



## SITUACIÓN ACTUAL DEL COLECTIVO CICLISTA EN ESPAÑA



Los ciclistas representan uno de los colectivos más vulnerables de la vía, en el período 2003-2007 han fallecido en España más de 400 ciclistas y más de 2300 han resultado heridos graves. La carretera es un escenario de riesgo añadido frente a la zona urbana, lo que coincide con el uso recreativo de la bicicleta en España. En este contexto, el presente estudio tiene como objetivo conocer las necesidades y problemas del colectivo desde el punto de vista de las infraestructuras, del comportamiento de los ciclistas y del resto de conductores.



## ÍNDICE

1. Introducción .....	5
2. Normativa .....	7
3. Estadísticas de Siniestralidad .....	9
4. Metodología .....	13
5. Resultados	
Bloque I: Descriptivos .....	15
Bloque II: Hábitos de uso de la bicicleta .....	17
Bloque III: Infraestructuras .....	21
Bloque IV: Medidas de seguridad .....	25
Bloque V: Comportamiento vial .....	27
Bloque VI: Siniestralidad .....	31
Bloque VII: Percepción del riesgo .....	35
Bloque VIII: Seguridad en caso de accidente, otros .....	37
6. Conclusiones .....	39
7. Recomendaciones .....	43



## 1. Introducción

El uso de la bicicleta en nuestro país tiene un componente especialmente recreativo, según las encuestas del CIS en los hogares españoles hay más bicicletas que balones. Así mismo, la práctica del ciclismo recreativo se sitúa en tercera posición detrás de la natación y el fútbol en relación al número de practicantes de cada modalidad (**Consejo Superior de Deportes, 2005**).

Por otro lado el número de usuarios de la bicicleta que la utilizan como medio de transporte es en nuestro país de los más bajos de Europa, no representan ni el 1% de los desplazamientos al trabajo por esta modalidad, frente a otros países como Suiza o Bélgica que supera el 13% (**Encuesta Jobmobility and Family life, 2008**).

Atendiendo a los datos de siniestralidad de los ciclistas, estos representan, junto a peatones y motociclistas, uno de los colectivos más vulnerables de la vía, según el último informe de la OMS, estos tres grupos de usuarios representan casi el 50% del total de fallecidos en el mundo por accidente de tráfico. (Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial. Ginebra. OMS, 2009)

En España, a pesar de que la siniestralidad ciclista tiene un peso bajo en la siniestralidad total, los ciclistas representan uno de los grupos de usuarios de la vía que ha aumentado su mortalidad en los últimos años, como datos relevantes:

- En el período 2003-2007, los ciclistas fallecidos han aumentado un 14%, frente a un descenso generalizado del 29% del total de fallecidos.
- En 2007 resultaron 2.568 ciclistas heridos y 89 fallecidos.
- En el período 2003-2007, el 75% de los fallecimientos se produjo en carretera y un 25% en zona urbana.
- En el período 2006-2007, los ciclistas fallecidos en carretera se incrementaron un 22%.

Con estos datos, concluimos que en el colectivo de ciclistas no ha descendido la siniestralidad frente a la tendencia general de reducción en los últimos años, siendo la carretera un escenario de riesgo añadido frente a la zona urbana, lo que coincide con el uso recreativo de la bicicleta en España.

En este contexto, desde el RACE se considera fundamental atender a este grupo de usuarios, por ello el presente estudio tiene como principal objetivo conocer las necesidades y problemas del colectivo ciclista, desde el punto de vista de las infraestructuras y desde el comportamiento de los otros usuarios de la vía, especialmente los vehículos a motor. Por otra parte, una vez presentados los resultados, se presentará una propuesta de soluciones y recomendaciones para reducir la siniestralidad en este colectivo tan vulnerable.



## 2. Normativa

La normativa general que regula a los ciclistas se recoge en el Reglamento General de Circulación (R.D. 1428/2003). Distinguimos 2 ámbitos;

- Las normas que regulan exclusivamente el comportamiento de los ciclistas.
- Las normas para conductores de otros vehículos en relación a los ciclistas.

En las tablas siguientes se detalla un extracto de la normativa:

NORMATIVA PARA CICLISTAS	
USO DEL CASCO	<p>Conductores y ocupantes de bicicletas están obligados a usar casco.</p> <p><b>Excepto:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En rampas prolongadas</li> <li>- Por razones médicas acreditadas</li> <li>- En condiciones extremas de calor</li> <li>- En competición y los ciclistas profesionales compitiendo o entrenando se regirán por sus propias normas.</li> </ul> <p><b>Dónde y cuando se aplica:</b> Únicamente en vías interurbanas</p>
USO DE ELEMENTOS REFLECTANTES	<p>Las bicicletas deberán estar dotadas de elementos reflectantes debidamente homologados.</p>
	<p>Los conductores de bicicletas deberán llevar colocada alguna prenda reflectante visible a 150 metros.</p> <p><b>Dónde y cuando se aplica:</b> Únicamente en vías interurbanas y cuando sea preciso el uso de alumbrado.</p>
CIRCULAR EN PARALELO	<p>Las bicicletas pueden circular paralelamente en condiciones de seguridad. Deberán hacerlo en columnas de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía.</p> <p><b>Excepto:</b> En tramos sin visibilidad y cuando formen aglomeraciones de tráfico que lo harán siempre en hilera.</p>

TABLA 1

### 3. Estadística de siniestralidad

NORMATIVA PARA CICLISTAS (Continuación)	
VIAS POR DONDE NO SE PUEDE CIRCULAR	No está permitido circular en autopistas a ciclistas. Se permite a ciclistas mayores de 14 años circular por autovías siempre por el arcén. <b>Excepto:</b> Que se prohíba expresamente y con señalización de itinerario alternativo adjunta.
PRIORIDAD DE PASO	Las bicicletas tienen prioridad de paso en: - Carriles-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizado - Cuando para entrar a otra vía un vehículo gire a la derecha o a la izquierda, existiendo un ciclista en sus proximidades. - Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en glorieta. La prioridad la tendrá incluido el último ciclista del grupo.
BEBIDAS ALCOHÓLICAS Y ESTUPEFACIENTES	- Los conductores de bicicletas no podrán circular con tasas superiores de alcohol en sangre de 0,5 gramos por litro o 0,25 miligramos por litro en aire espirado. - No podrán circular por las vías los conductores de bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. - Los ciclistas están obligados a someterse a las pruebas para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol.

TABLA 1 (Continuación)

NORMATIVA PARA OTROS CONDUCTORES EN RELACIÓN A LOS CICLISTAS	
AL APROXIMARSE A CICLISTAS	- Los conductores de otros vehículos tienen que circular a velocidad moderada, o si hace falta pararse del todo, cuando se aproximen a ciclistas, tanto si éstos circulan en calzada como por el arcén.
ADELANTAMIENTO	- Está permitido adelantar cuando la maniobra se pueda realizar en condiciones de seguridad, respetando una distancia lateral mínima de 1,5 metros. - Queda prohibido poner en peligro o entorpecer a ciclistas que circulen en sentido contrario al del adelantamiento.
OTRAS	- Está prohibido parar y estacionar en las vías ciclistas y en los pasos para ciclistas. - Se prohíbe abrir las puertas de un vehículo o bajarse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no pone en peligro o entorpece la circulación de bicicletas.

TABLA 2

A continuación se detalla la evolución de la siniestralidad en el colectivo de ciclistas en los últimos años. Los datos reflejados en este apartado han sido obtenidos de los Anuarios estadísticos de accidentes de la DGT.

