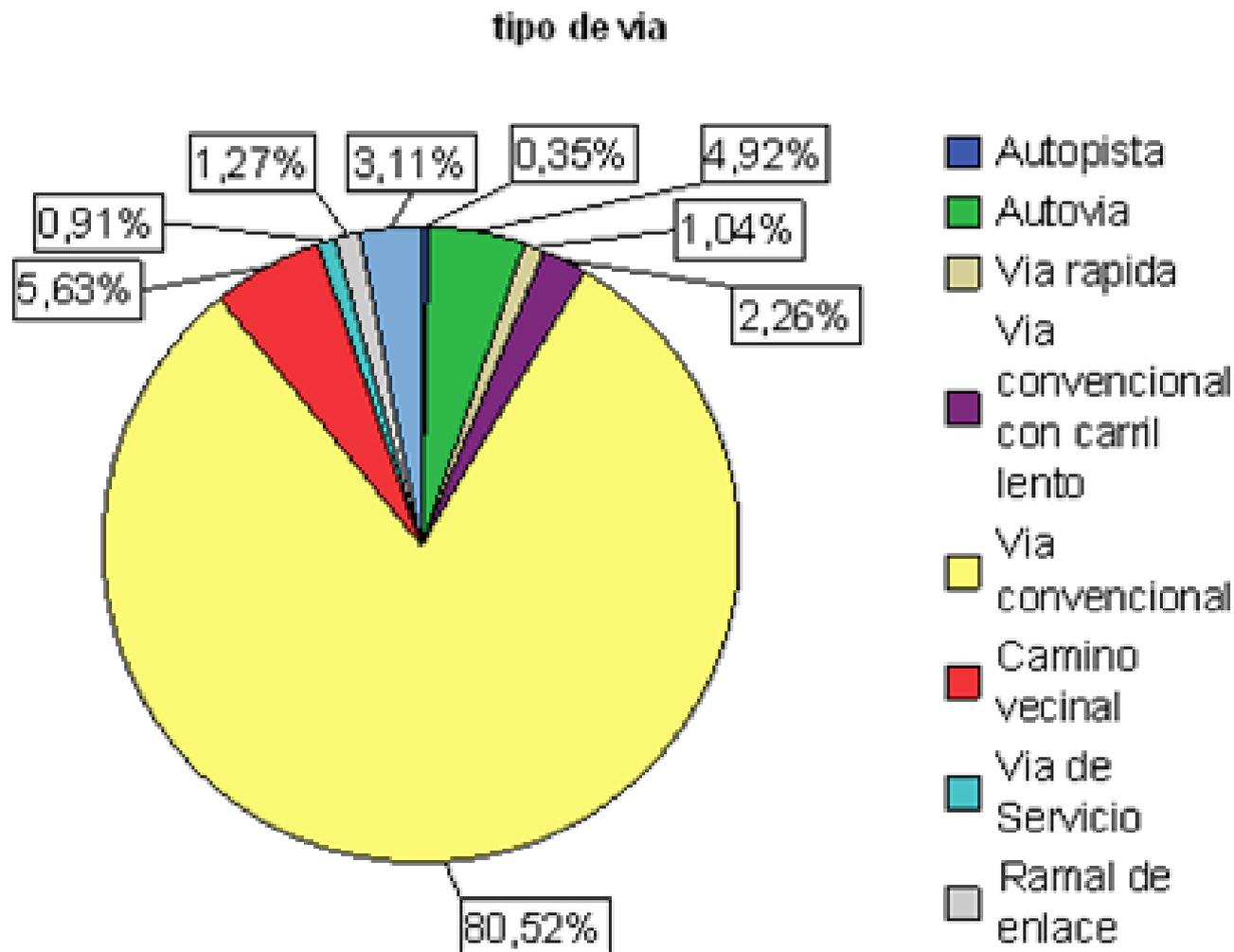
Accidentes en bicicleta en vías interurbanas, 1999-2004

Según día de la semana



Accidentes en bicicleta en vías interurbanas, 1999-2004

Según tipo de vía



Matriz de colisión: Muertos 30D

2004 Carretera y zona urbana

Víctima ocupante de	Accidente en solitario	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión -3500 kg	Camión +3500 kg	Autobús	Otros vehículos	Animal	Más de dos vehículos	Total
Peatón	0	3	18	7	408	49	28	64	24	17	0	65	683
Bicicleta	11	0	0	0	47	11	4	8	3	1	0	4	89
Ciclomotor	99	1	5	2	159	19	9	28	8	8	0	23	361
Motocicleta	192	0	1	13	118	13	4	20	0	7	1	31	400
Turismo	1.178	0	1	3	670	92	57	275	25	30	8	353	2.692
Furgoneta	77	0	0	2	41	11	7	46	9	4	0	38	235
Camión (P.M.A. 3500 kg.)	22	0	0	0	7	0	5	5	0	0	0	18	57
Camión (P.M.A. +3500 kg.)	96	0	0	0	13	0	1	20	0	2	0	18	150
Autobús	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
Otros vehículos	53	0	0	0	11	0	1	3	0	1	0	1	70
Suma	1.731	4	25	27	1.475	195	116	469	69	70	9	551	4.741

Mayoritariamente los fallecidos en bicicleta lo son por colisionar con otros vehículos. En el año 2004, 78 ciclistas (88%) murieron en colisiones y solamente 11 (12%) ciclistas fallecieron en accidente en solitario.

