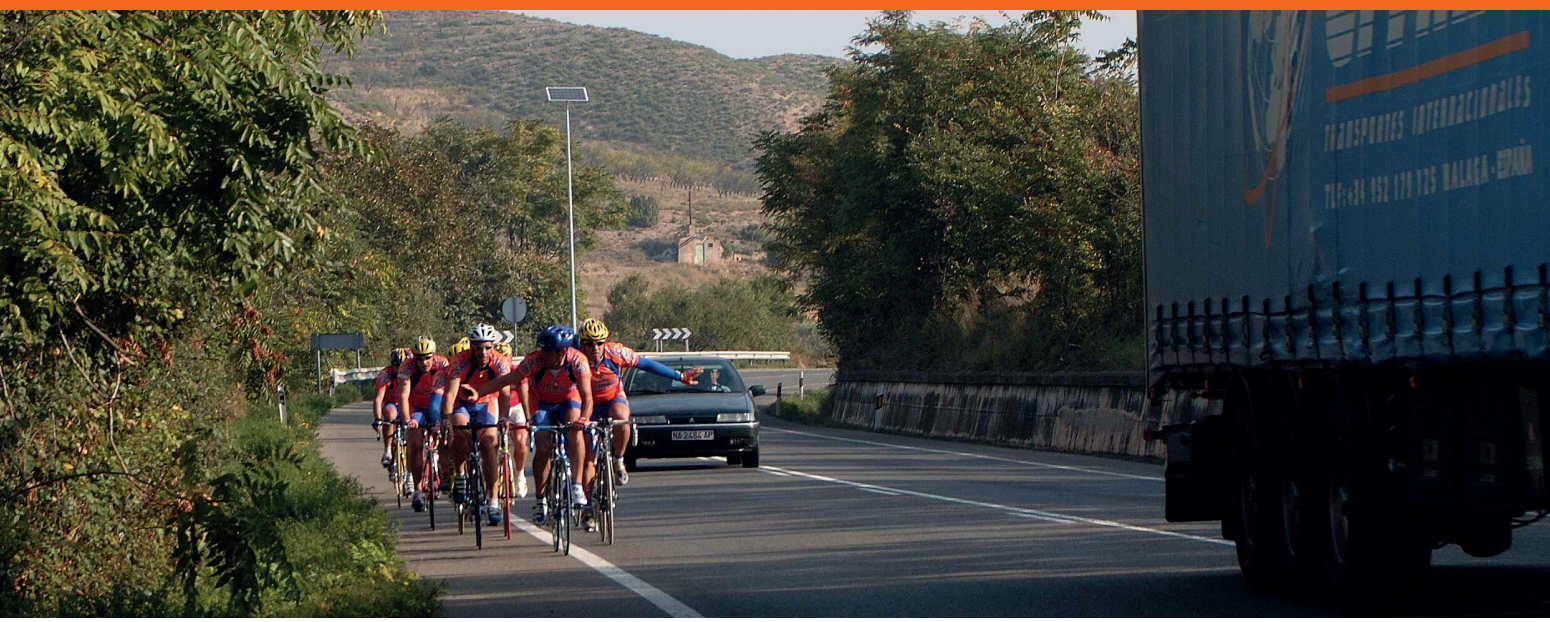
Medidas para aumentar la seguridad de los ciclistas

Ana L. Olona



En 2015, último año con datos consolidados publicados por la DGT, fallecieron 58 ciclistas y 652 resultaron hospitalizados en los 7186 accidentes con usuarios de bicicletas implicados. En el presente año, hasta el mes de mayo, han fallecido 18 ciclistas, 3 más que en la misma fecha del año pasado, por éste motivo la DGT convocó un Comité de Seguridad Vial urgente con el objeto de aprobar un plan especial de protección y seguridad para vías ciclistas con el fin de reducir la accidentalidad de este colectivo.

Tal como se señala en la editorial de este número de la revista, las cifras de la accidentalidad de los ciclistas durante los últimos meses, ciertamente, comenzaban a alertar de un problema cuya dimensión estaba creciendo. La accidentalidad de los ciclistas muestra, en la mayoría de provincias españolas, una tendencia alcista desde el año 2011, tanto en carretera como en ciudad, donde, por cierto, ya se producen más del 70% de los accidentes de ciclistas.

El número de ciclistas heridos en carretera ha aumentado en 38 de las 50 provincias españolas, pasando el número total de accidentados de 1.460 en 2011 a 2.306 en 2015, último año con datos consolidados publicados. Afortunadamente las cifras de ciclistas fallecidos en carretera no muestran la misma tendencia, apreciándose incluso un ligero descenso, al menos hasta el presente año 2017.