CICLISTAS	2003	2004	2005	2006	2007	TOTAL
FALLECIDOS	77	89	82	75	89	412
H. GRAVES	474	470	448	483	464	2,339

TABLA 3

#### CICLISTAS FALLECIDOS PERÍODO 2003-2007

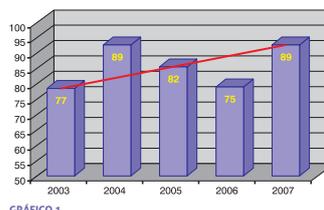


GRÁFICO 1

#### CICLISTAS HERIDOS GRAVES PERÍODO 2003-2007

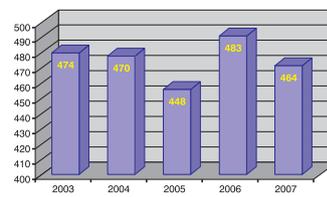


GRÁFICO 2

CICLISTAS FALLECIDOS						TOTAL
CICLISTAS	2003	2004	2005	2006	2007	
CARRETERA	62	68	59	55	67	311
Z. URBANA	15	21	23	20	22	101

TABLA 4



GRÁFICO 3

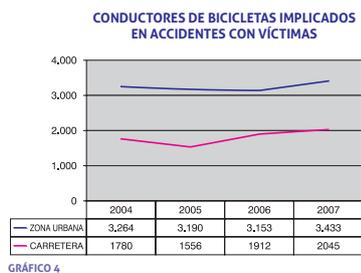


GRÁFICO 4

CONDUCTORES DE BICICLETAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VÍCTIMAS				
ZONA	2004	2005	2006	2007
Z. URBANA	3.264	3.190	3.153	3.433
CARRETERA	1.780	1.556	1.912	2.045

TABLA 5



GRÁFICO 5

A continuación se resumen los datos de siniestralidad ciclista:

- 1) En el periodo 2003-2007:
  - o Han fallecido en carretera y zona urbana 412 ciclistas.
  - o Los ciclistas fallecidos han aumentado un 14%, frente a un descenso generalizado del 29% del total de fallecidos por accidente de tráfico.
  - o El 75% de los fallecimientos se produjo en carretera y un 25% en zona urbana.
- 2) En el periodo 2004-2007, se han incrementado los ciclistas implicados en accidentes con víctimas en carretera un 15%.
- 3) En el periodo 2006-2007, los ciclistas fallecidos en carretera se incrementaron un 22%.
- 4) En 2007 resultaron 2.568 ciclistas heridos, de los cuáles 464 fueron heridos graves y 89 fallecidos.
- 5) Los grupos de edad que más ciclistas fallecidos representan son: ciclistas mayores de 70 años (18%) y ciclistas entre 40 y 49 años (16%).

CUADRO 1



## 4. Metodología

La recogida de datos se ha registrado por método de encuestas a continuación se detalla la ficha técnica.

**Universo:**

Población española usuaria de la bicicleta.

**Tamaño de la muestra:**

N: 3450

**Puntos de Muestreo:**

Participantes en pruebas cicloturistas de ámbito nacional.

**Método:**

Cuestionario semiestructurado con preguntas abiertas.

**Error muestral**

Para un nivel de confianza del 95 % y  $P = Q$ , el margen de error es de  $< 2,4$  % para el conjunto de la muestra, y en el supuesto de muestreo aleatorio simple.

**Fecha de realización de la encuesta**

Junio 2009

CUADRO 2

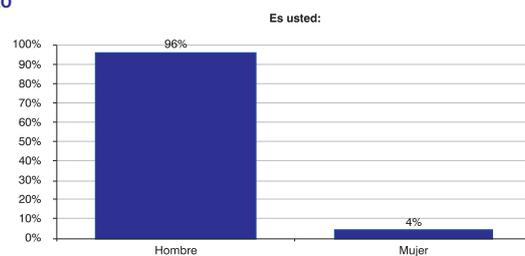




## 5. Resultados

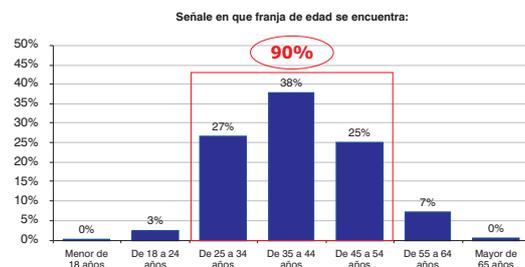
### BLOQUE I: DESCRIPTIVOS

#### 1. GÉNERO



**GRÁFICO 6**  
La representatividad de la muestra en relación al género, indica que el 96% de los encuestados fueron hombres frente al 4% de mujeres.

#### 2. EDAD



**GRÁFICO 7**  
El grupo de edad con la media más alta de participación se sitúa en el rango de edad de 35 a 44 años, con una representatividad del 38%, seguido del grupo de edad de 25 a 34 con un 27% de representatividad y del grupo de 45 a 54 años con un 25%.

## 3. FEDERADOS

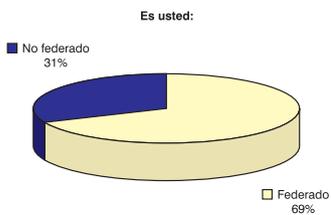


GRÁFICO 8  
El 69% de la muestra indica que está federada.

## 4. PERTENENCIA A CLUBES O PEÑAS CICLISTAS

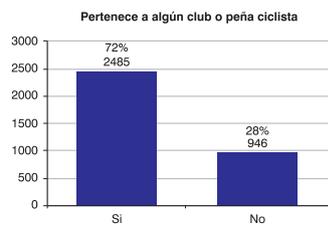


GRÁFICO 9  
El 72% de los encuestados pertenece a algún club ciclista frente a un 28% que no pertenece a ninguna asociación.

## 5. NÚMERO MEDIO DE SOCIOS EN EL CLUB O PEÑA CICLISTA

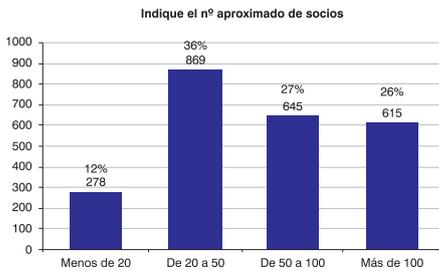


GRÁFICO 10  
El tamaño medio de un Club ciclista se sitúa entorno a los 20/50 ciclistas con una representatividad del 36%.

## RESUMEN DE DESCRIPTIVOS

- El 96% es hombre frente al 4% mujeres.
- El 90% se sitúa en una franja de edad entre los 25 y 54 años.
- El 69% está federado.
- El 72% pertenece a algún club o peña ciclista.
- El 36% de los clubes o peñas los componen una media de entre 20 y 50 socios.

CUADRO 3

## BLOQUE II: HÁBITOS EN EL USO DE LA BICICLETA

## 1. FRECUENCIA DE USO DE LA BICICLETA EN UNA SEMANA

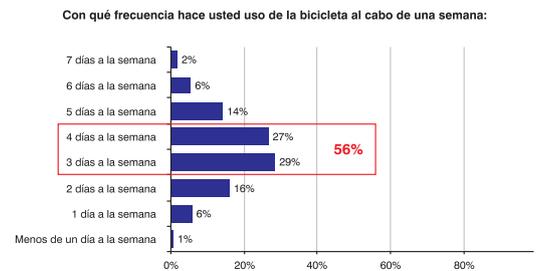


GRÁFICO 11  
El 56% hace uso de la bicicleta entre 3 y 4 días a la semana.

## 2. DÍAS DE USO DE LA BICICLETA EN LA SEMANA

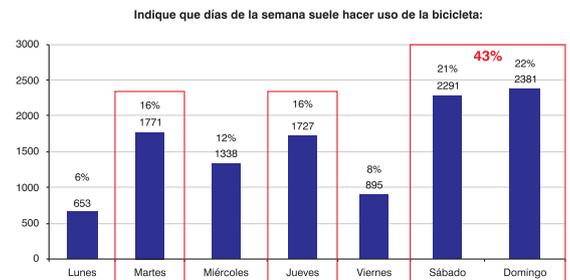


GRÁFICO 12  
Los días que mayor uso se hace de la bicicleta es en fin de semana con un 43% de participación entre el sábado y domingo, seguido del jueves y el martes con un 16% respectivamente.

