

PROPUESTAS DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS CICLISTAS

Según los últimos datos disponibles, en el año 2015 fallecieron en España un total de 58 ciclistas, mientras que 652 fueron hospitalizados como consecuencia de sus heridas en accidente de tráfico. De ellos, 48 fallecieron en carreteras interurbanas y 10 en el ámbito urbano. De los heridos hospitalizados, aproximadamente la mitad se produjeron en zona interurbana (322 frente a los 330 que sufrieron un accidente en zona urbana). Los datos provisionales del año 2016 arrojaron una disminución en el número de víctimas mortales, que se situaban en 33, a la espera de la publicación de los datos definitivos por parte de la Dirección General de Tráfico en los próximos meses.

Si bien no se está produciendo un aumento claro de la accidentalidad de los ciclistas en los últimos años, es necesario poner en marcha nuevas medidas para conseguir mantener esta tendencia y reducir al mínimo los accidentes con este tipo de usuarios, generalmente con consecuencias muy graves. Máxime si se quiere alcanzar el objetivo de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, que persigue aumentar la movilidad ciclista en un millón de usuarios sin aumentar la tasa de mortalidad asociada.

En la figura 1 se puede apreciar la tendencia de reducción de fallecidos en carreteras urbanas e interurbanas, en una escala ajustada para permitir la comparación de tendencias, con una marcada reducción entre 2003 y 2013 y una situación de estancamiento en los últimos años. Se observa que la tendencia de ciclistas fallecidos no sigue una línea de reducción significativa en los últimos años.

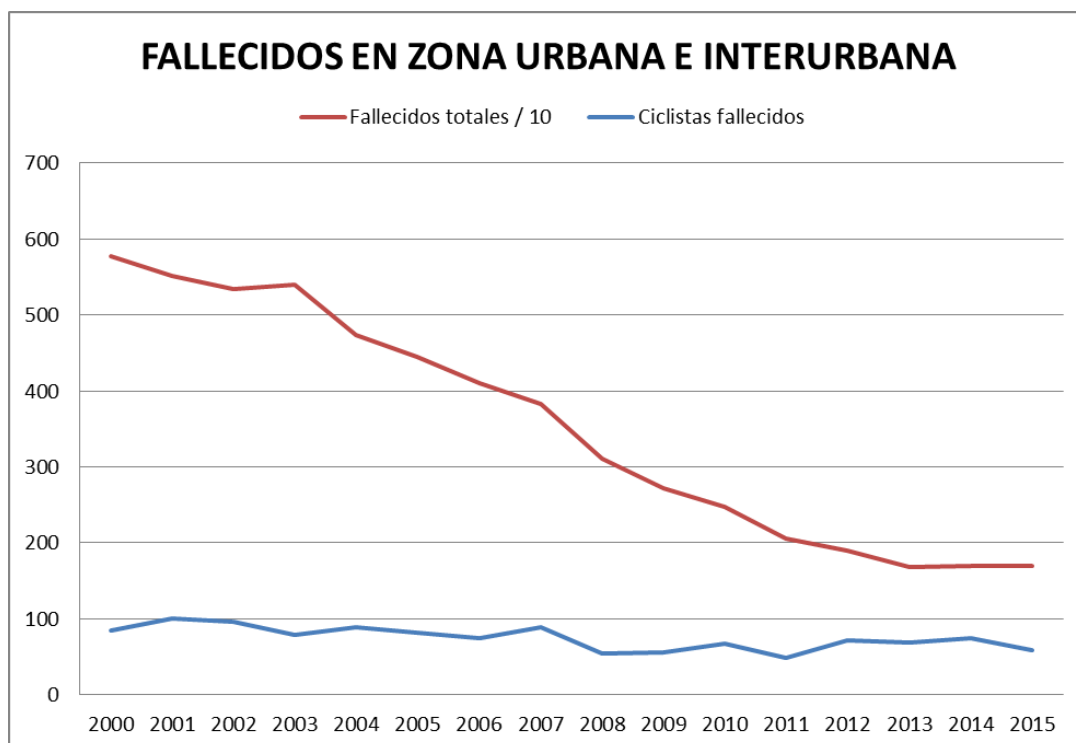


Figura 1: Evolución de fallecidos en accidentes en zona urbana interurbana (fallecidos / 10) y ciclistas fallecidos. (Fuente: Dirección General de Tráfico)

En la figura 2 se observan las tendencias de reducción de fallecidos por accidente de tráfico en carreteras interurbanas. Se observa que en el caso de las ciclistas, no se está produciendo una tendencia de reducción tal y como se registra en el caso del total de fallecidos.