El "barómetro de la bicicleta" señala, no obstante, que el uso de la bicicleta con fines lúdicos o deportivos no ha aumentado en nuestro país desde 2011, por lo que no parece lógico atribuir el aumento de siniestralidad ciclista en carretera a una mayor presencia de ciclistas circulando por vías interurbanas, sino a otras causas que probablemente, y esto lo evidenciará la investigación en profundidad de los accidentes, estén más relacionadas con una falta de respeto mutuo, de los ciclistas al resto de conductores (circulación en grupo -más de dos en paralelo-;

Las cifras de accidentalidad de los ciclistas durante los últimos meses comienzan a alertar de un problema cuya dimensión está creciendo. Por este motivo, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha comenzado a analizar en profundidad la accidentalidad de este colectivo y va a implementar medidas para mejorar su seguridad en carretera. Dentro de estas medidas se encuentran la utilización de infraestructuras inteligentes que avisen de la presencia de ciclistas, el incremento de vigilancia en las rutas más utilizadas por los ciclistas y la retirada de permiso a los conductores reincidentes por conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

no respetar señales de stop y ceda el paso o semáforos; no ponerse en fila de a uno en zonas de visibilidad reducida; etc.) y de los conductores a los ciclistas (adelantarlos sin la debida separación lateral; maniobras bruscas o temerarias por impaciencia; etc.), entre otras infracciones de carácter más general, como la circulación bajo la influencia del alcohol o las drogas; excesos de velocidad; distracciones por fatiga; etc.

En cuanto a la accidentalidad en zona urbana, el mencionado "barómetro de la bicicleta" pone de manifiesto un aumento significativo del uso de la bicicleta en entornos urbanos, habiendo aumentado casi un 60% en algunas ciudades para el período analizado, de 2011 a 2015, año en el que, sin embargo, se alcanzó un mínimo histórico de ciclistas fallecidos en vía urbana.

El número de ciclistas accidentados en zona urbana ha aumentado en similar proporción al aumento en zona interurbana. Parece, por tanto, que el importante aumento del número de ciclistas circulando en entornos urbanos sí se ha traducido, por el momento, en un aumento casi proporcional del número de ciclistas accidentados, no obstante parece que la gravedad de los accidentes se ha ido reduciendo a medida que las ciudades se habituaban a ver más ciclistas en sus calles, ya que los datos muestran una reducción en el número de ciclistas fallecidos en ciudad. A este respecto no debemos pasar por alto que en nuestro país partíamos de una inexistente cultura de uso de la bicicleta como medio de transporte, con lo que ello implica de inadecuación de las infraestructuras para el uso de la bicicleta y, sobre todo, de una falta de "costumbre" por parte de los conductores, que tradicionalmente en nuestro país no estaban habituados a la presencia de vehículos sin motor, con lo que ello conlleva de menor velocidad, etc.

Las medidas adoptadas por la DGT a partir del Comité Extraordinario de Seguridad Vial, de implementarse adecuadamente en carretera y si los ayuntamientos actúan de forma similar en su entorno urbano, tienen un enorme potencial para conseguirlo, ya que inciden, en esencia, sobre todos los aspectos antes mencionados, desde la mejora de la señalización/infraestructura a la sensibilización, promoviendo el respeto mutuo entre conductores, ciclistas, y viceversa, la vigilancia y la investigación de los accidentes.

Entorno seguro

La DGT ha establecido un plan especial de vigilancia con el objeto de proporcionar a los ciclistas un entorno más seguro en las vías más frecuentadas por este colectivo. Para ello se incrementará la presencia de Guardia Civil en las vías secundarias, se actualizarán permanentemente las vías por las que más circulan los ciclistas y se controlará más exhaustivamente las actitudes más agresivas hacia los ciclistas, como son, el exceso de velocidad y no mantener la distancia lateral.

Además, se va a intentar mejorar el conocimiento de la movilidad ciclista, identificando para ello las carreteras que son más utilizadas habitualmente para la práctica deportiva y para movilidad obligada, creando con dichas vías mapas de movilidad, además se va a fomentar el uso de la aplicación gratuita de la DGT llamada Comobity, dicha aplicación avisa con antelación al resto de los usuarios de la presencia de ciclistas en su recorrido.

Por otro lado, los días más habituales de práctica ciclista, como son los sábados y domingos, en los paneles de señalización variable se recuerda a los conductores las principales normas respecto a los ciclistas: mantener como mínimo la distancia lateral de 1,5 m, posibilidad de rebasar en línea continua en adelantamientos, posibilidad de circular en paralelo a los ciclistas,…

El respeto a las prioridades de paso y la distancia de seguridad podrían reducir notablemente el número de víctimas ciclistas.

Otra medida llevada a cabo por la DGT ha consistido en señalizar 56 rutas seguras para ciclistas y en un futuro 49 más, con el objetivo de reducir la siniestralidad de este colectivo, delimitando unos trayectos donde se protegerá de forma sensible a los ciclistas que por allí discurran, dando absoluta prioridad a este colectivo frente a otros vehículos que estén presentes en esas mismas vías.

Medidas innovadoras para mejorar la seguridad vial de las bicicletas

Se pretende introducir medidas innovadoras para mejorar la Seguridad Vial de las bicicletas, dentro de estas medidas se encuentran las señales que se activen de forma automática al paso del ciclista, en curvas cerradas y cambios de rasante, para avisar a otros usuarios (mediante ultrasonidos o doppler), guías sonoras, marcas de separación de 1,5 m,…

Convivencia respetuosa

Los ciclistas y automovilistas deben convivir y respetarse en carretera, para ello deben seguirse una serie de normas y consejos que se detallan a continuación, de este modo la convivencia será más fácil y la accidentalidad menor.