### 3. NÚMERO APROXIMADO DE KM QUE RECORRE EN UN AÑO

Señale la cantidad aproximada de kilómetros que recorre usted en un año:

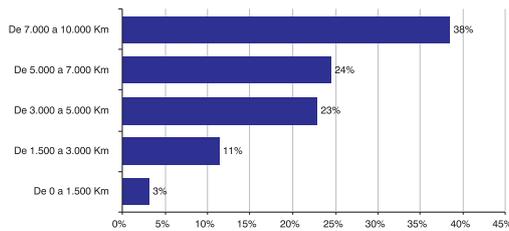


GRÁFICO 13

El 38% de los encuestados reconoció realizar una media de KM anuales entre los 7.000 y los 10.000km.

### 4. NÚMERO APROXIMADO DE KM QUE RECORRE EN UN DÍA

Cuántos Kms realiza usted de media en un día:

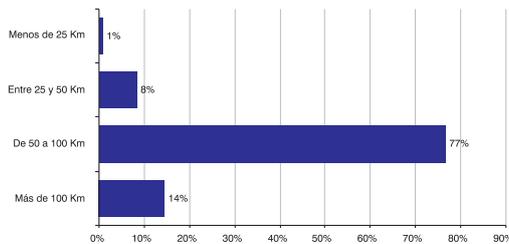


GRÁFICO 14

El 77% de los encuestados reconoció hacer por término medio una distancia aproximada de entre 5 y 100 km, frente al 9% que reconocía que hacía menos de 50 km día.

### 5. HORAS DEL DÍA DURANTE LAS CUÁLES HACE USO DE LA BICICLETA

Marque a continuación, con una o varias aspas, las horas del día durante las cuales hace usted uso de la bicicleta:

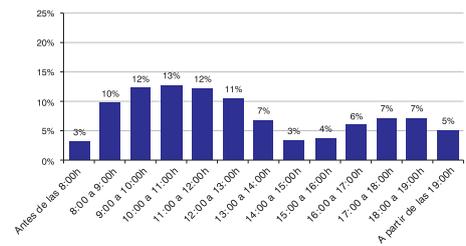


GRÁFICO 15

El 65% de los encuestados han expresado que la principal franja horaria en la cual hacen uso de la bicicleta se encuentra desde las 8 a las 14 horas, existiendo una segunda franja horaria que que iría desde las 17 a 19 horas

### 6. TIPO DE BICICLETA DE LA QUE PRINCIPALMENTE HACE USO

Señale a continuación el tipo de bicicleta de la que principalmente hace usted uso:

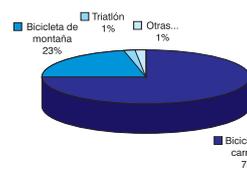


GRÁFICO 16

Observamos en el gráfico como el 75% de los encuestados hacen uso de bicicleta de carretera frente a otras modalidades como bicicleta de montaña (23% de los casos).

### 7. CICLISTAS QUE SE CRUZAN EN SU TRAYECTO

Durante el trayecto usted se cruza aproximadamente con:

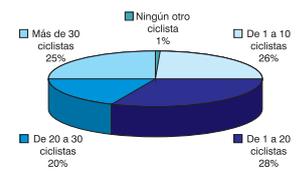


GRÁFICO 17

Mientras el 25% de los encuestados afirma cruzarse con más de 30 ciclistas en su recorrido, el 48% de la muestra se cruza con entre 10 y 30 ciclistas.

## 8. PROVINCIAS POR LAS QUE HABITUALMENTE CIRCULA EN BICICLETA

CCAA	PORCENTAJE DE USUARIOS
Galicia	2%
Asturias	2%
Cantabria	1%
<b>País Vasco</b>	<b>22%</b>
Aragón	18%
Navarra	4%
La Rioja	2%
Madrid	7%
Castilla León	3%
Castilla la Mancha	2%
Andalucía	4%
Extremadura	1%
Valencia	13%
Baleares	1%
Canarias	1%
Murcia	2%
Melilla	0%
Ceuta	0%
Cataluña	15%

TABLA 6

## RESUMEN DE HÁBITOS DE USO DE LA BICICLETA

- El 56% de los encuestados hace uso de la bicicleta entre 3 y 4 días a la semana.
- Los días de la semana que hacen más uso de la bicicleta es Sábado, Domingo, Martes y Jueves.
- El 38% de la muestra encuestada recorre entre 7.000 y 10.000 km al año.
- El 77% de los encuestados recorre entre 50 y 100 km en un día.
- Las horas en las que más uso hacen de la bicicleta son de 9.00 h. a 13.00 h.
- El 75% de los encuestados usa principalmente bicicleta de carretera.
- El 48% se cruza en su trayecto habitual con entre 10 y 30 ciclistas. Y un 25% se cruza con más de 30 ciclistas.
- Las comunidades autónomas con más frecuencia de uso de la bicicleta en la muestra estudiada son País Vasco, Aragón, Valencia y Cataluña.

CUADRO 4

## BLOQUE III: INFRAESTRUCTURAS

## 1. TIPOS DE VÍAS POR LAS QUE CIRCULA CON MAYOR FRECUENCIA

Señale a continuación el tipo de vías por las que circula en bicicleta con mayor frecuencia:

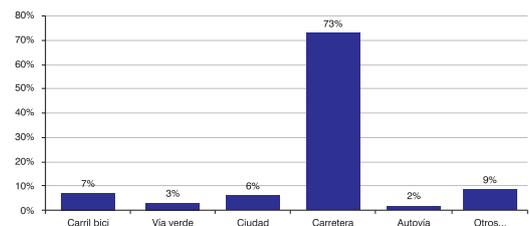


GRÁFICO 18

El 73% de los ciclistas utiliza por norma general la carretera como infraestructura para hacer uso de la bicicleta frente a otro tipo de opciones como puedan ser los carriles bici, vías verdes u otros.

## 2. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS POR LAS QUE CIRCULA CON MAYOR FRECUENCIA

Escoja de las siguientes opciones, las características que más se adecuan al tipo de vía por la que usted circula con bicicleta con mayor frecuencia:

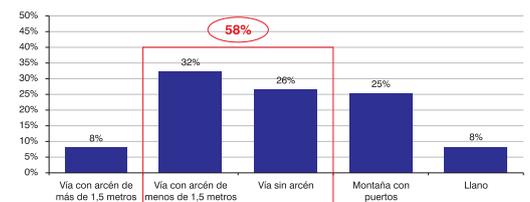


GRÁFICO 19

Las vías que más frecuentan el colectivo ciclista se podría decir que son carreteras con arcén menor de 1.5 m y carreteras sin arcén.

### 3. OPCIONES DE VÍA QUE PREFIERE PARA CIRCULAR EN BICICLETA

Indique las opciones de vía que prefiere para circular en bicicleta:

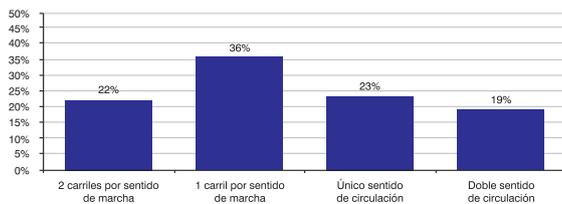


GRÁFICO 20

Las vías más frecuentadas por los ciclistas son vías con 1 carril por sentido de la marcha con un porcentaje de uso del 36%, seguido por las carreteras de 2 carriles por sentido frecuentada por el 22%, frente al 23% de los usuarios que hacen uso de vías de un solo sentido. En este caso la muestra se encuentra dispersa dado mayor importancia a las vías con 1 o 2 carriles para cada sentido de la marcha.