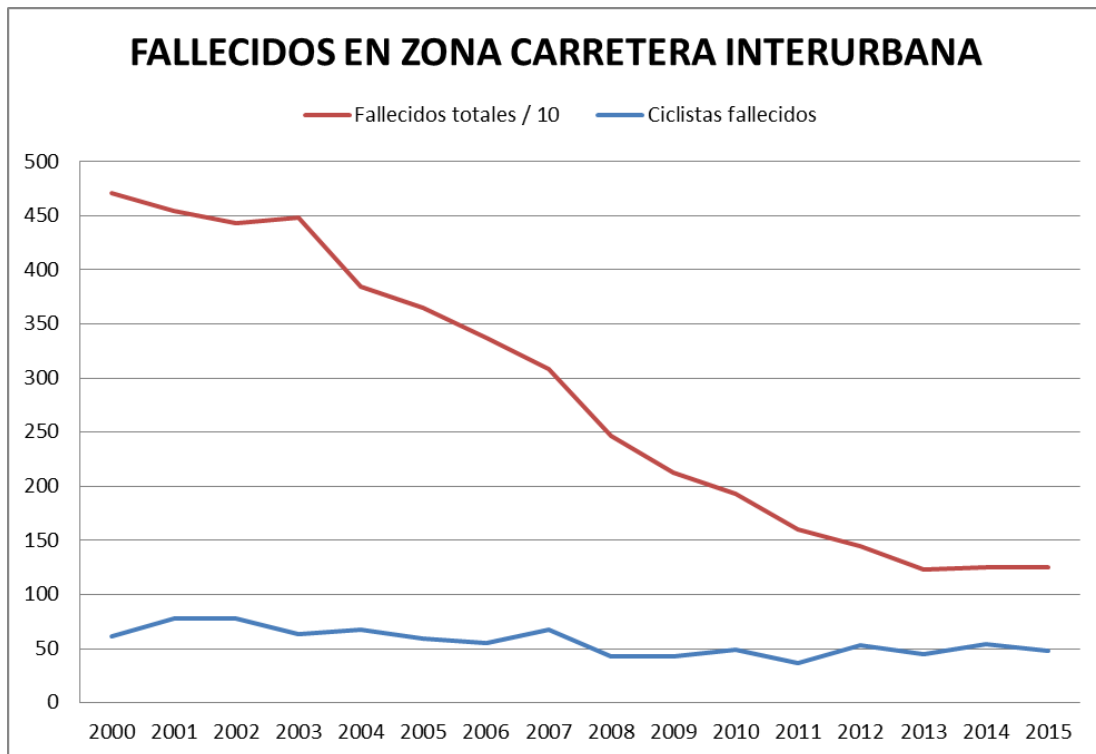


Figura 2: Evolución de fallecidos en accidentes en zona interurbana (fallecidos /10) y ciclistas fallecidos. (Fuente: Dirección General de Tráfico)

El problema de seguridad viene asociado a la coexistencia en una misma vía de tráfico de muy diferentes características: vehículos ligeros y pesados de gran tamaño y peso frente a vehículos de tamaño reducido y bajo peso como son las bicicletas; velocidades de circulación elevadas frente a velocidades reducidas vinculadas a la acción de pedalear; protección que proporciona el vehículo frente a la vulnerabilidad del usuario de la bicicleta. La confluencia de usuarios de muy distinto tipo en un mismo espacio y tiempo genera, en no pocas ocasiones, conflictos que redundan en una disminución de las condiciones de seguridad que afectan, por lo general, al usuario más débil: el ciclista.

La Asociación Española de la Carretera (AEC) considera la seguridad de los usuarios como una preocupación prioritaria de la gestión viaria, por lo que propone un conjunto de medidas para compensar la vulnerabilidad de los ciclistas respecto a los usuarios de vehículos motorizados.

#SlowDown, reducción de velocidad para mejorar la seguridad de los ciclistas.

Bajo esta premisa, la AEC propone la instalación de **señales de limitación de velocidad variable para prioridad ciclista**. Por medio de estas señales, se permitiría la reducción de la velocidad de circulación para vehículos motorizados en itinerarios con elevado tráfico ciclista durante determinados periodos de tiempo. El uso de la señalización variable, por medio de paneles con tecnología LED, permitiría ajustar los límites de velocidad a las circunstancias

deseadas, permitiendo esa limitación de velocidad en periodos de alta demanda ciclista (por ejemplo, durante los sábados y los domingos) y mantener la velocidad máxima de circulación habitual en otros periodos.

Así, una carretera con mucho tráfico ciclista y con poco tráfico de vehículos, limitaría su velocidad de circulación a 50 km/h durante algunas horas del fin de semana, de manera que mejoraran las condiciones de seguridad de los ciclistas. La medida pasa por definir, de manera coordinada con los ciclistas, los itinerarios más frecuentados por este tipo de tráfico, para realizar posteriormente un análisis exhaustivo de las condiciones de la vía, el equipamiento, su entorno, el tráfico, etc. para garantizar la viabilidad de la medida.