GT.44 “Seguridad de la Circulación de los ciclistas”

Se **crea** en el seno del CSTSCV y comienza su andadura en el 2002.

Composición: Direcciones Generales de Tráfico y Carreteras, Comunidades Autónomas de Valencia, Cataluña y Navarra, FEMP y Organizaciones ciclistas.

Fase 1ª:

Se trabajó en la **normativa relativa al ciclismo al objeto de incorporar las conclusiones al Reglamento General de Circulación**, que se aprueba en diciembre del 2003.

Fase 2ª: La normativa y las infraestructuras

Se trabaja en la seguridad vial de los ciclistas en relación con la normativa y las infraestructuras.

Puntos de partida:

- **“Accidentalidad ciclista en España 1996-2001”**, estudio elaborado por la Universidad Politécnica de Valencia.
- **“La Accidentalidad de los ciclistas en España, estrategias para su reducción”**, estudio elaborado por el Ayuntamiento de San Sebastián (vocal del grupo, nombrado por la FEMP).

Novedades que introdujo la nueva normativa:

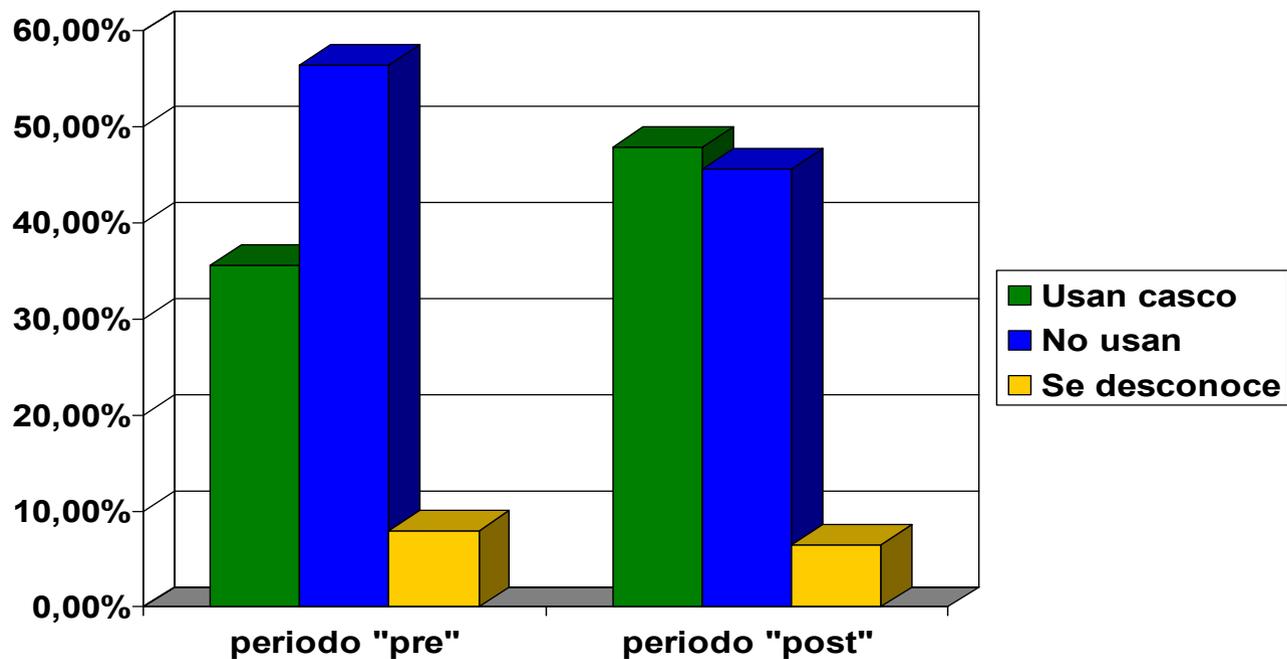
- **Asiento adicional** para menores de 7 años, si el conductor es mayor de edad.
- Obligación del uso del **casco** en vía interurbana excepto en rampas ascendentes prolongadas, razones médicas o extremo calor.
- Posible circulación en **autovías** por los arcenes los de más de 14 años, excepto cuando se prohíba mediante señal, informando del itinerario alternativo.
- En los descensos prolongados con curvas, si razones de seguridad vial lo permiten, pueden circular por la **parte derecha de la calzada** que necesiten.
- Posibilidad de **circulación paralela** por el extremo derecho de la vía, pero en autovías sólo por el arcén.