### 4. INTENSIDAD DEL TRÁFICO DE LA VÍA

Bajo su criterio, usted diría que cuando hace uso de la bicicleta, la mayoría de las veces la intensidad de la vía es:

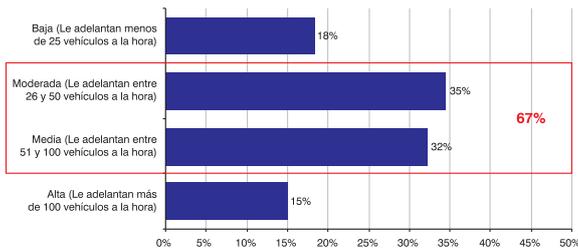


GRÁFICO 21

En relación a la percepción de los ciclistas frente al tráfico, el 67% reconoció que circulaba por vías de tráfico moderado o medio, frente al 15% que reconoció circular por vías con una intensidad de vehículos elevada, más de 100 vehículos a la hora.

### 5. ESTADO DE LA VÍA POR LA QUE CIRCULAN LOS CICLISTAS

La limpieza de la vía por la que circula como ciclista generalmente es:

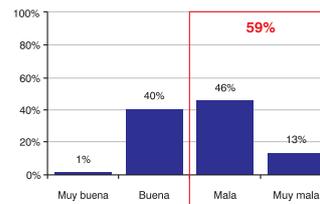


GRÁFICO 22

En relación al estado de las vías por la que circulan, el 59% de los ciclistas reconoce que las vías no están correctamente limpias y donde el 80% de los ciclista reconoce que se encuentra con elementos agresivos o de riesgo de incidente.

En las vías por las que circula como ciclista encuentra elementos agresivos (alcantarillas, piedras, etc):

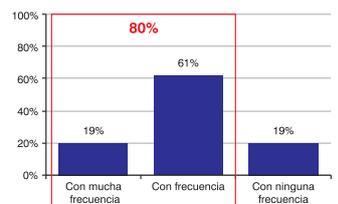


GRÁFICO 23

### 6. PERCEPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Considera usted que existen buenas vías para ciclistas

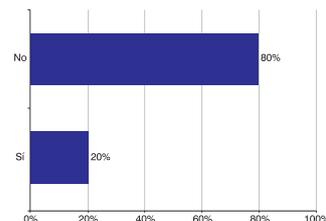


GRÁFICO 24

El 80% de los ciclistas considera que no existen buenas vías para ciclistas y un 98% considera necesario y muy necesario mejorar las vías).

¿En qué medida cree necesario mejorar las vías?

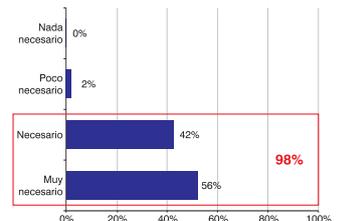


GRÁFICO 25

## 7. SEGURIDAD DE LAS INTERSECCIONES

Qué tipo de intersecciones considera usted que son más peligrosas para los ciclistas:

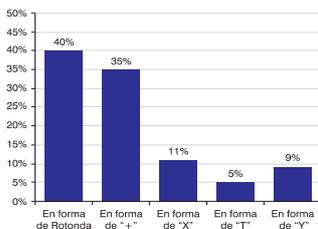


GRÁFICO 26

La rotonda representa el tipo de intersección de mayor riesgo para los ciclistas frente a otro tipo de intersecciones con un 40% peligrosidad.

## 8. EJEMPLO DE VÍAS PARA CICLISTAS

A continuación se recogen los ejemplos de malas y buenas vías, que han señalado los ciclistas encuestados, por orden de frecuencia en sus respuestas:

EJEM.	MALAS VÍAS	BUENAS VÍAS
1	N-340 Sagunto-Almenara, Entrada a Castellón, Cambrils-Hospitalet, Molins de Rei	M-607 Madrid-Soto del Real
2	N-232, Alrededores de Zaragoza	Vías verdes en general
3	A-2101, Botornia-Fuendetodos	Carril Bici Gandía-Oliva
4	N-332, Altea, San Juan, Villajoyosa, Benisa	Carril Bici Segovia-La Granja
5	Carril bici de Madrid, por elevado número de cruces y peatones	Vías con poco tráfico

TABLA 7

## RESUMEN DE INFRAESTRUCTURAS POR LAS QUE CIRCULAN LOS CICLISTAS

### VÍAS PARA CIRCULAR

- El 73% de los encuestados circula con mayor frecuencia por carretera.
- El 58% circula por vías sin arcén o con arcén menor de 1,5 metros.
- El 36% circula por vías con un carril por sentido de la marcha.
- Un 67% de los encuestados circula por vías con intensidad media y moderada (les adelantan entre 26 y 100 vehículos a la hora).

### ESTADO DE LAS VÍAS

- Un 67% define la limpieza de las vías por las que circulan como mala o muy mala.
- Un 80% afirma encontrar elementos agresivos en las vías con frecuencia o mucha frecuencia.
- Entre los elementos agresivos más frecuentes, que encuentran los ciclistas encuestados, por orden de frecuencia en sus respuestas:
  - 1) Grava, piedras
  - 2) Agujeros, socavones, baches..
  - 3) Cristales
  - 4) Restos de accidentes
  - 5) Alcantarillas
  - 6) Animales muertos

### PERCEPCIÓN DE LAS VÍAS

- El 80% de los encuestados afirma que no hay buenas vías para ciclistas.
- El 98% de los encuestados considera necesario y muy necesario mejorar las infraestructuras para ciclistas.
- El 40% afirma que las intersecciones más peligrosas para ciclistas son las rotondas.

CUADRO 5

## BLOQUE IV: MEDIDAS DE SEGURIDAD

### 1. USO DEL CASCO

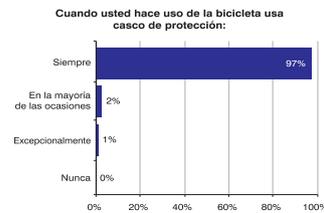


GRÁFICO 27

Podemos hablar de un porcentaje de uso del casco de protección del 97%, casi la totalidad de los ciclistas encuestados hacen uso de esta medida de protección.

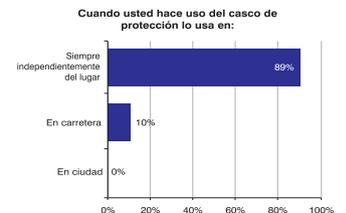


GRÁFICO 28

### 2. USO DEL MATERIAL REFLECTANTE

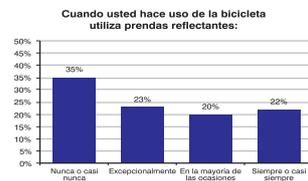


GRÁFICO 29

En relación al uso de material reflectante, destacar que sólo el 22% de los encuestados hacen uso de este tipo de material para ser vistos. 80% de los ciclistas manifestó que no ha circulado con baja visibilidad sin la correcta equipación (luz delantera, piloto trasero y material reflectante) frente al 20% que reconoció circular alguna vez en condiciones de baja visibilidad y sin material adecuado para que pueda ser visto por el resto de usuarios, con el consiguiente riesgo de atropello.