El uso de la señalización variable es fundamental para convertir esta propuesta en realidad, ya que permite adaptar las limitaciones a las circunstancias deseadas en la gestión viaria. La tecnología está disponible desde hace años y ya existen ejemplo de utilización de este tipo de señalización. La siguiente fotografía hace referencia a un ejemplo de utilización:



Foto 1: Ejemplo de señal de limitación de velocidad variable. (Fuente: Administración de Carreteras de Suecia).

Esta medida, que se puede calificar como una medida de bajo coste, sería complementaria a otras actuaciones que se han puesto en marcha en los últimos años, orientadas al refuerzo de la señalización de itinerarios con fuerte presencia de ciclistas.

Las medidas de bajo coste se caracterizan por su rápida implantación, bajo coste relativo y su gran efectividad. Se estima que la instalación de estas señales en un itinerario supondría un coste aproximado de 9.000 € en tramos de 5 kilómetros, dado que sería necesario recordar la existencia de la medida de limitación de velocidad a los usuarios cada cierto tiempo.

La AEC se une, así a la campaña #SlowDown de Naciones Unidas, fomentando la reducción de la velocidad de los vehículos motorizados en algunas carreteras y bajo determinadas circunstancias, para mejorar la seguridad de los usuarios ciclistas.

Garantías de infraestructura ciclista con la máxima seguridad

De manera complementaria, la AEC propone que se consideren otras medidas que redundarían en una mejora de la seguridad de los ciclistas; entre ellas, cabe destacar la realización de **inspecciones de seguridad vial** de todos los carriles o arcones bici de nuestras carreteras.

Una inspección de seguridad vial es un procedimiento sistemático en el que un profesional cualificado comprueba las condiciones de seguridad de un tramo de carretera o de un itinerario completo, analizando todos los aspectos de la vía y su entorno que puedan intervenir en la seguridad de los usuarios, no sólo motorizados, sino también otros usuarios vulnerables, como ciclistas o peatones. La aplicación de este procedimiento, que ya se utiliza en carreteras de todo el mundo, a las infraestructuras para ciclistas, mejoraría las condiciones de seguridad, especialmente en tramos singulares como son los cruces, glorietas, accesos, etc.

Otro mecanismo de mejora de la seguridad pasaría por el **análisis en profundidad de todos los accidentes en los que se vean implicados ciclistas**, de manera que se puedan extraer conclusiones acerca de la implicación del factor infraestructura, el entorno, el comportamiento del ciclista y de otros usuarios, etc. Esta información permitiría un estudio en detalle de la accidentalidad ciclista, que permitiría sentar las bases para un plan de actuación ad-hoc.

Por otro lado, actualmente se permite la circulación de ciclistas en paralelo, en columnas de dos, excepto en tramos sin visibilidad. En la búsqueda de la mejora de la seguridad vial para estos usuarios, se propone que la circulación en paralelo se permita exclusivamente en tramos con arcén. De esta manera, se reduciría, al menos, la proximidad entre el usuario vulnerable y el usuario motorizado.

Homogeneidad en las soluciones, bueno para la seguridad vial urbana

Ante la proliferación de soluciones de muy distinto tipo para la provisión de espacio para los ciclistas en las ciudades españolas, la AEC propone que se analicen con detalle los condicionantes de las ciudades en las que se van a implantar y que se apueste por soluciones que hayan demostrado garantías de seguridad para los ciclistas. En la medida de lo posible, se debe apostar por **soluciones homogéneas en la provisión de espacios ciclistas**, que permitan a los usuarios interpretar adecuadamente las condiciones de circulación que van a encontrar.

El equipamiento desempeña un papel fundamental: señalización vertical, marcas viales, balizamiento e iluminación son fundamentales para garantizar la adecuada percepción de estos espacios por parte de todos los usuarios. Así mismo, se deberá realizar un seguimiento del funcionamiento, en términos de circulación y seguridad, de estos espacios, para corregir posibles problemas de seguridad.

En este sentido, es indudable que un espacio segregado del resto de la circulación garantiza mejores condiciones de seguridad para los ciclistas; sin embargo, cada situación debe analizarse de manera pormenorizada, para garantizar, así mismo, la circulación de otro tipo de usuarios, tanto de vehículos privados como de transporte público.

Información y concienciación

La AEC reconoce la necesidad de seguir insistiendo en la información y concienciación a los usuarios, tanto ciclistas como usuarios de vehículos motorizados, acerca de la necesidad del respeto de la normas y trabajar conjuntamente en la construcción de espacios seguros para todos. Por supuesto, las labores de vigilancia del cumplimiento de las normas resulta así mismo fundamental.

La AEC, entidad sin ánimo de lucro creada en el año 1949 que defiende desde entonces a la carretera y a sus usuarios, propone a la Dirección General de Tráfico la consideración de estas medidas en el Plan de Protección y Seguridad para ciclistas, que se va a presentar próximamente.