Evaluación de cambio normativo

- Evaluación de los efectos sobre la siniestralidad, del uso obligatorio del casco en los ciclistas, solo en carretera. **(RD.1428/2003)**
 - **Hipótesis de partida:**
 - **Incremento uso de casco**
 - **Descenso de lesiones en cabeza**
 - **Disminución de la gravedad de las lesiones**
- Datos analizados: accidentes de tráfico en carretera, de 1999 a 2004.
- Método:
 - **Periodo “pre”:** ciclistas víctimas de 1999 a 23 de enero 2004.
 - **Periodo “post”:** ciclistas víctimas de 24 de enero a 31 diciembre 2004.

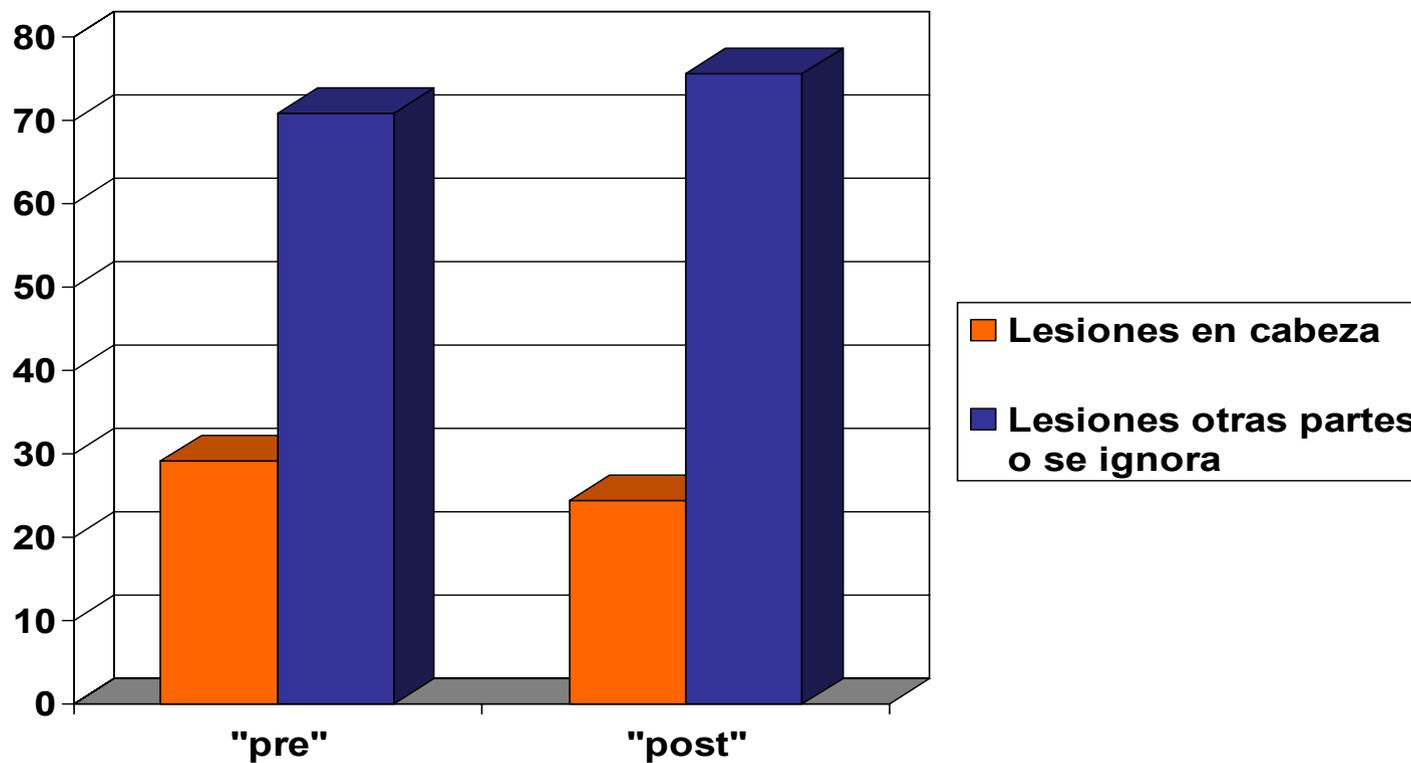
Evaluación del uso del casco

Uso del casco en función del período “previo” y “posterior” de la nueva normativa.