GRÁFICO 30

### RESUMEN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD

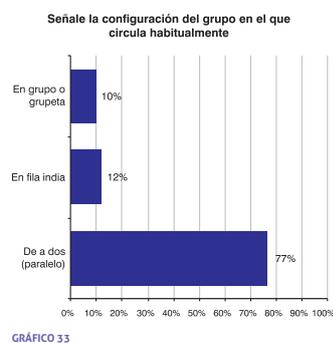
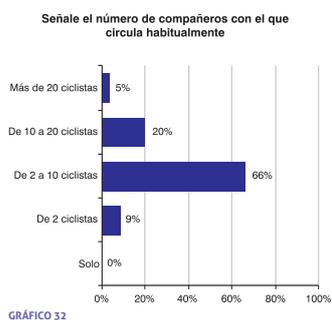
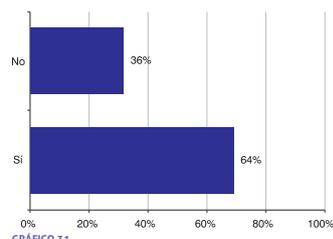
- El 97% afirma hacer uso siempre del casco.
- El 89% lo utiliza siempre independientemente del lugar por el que circule.
- Un 22% manifiesta utilizar siempre el material reflectante frente a un 53% que no lo utilizaría nunca o excepcionalmente.
- Un 20% de los encuestados afirma haber circulado con poca visibilidad sin material reflectante. CUADRO 6



**BLOQUE V: COMPORTAMIENTO VIAL**

**1. COMPORTAMIENTO VIAL DE LOS CICLISTAS**

¿Circula generalmente usted en grupo cuando hace uso de la bicicleta? (en caso afirmativo responda a las dos siguientes preguntas)



Como se puede apreciar en los gráficos, el 64% de los ciclistas reconoce que circula en grupo, y de estos, el 66% lo hace en grupos de 5 a 10 ciclistas, circulando en fila de a dos en el 77% de las ocasiones.

## 2. COMPORTAMIENTO DE OTROS CONDUCTORES ANTE LOS CICLISTAS

Quando circula como ciclista por una carretera, los vehículos le adelantan generalmente:

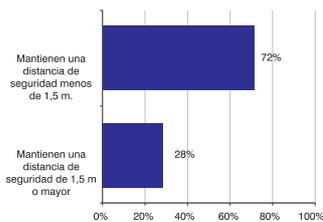


GRÁFICO 34

Quando circula en bicicleta:

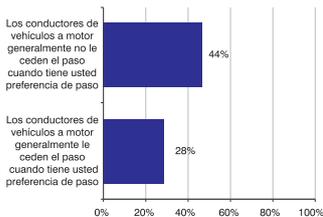


GRÁFICO 36

Quando un vehículo le adelanta como ciclista:

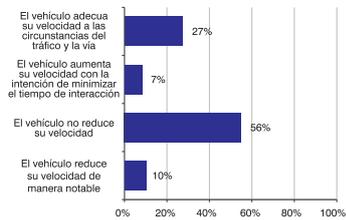


GRÁFICO 35

En relación al comportamiento de otros conductores frente a los ciclistas, nos encontramos con que el 72% de los vehículos no respeta la distancia mínima de adelantamiento, además de no reducir la velocidad durante el adelantamiento. Al mismo tiempo los ciclistas se encuentran con un 44% de conductores que no les ceden el paso en los lugares señalizados como tal con el consiguiente riesgo de accidente.

## 3. PERCEPCIÓN DEL COMPORTAMIENTO VIAL

¿En qué medida cree necesario mejorar la actitud de los conductores de vehículos a motor con respecto a los ciclistas?

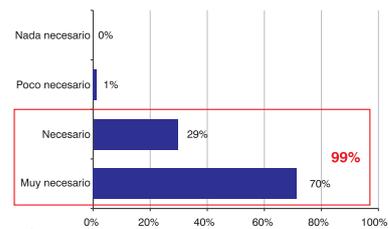


GRÁFICO 38

¿En qué medida cree necesario mejorar la actitud de los ciclistas en cuanto a la seguridad vial se refiere?

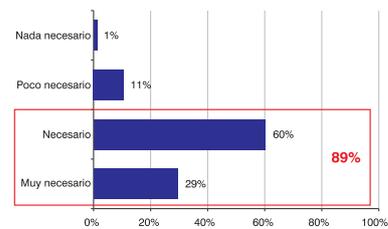


GRÁFICO 39

La totalidad del colectivo considera necesario una mejora de la actitud de los conductores de vehículos a motor, pero también es autocrítico y en un 89% de los casos cree necesario mejorar la actitud de los ciclistas para mejorar la seguridad vial.

### RESUMEN DE COMPORTAMIENTO VIAL

#### COMPORTAMIENTO DE LOS CICLISTAS

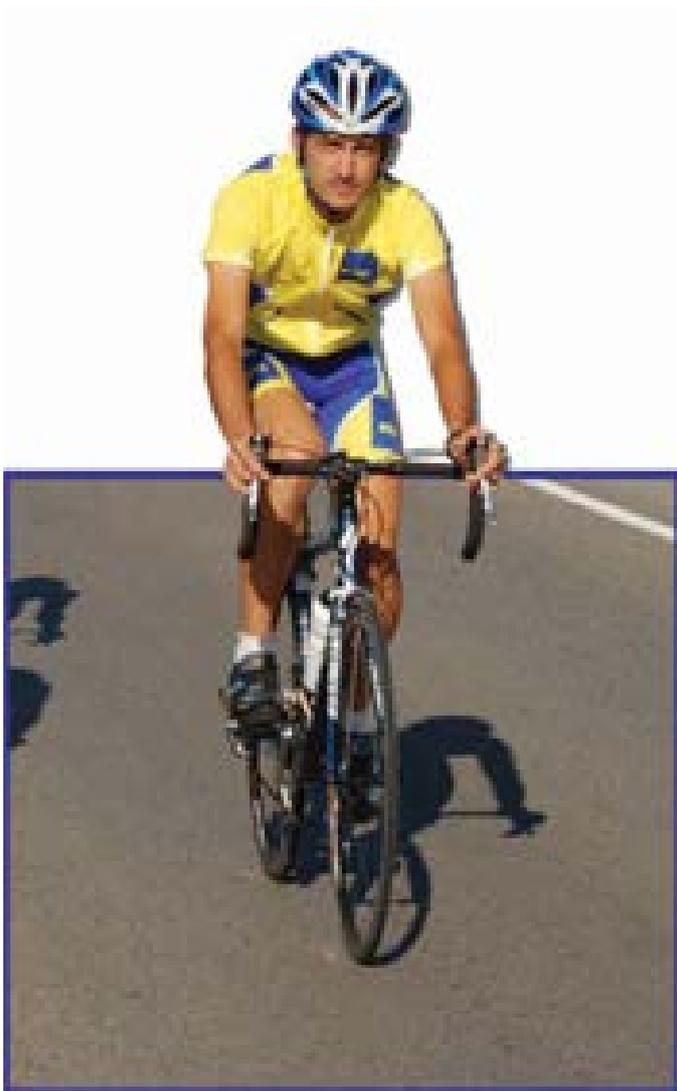
- El 64% de los ciclistas circula en grupo cuando hace uso de la bicicleta.
- El 66% de los ciclistas que circulan en grupo lo hacen en un grupo entre 2 y 10 ciclistas, y un 25% en grupos de más de 10 ciclistas.
- El 77% de los ciclistas que circulan en grupo lo hacen en paralelo (de a 2).
- Un 20% de los encuestados afirma haber circulado con poca visibilidad sin material reflectante.

#### COMPORTAMIENTO DE OTROS CONDUCTORES ANTE LOS CICLISTAS

- El 72% de los vehículos a motor no mantienen la distancia de seguridad mínima (1,5 metros) a la hora de adelantar al ciclista.
- El 56% de los vehículos a motor no reducen su velocidad cuando adelanta al ciclista.
- El 44% de los vehículos a motor no ceden al paso a los ciclistas cuando tienen prioridad estos.

#### PERCEPCIÓN DEL COMPORTAMIENTO VIAL

- El 99% de los encuestados considera necesario mejorar la actitud del resto de conductores de vehículos a motor para mejorar la seguridad vial del colectivo.
- El 89% de los encuestados considera necesario mejorar la actitud de los ciclistas para mejorar su propia seguridad.