Normas y consejos de circulación para los ciclistas:

1. Deben llevar casco y ropa adecuada de color reflectante. Por otro lado, deben revisar las ruedas de la bicicleta, la presión, los frenos, las luces, los reflectantes,…

2. Deben circular por el arcén si lo hay y es practicable o por el carril bici. Si no, por la derecha en trayectoria recta.

3. Deben respetar la señalización y señalar todas sus maniobras con los brazos, en especial los giros a derecha o izquierda.

4. De noche, deben llevar elementos luminosos, ropa de color reflectante y chaleco, y luces obligatorias en la bicicleta.

5. Si circulan en grupo, deben hacerlo siempre en fila india o en paralelo (de dos en dos) y nunca en pelotón.

6. Deben usar preferentemente rutas ciclistas seguras, señalizadas y vigiladas, o carreteras convencionales. Nunca deberán utilizar autopistas o autovías que lo prohíban.

7. No deben llevar auriculares o elementos que aíslen del ruido ambiental, ni deben utilizar el móvil mientras circula.

Normas y consejos de circulación para los automovilistas

1. Al adelantar a un ciclista, deben dejar 1,5 m de distancia lateral, para ello se puede atravesar la línea continúa.

2. Deben respetar la distancia de seguridad, las bicicletas frenan con mucha frecuencia y es fácil provocar un accidente por alcance.

3. En presencia de ciclistas, se debe reducir la velocidad de circulación y circular con precaución.

4. No se debe tocar el claxón para avisar al ciclista de su presencia, pueden asustarle y provocar una caída.

5. Se debe tener en cuenta que al adelantar a un ciclista, el aire que desplaza el vehículo puede desequilibrarle.

6. Se debe tener en cuenta que los ciclistas tienen prioridad en pasos para ciclistas y si circulan en grupo, cuando el primero ha iniciado el cruce o entrado a la glorieta.

7. Nunca deben adelantar a un ciclista si pone en peligro o entorpece a ciclistas que circulen en sentido contrario.

Medidas más duras para los reincidentes

Una de las medidas aplicada por la DGT consiste en la retirada del permiso a los conductores reincidentes con sanciones de alcohol y otras drogas, considerando reincidentes a aquellos conductores que tengan 2 o más sanciones en un período inferior a dos años. Por otro lado, la DGT sancionará por vía administrativa a quienes habiendo accidente, la autoridad judicial decrete el archivo por vía penal.

Estudiar e investigar la accidentalidad

La DGT va a estudiar "en profundidad" los accidentes de los últimos años con ciclistas implicados, analizando las principales causas, la tipología y los principales tramos de peligrosidad. Es importante mejorar el conocimiento de la movilidad ciclista y analizar en profundidad las causas y cifras de los accidentes, de esta manera se obtendrá información sobre el riesgo y el peligro que implica el uso de la bicicleta, así como la evolución de la población ciclista en España.

Las situaciones más peligrosas para el ciclista y en las que, por tanto, mayor número de heridos y muertos ciclistas se producen, tienen lugar en las glorietas, en los cruces, al realizar un giro por parte del ciclista, en los cambios de carril y en los alcances.

Si para todos los conductores las intersecciones resultan especialmente peligrosas, para los ciclistas más ya que circulan a una velocidad inferior y su capacidad de reacción está limitada al pedaleo. Es necesario insistir en que las normas generales de preferencia de paso son iguales para todos y que las deben respetar también los ciclistas, excepto, si existe un carril bici, un paso para ciclista o cuando circulen por arcenes transitables, donde la preferencia es del ciclista.

Hay que tener en cuenta que el hecho de que haya más bicicletas no se traduce en más accidentes o más heridos, esta afirmación, así la respalda la comparación con países donde la bicicleta es un medio de transporte que se utiliza diariamente, por ejemplo, en Dinamarca, donde el 35% de la población utiliza la bicicleta para moverse a diario hay menos accidentes con ciclistas implicados que en España. La cifra que si aumenta con el incremento del uso de la bicicleta es el porcentaje de víctimas en las carreteras que son ciclistas.

Es adecuado seguir fomentando el uso de la bicicleta por sus múltiples ventajas (es saludable, disminuye la contaminación y la congestión de tráfico, etc…). Teniendo en cuenta los últimos datos de accidentalidad ciclista, la población no debe alarmarse ni desanimarse de utilizar la bicicleta y por otro lado, la Administración, como rápidamente ha hecho ya, debe poner en marcha medidas que garanticen la seguridad de todos los usuarios de la vía, porque los ciclistas tienen tanto derecho a usar las vías públicas como todos los demás vehículos, o dentro de las ciudades, como tienen también los peatones, eso sí, con una actitud igualmente responsable y respetuosa con el resto. Con estas medidas se podrá invertir la tendencia inicial y lograr, como ya ha sucedido en otros países, que a medida que aumente el número de ciclistas sea cada vez más seguro circular en bicicleta. ◎