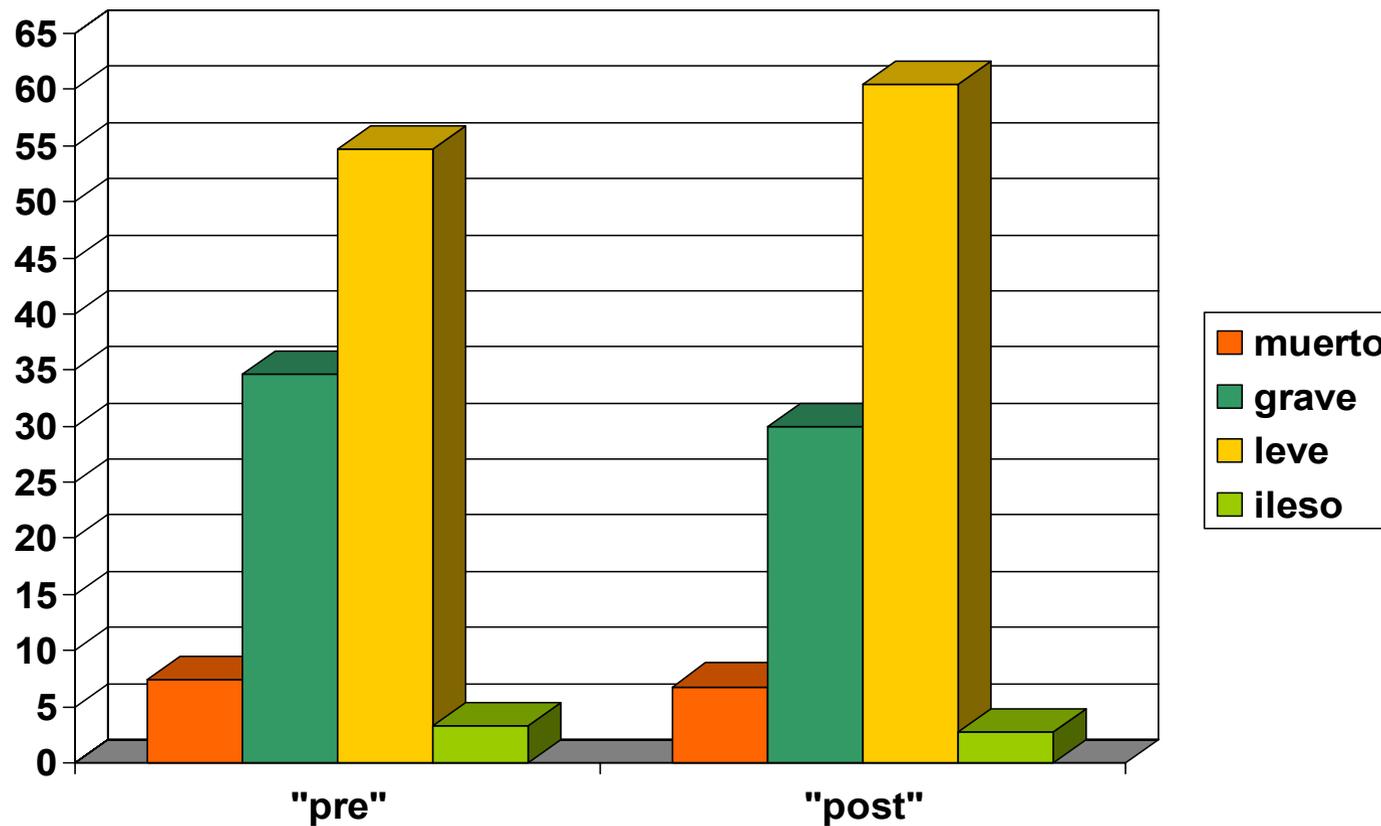


Evaluación del uso del casco

Lesiones en función del período.



Lesividad en función del período



Conclusiones de la evaluación de la modificación normativa sobre el uso del casco en carretera

- ✓ Todas las diferencias anteriores son significativas.

- ✓ Tras el primer año posterior a la introducción de la nueva normativa (24 de enero de 2004) se produce un efecto positivo, estadísticamente significativo, en:
 - ✓ el incremento del uso del casco en ciclistas en vías interurbanas.
 - ✓ el descenso del porcentaje de lesiones en cabeza.
 - ✓ la gravedad de las lesiones en los ciclistas accidentados en vías interurbanas.

Plan de actuaciones del GT-44 para el año 2006

En el momento actual, se está trabajando en tres proyectos:

1. Modificación de la normativa que regula las **pruebas y marchas** ciclistas.
2. Elaboración de un **catálogo de medidas y recomendaciones** a tener en cuenta en las pruebas ciclistas.
3. Elaboración de un estudio sobre **itinerarios más frecuentados por los ciclistas** con el objeto de identificar los tramos de la red vial sobre los que se debería de actuar.

OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

observatorio@dgt.es

www.dgt.es



MINISTERIO
DEL INTERIOR