## BLOQUE VI: SINIESTRALIDAD

### 1. ACCIDENTE COMO CICLISTA

¿Ha sufrido usted algún accidente como ciclista?

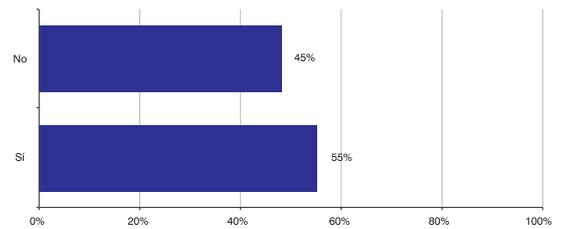


GRÁFICO 39  
El 55% de los encuestados ha sufrido algún accidente de diversa consideración como ciclista.

### 2. TIPO DE ACCIDENTE

¿Qué tipo de accidente?

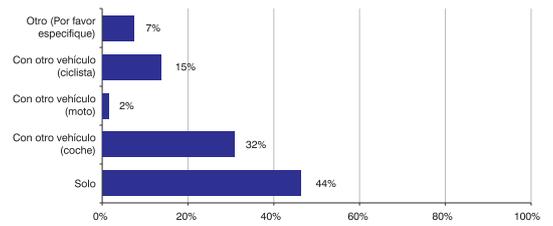


GRÁFICO 40  
En el 44% de los accidentes sufridos, solo se vio implicado el ciclista, en un 32% se vio implicado un coche y un 15% de los casos otro ciclista.

### 3. LUGAR DEL ACCIDENTE

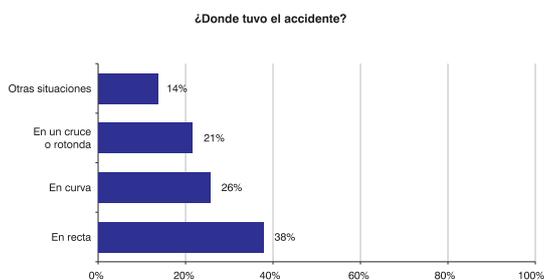


GRÁFICO 41  
El 38% de los accidentes se produjo en recta, el 26% en curva, y en 21% tuvo lugar en un cruce o rotonda.

### 4. AUTOPROTECCIÓN EN CASO DE ACCIDENTE

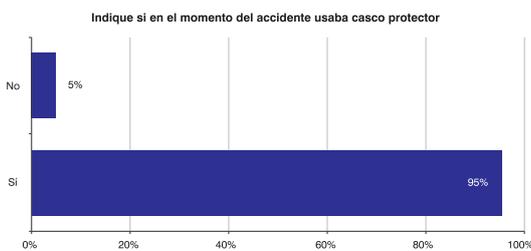


GRÁFICO 42  
En un 95% de los casos el ciclista tenía puesto el casco en el momento del accidente, lo que revela la actitud hacia la autoprotección del colectivo.

### 5. CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE

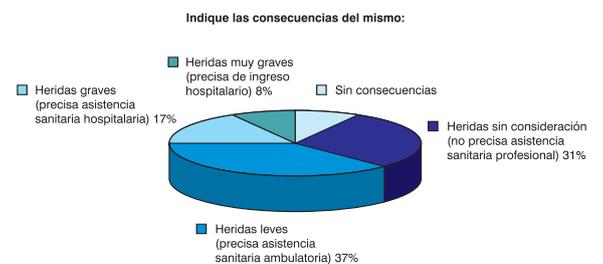


GRÁFICO 43  
Observamos como en la mayoría de los casos se producen heridas de diversa consideración, siendo en un 17% graves (asistencia hospitalaria) y un 8% muy graves (ingreso hospitalario).

### 6. TIPO DE LESIONES

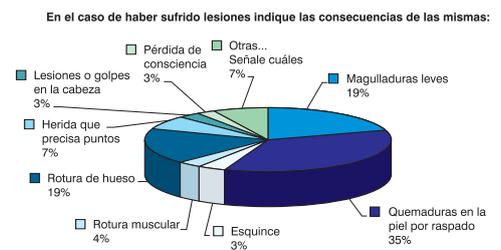


GRÁFICO 44  
Las lesiones más frecuentes, según el gráfico, son quemaduras por raspado, magulladuras leves y rotura de huesos.

## 7. SECUELAS

Marque a continuación, con una o varias aspas, las horas del día durante las cuales hace usted uso de la bicicleta:

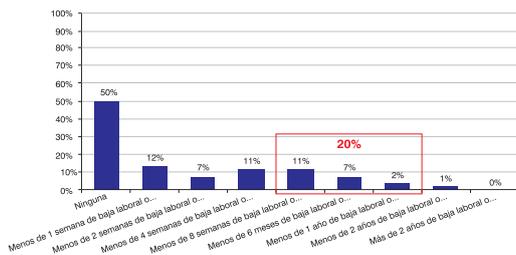


GRÁFICO 45

Observamos como en el 20% de los casos las secuelas conllevaron una baja laboral entre 1 mes y 2 años.

## RESUMEN DE SINIESTRALIDAD

- El 55% de los ciclistas encuestados ha sufrido un accidente.
- Del grupo anterior:
  - o El 44% tuvo el accidente en solitario.
  - o El 32% colisionó con un coche.
  - o El 15% colisionó con otra bicicleta.
  - o El 98% tuvo el accidente en recta, el 26% en curva, y el 21% en cruce o rotonda.
  - o El 95% llevaba casco en el momento del accidente.
  - o El 73% sufrieron heridas.
    - Del grupo anterior:
      - El 37% tuvo heridas leves (asistencia ambulatoria).
      - El 17% tuvo heridas graves (asistencia hospitalaria).
      - El 8% tuvo heridas muy graves (ingreso hospitalario).
      - Las heridas más frecuentes son:
        - Quemaduras en la piel por raspado (35%).
        - Rotura de hueso (19%).
        - Magulladuras (19%).
        - El 50% no tuvo secuelas que conllevaran baja laboral o tiempo de recuperación.
  - o El 20% tuvo secuelas que conllevaron baja laboral o tiempo de recuperación entre 1 mes y 2 años.

CUADRO 8

## BLOQUE VII: PERCEPCIÓN DEL RIESGO

## 1. SITUACIÓN DE PELIGRO EN CARRETERA

Con qué frecuencia ha sufrido como ciclista una situación de peligro en carretera:

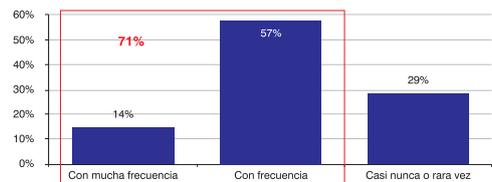


GRÁFICO 46

La percepción de situaciones de peligro en carretera por parte de los ciclistas es evidente, en un 71% consideran que con frecuencia han sufrido alguna con frecuencia o mucha frecuencia.

## 2. OTRAS SITUACIONES DE RIESGO

En esta pregunta se recogen diferentes situaciones de peligro según el riesgo percibido por el ciclista, siendo 1 nada peligrosa la situación percibida, y 5 muy peligrosa.

Describe el grado de peligrosidad de las siguientes situaciones utilizando la siguiente escala. Señala 1 si considera nada peligrosa la situación y 5 si es muy peligrosa:

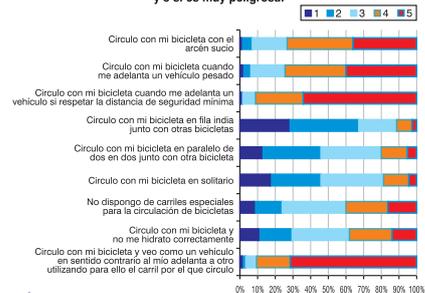


GRÁFICO 47

## RESUMEN DE PERCEPCIÓN DEL RIESGO

- El 71% de los ciclistas encuestados manifiesta sufrir situaciones de peligro en carretera con frecuencia o mucha frecuencia.
- Las situaciones más peligrosas percibidas por los ciclistas son:
  - o Que un vehículo invada el carril adelantando en sentido contrario al que circula el ciclista.
  - o Que los vehículos que adelantan no respeten la distancia mínima de seguridad (1,5 m).
  - o Que un vehículo pesado adelante al ciclista.
  - o Circular en bicicleta con el arcén sucio.

CUADRO 9



**BLOQUE VIII: SEGURIDAD EN CASO DE ACCIDENTE, REPRESENTACIÓN DEL COLECTIVO, NORMATIVA**

**1. SEGURIDAD EN CASO DE ACCIDENTE**

¿Dispone de seguro voluntario anual que le cubra en caso de accidente fuera de carrera?

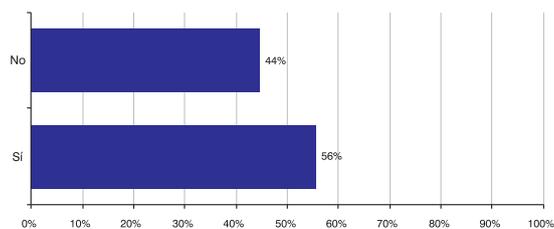


GRÁFICO 48  
El 44 % de los ciclistas encuestados reconoce no tener seguro voluntario que le cubra en caso de accidente.

**2. REPRESENTACIÓN DEL COLECTIVO**

En la actualidad considera que el sector ciclista (no profesional) está correctamente representado ante la administración con el objeto de defender sus intereses

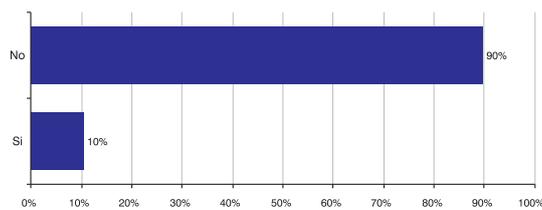


GRÁFICO 49  
Según observamos en el gráfico, el colectivo ciclista no se siente representado ante la administración a la hora de defender sus intereses.

## 6. Conclusiones

### 3. PERCEPCIÓN DE LA NORMATIVA

¿En qué medida cree necesario un cambio legislativo en las leyes de tráfico en cuanto a ciclistas se refiere?

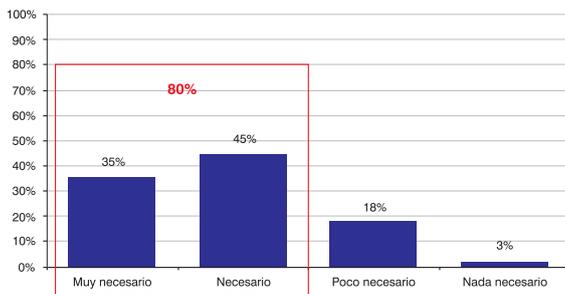


GRÁFICO 50  
El 80% del colectivo cree necesario o muy necesario un cambio legislativo para mejorar la seguridad vial de los ciclistas.

#### RESUMEN BLOQUE VIII

- El 56% de los ciclistas encuestados dispone de seguro voluntario fuera de carrera frente a un 44% que no tiene.
- El 90% considera no estar representado correctamente ante la administración con el objetivo de defender sus intereses.
- El 80% de la muestra cree necesario o muy necesario cambiar la legislación en cuanto a los ciclistas se refiere.
- Sus propuestas de cambio, por orden de frecuencia en sus respuestas, son:
  - o endurecimiento de las sanciones por no respetar la distancia mínima de seguridad.
  - o formación específica a conductores y ciclistas.
  - o iniciativa legislativa para creación de carriles bici.

CUADRO 10

Una vez analizados los datos de la encuesta y expuestos los resultados, a continuación se exponen las principales conclusiones del informe:

#### 1) Estadísticas de siniestralidad ciclista

El colectivo de usuarios de la bicicleta en nuestro país, pese a tener un peso bajo en la mortalidad total por accidentes de tráfico (entorno a un 2%), **se trata de un colectivo vulnerable de la vía, que ha aumentado su siniestralidad en los últimos años, desde el año 2003 a 2007, en torno a un 14% . La carretera supone un riesgo añadido para el colectivo, dado que el 75% de los fallecimientos se producen en este entorno.** Como dato relevante podemos destacar el número de conductores de bicicletas implicados en accidentes con víctimas en carretera se ha incrementado un 15% desde el año 2004 al año 2007 (Ver Tabla 5). Destacamos 2 grupos de edad con mayor tasa de ciclistas fallecidos, de 40 a 49 años, y ciclistas con más de 70 años (ver Gráfico 5).

#### 2) Perfil del ciclista estudiado

La muestra analizada en el informe representa a un usuario de la bicicleta mayoritariamente masculino (96% de los casos), en una franja de edad entre 25 y 54 años (90% de los casos), en la mayoría de los casos están federados (69%) y un 72% pertenece a algún club o peña ciclista. Estos datos revelan que **se trata de aficionados al ciclismo con una alta implicación en la práctica** (ver gráfico 8 y 9).

#### 3) Hábitos de uso de la bicicleta

En un 56% de los casos se trata de usuarios que montan en bicicleta entre 4 y 4 días a la semana, practican el ciclismo principalmente en fin de semana, (ver gráfico 12). Observamos que hacen uso constante a lo largo del año, un 24% hace entre 5.000 y 7.000 km anuales y un 38% más de 7.000 km. La media de kilómetros en un día se sitúa entre 50 y 100 km (77% de los casos). Ver gráfico 14. Las horas preferidas por la mayoría para practicar el ciclismo son desde las 8.00 a las 13.00 horas, optan por la bicicleta de carretera en un 75%. Según los datos analizados, las comunidades autónomas con más frecuencia de uso de la bicicleta, son País Vasco, Aragón, Valencia y Cataluña.

Se trata por tanto de usuarios con una importante práctica del ciclismo durante el año, por tanto con una exposición al tráfico significativa para conocer la realidad del colectivo en España.

#### 4) Infraestructuras

**La carretera es el principal escenario de la práctica del ciclismo en España, el 73% señala que circula con mayor frecuencia en este tipo de vías. Esto viene a correlacionar con el tipo de bicicleta de las que hacen uso, y con el perfil del ciclista fallecido por accidente de tráfico** (ver gráfico 3). En un 58% de los casos afirman circular por vías sin arcén o de menos de 1,5 metros de arcén (ver gráfico 19). En cuanto a la intensidad del tráfico de las vías por las que circulan señalan en un 67% que se trata de vías con una intensidad media y moderada, lo que conlleva que tienden a evitar vías con alta intensidad

de vehículos, el 15% manifiesta circular por vías con intensidad alta (ver gráfico 21).

**La mayoría tienen una percepción negativa del estado de las vías, el 67% las califica de malas o muy malas** (ver gráfico 22). En este sentido el 80% afirma encontrarse con frecuencia o mucha frecuencia elementos agresivos, estos son mayoritariamente, según sus respuestas en la pregunta abierta: **grava, piedras, agujeros, cristales, restos de accidentes, alcantarillas y animales muertos**. Observamos que el colectivo tiene muy identificado los elementos agresivos en las carreteras.

En cuanto a la percepción del colectivo de las vías, el **80% considera que no hay buenas vías para ciclistas**, en la Tabla 7 podemos observar los ejemplos que por su frecuencia en la respuesta son significativos de señalar como buenas y malas vías para practicar el ciclismo.

**La intersección que consideran más peligrosa para los ciclistas son las rotondas** (40% de los encuestados), seguido de cruces en forma de "+" (35% de los encuestados). Por último el colectivo señala la importancia de mejorar las vías, el 98% de los encuestados lo cree necesario o muy necesario (gráfico 25).

## 5) Medidas de seguridad

**El colectivo ciclista señala hacer un uso generalizado del casco (97% de los casos siempre lo lleva puesto), en cambio solo un 22% reconoce utilizar siempre o casi siempre el material reflectante**. En condiciones de baja visibilidad el 80% afirma que no ha circulado sin este tipo de prendas.

## 6) Comportamiento Vial

La circulación de ciclistas en grupo aparece como una opción mayoritaria en los resultados analizados (el 64% circula en grupo vs. el 36% que circula en solitario). La composición mayoritaria de los grupos oscila entre 2 y 10 ciclistas (66% de los encuestados), así mismo componen grupos de más de 10 ciclistas un 25% de la muestra.

En cuanto a la configuración del grupo en un porcentaje amplio (77%) afirman circular de a dos (formación en paralelo) frente a grupetas (10%) y en fila india (12%).

**Podemos concluir que la preferencia a la hora de circular es en grupo de entorno a 10 ciclistas y formados en fila de a dos.**

Si analizamos los datos del comportamiento de los conductores de vehículos a motor según es percibido por los ciclistas, establecemos el siguiente perfil: el **72% no mantiene la distancia mínima de seguridad (1,5 metros), el 56% no reduce su velocidad cuando adelanta a los ciclistas y un 44% no ceden el paso al ciclista cuando este tiene prioridad.**

Cuando le preguntamos sobre la necesidad de cambiar las actitudes de los ciclistas y del resto de conductores para mejorar la seguridad vial, manifiestan que en ambos casos es necesario o muy necesario en un 89% y 99% de los casos respectivamente.

## 7) Encuesta de siniestralidad

**El 55% del grupo estudiado afirma haber sufrido algún accidente como ciclista**, en cuanto al tipo de accidente, en un 44% de los casos no implicaron a otro vehículo, en un 32% colisionaron con un coche y en un 15% colisionaron con otra bicicleta.

El lugar del accidente mayoritariamente se trata de un recta (38%), seguido de curva (26%) y en cruce o rotonda (21%).

Si analizamos la lesividad de los accidentados, el **73% ha sufrido heridas de diversa consideración**, siendo heridas leves (asistencia ambulatoria) en un 37% de los casos, heridas graves (asistencia hospitalaria) en un 17% de los casos, y heridas muy graves (ingreso hospitalario) en un 8% de los casos.

**El tipo de lesiones más frecuente son magulladuras leves (19%), quemaduras por raspado (35%), y rotura de hueso (19%).**

Las secuelas producidas por la lesiones en un 50% de los casos no han conllevado baja laboral, y en un **20% de los casos han conllevado baja laboral entre un mes y 2 años.**

Con estos datos concluimos que la siniestralidad de los ciclistas conlleva un alto grado de lesividad, con importantes lesiones y secuelas a medio y largo plazo.

## 8) Percepción del riesgo

El 71% del grupo analizado afirma haber sufrido como ciclista en carretera una situación de peligro con frecuencia o mucha frecuencia. Las situaciones más peligrosas para los ciclistas son:

- Vehículo invadiendo el carril adelantando en sentido contrario al que circulan.
- Vehículos que no respetan la distancia mínima de seguridad (ver gráfico 34).
- Vehículos pesados adelantando.
- Circular en bicicleta con el arcén sucio.

## 9) Seguridad en caso de accidente

El 44% de los usuarios encuestados afirma no disponer de seguro voluntario fuera de carrera.

## 10) Representación del colectivo

El 90% de los encuestados (colectivo ciclista no profesional) afirma no sentirse representado ante la administración con el objeto de defender sus intereses.

## 11) Valoración de la normativa

El 80% considera necesario o muy necesario un cambio legislativo en las leyes de tráfico en cuanto a ciclistas se refiere, entre las propuestas recogidas destacan: endurecimiento de las sanciones por no respetar la distancia mínima de seguridad, formación específica a conductores y ciclistas, iniciativa legislativa para creación de carriles bici.

## 7. Recomendaciones RACE



### 7.1 Consejos al conductor

#### Adelantamientos

**A la hora de adelantar a un ciclista o a un grupo,** es imprescindible hacerlo con seguridad, reduciendo la velocidad y dejando al menos la separación lateral legal establecida de 1,5 metros. Recuerde que, aún manteniendo la distancia legal, si adelanta a gran velocidad aún ciclista, las turbulencias generadas por el aire pueden desequilibrar y tirar al ciclista.

#### Circular en paralelo es legal

La Ley de Seguridad Vial establece normas claras para la práctica del ciclismo. Si ve a dos ciclistas o más circular en paralelo, no le transmita su enfado mediante un estruendoso pitido de claxon ya que circulan dentro de la legalidad. Sea paciente y espere su oportunidad en realizar el adelantamiento siguiendo la norma de 1'5 metros de separación lateral.

Antes de utilizar el claxon, recuerde que su uso se limita a situaciones de emergencia. Recriminar a los ciclistas la circulación en paralelo o advertirles que les va a adelantar y que quiere más espacio en la carretera no son situaciones de emergencia. Piense en el "susto" y posterior desequilibrio que puede generar un uso indebido del claxon.

#### Atento a las maniobras de los ciclistas

Debe tomar precaución ante posibles movimientos ágiles y rápidos de los ciclistas debido a las características de las bicicletas. No pierda de vista el retrovisor si precedes en la marcha a las bicicletas, sobre todo en entorno urbano.

#### Los ciclistas tienen prioridad respecto a

#### los vehículos a motor

Si circula por una vía con ciclistas en cualquiera de los sentidos y quiere girar a derecha o izquierda, tiene que tener en cuenta que los ciclistas tienen prioridad. Lo mismo sucede cuando el primero de un grupo de ciclistas entra en un cruce o en una rotonda, debe dejarlos pasar.



## 7.2 Consejos a los ciclistas

### Utilice siempre el casco

Es obligatorio en vías interurbanas, pero recomendable utilizarlo también en ciudad. Es nuestro único elemento de seguridad pasiva y absorberá la energía del impacto en la cabeza. Sea profesional, cicloturista o principiante, haga uso del casco SIEMPRE.

### Visibilidad

De noche o en condiciones de baja visibilidad (mal tiempo, túneles...) tanto en ciudad como en carretera (obligatorio) es imprescindible el uso de material reflectante, en forma de chalecos, brazaletes o catadióptricos en pedales o ruedas para que el resto de usuarios puedan distinguirnos a una distancia mínima de 150 metros. A la hora de elegir el color de la ropa para circular en bici, mejor escoger colores claros y llamativos.

### Circulación en grupo

Está permitido circular en fila de a uno o en columna de a dos como máximo. En ambos casos, el grupo funciona como un solo vehículo y debe circular lo más a derecha posible de la vía. Si circula en fila india, y tiene que dar relevos, asegúrese que no se aproxima ningún vehículo cuando inicie el adelantamiento.

### Respeto a las normas de circulación

El ciclista y su bicicleta son un vehículo más. Respete las normas de circulación. Si el resto de vehículos tiene obligaciones o prioridades, el ciclista también

debe respetarlas (semáforos, STOP, ceda el paso, etc)

### Tu bicicleta siempre a punto

No olvide revisarla periódicamente para no sufrir averías que puedan poner en riesgo su seguridad:

- La presión correcta de la ruedas evitará el riesgo de pinchazos y posibles derrapes.
- La tensión correcta de los frenos y el estado de la zapatas resulta de vital importancia en situaciones de frenadas de emergencia.
- El engrasado correcto de la cadena y los cambios evitará el riesgo de rotura en momentos de mayor esfuerzo.
- Las ruedas deben estar bien ajustadas y apretadas, sobre todo la delantera, antes el riesgo de que en una sucesión de baches pueda salirse del anclaje.

