



TRÁFICO DE CICLISTAS EN ALGUNAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

Diciembre 2006

Estudio realizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para la Dirección General de Tráfico

Equipo de trabajo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles:

Carmen Aycart Luengo
Arantxa Hernández Colorado
Manuel Redondo Arandilla
Mar Alonso García
José Manuel Liberal Liberal
Eva Ramón Reyero
Alexandra Hernández Rubio
Mar Lázaro Sánchez
Javier López Recio
Cristina García Gómez
María Jesús Alonso
Iris Martín Herranz
José Domingo Quesada
Álvaro Calleja
Elio del Amo

Coordinación y Corrección:
Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Dirección General de Tráfico

EDITA:
Dirección General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 28
28027 Madrid

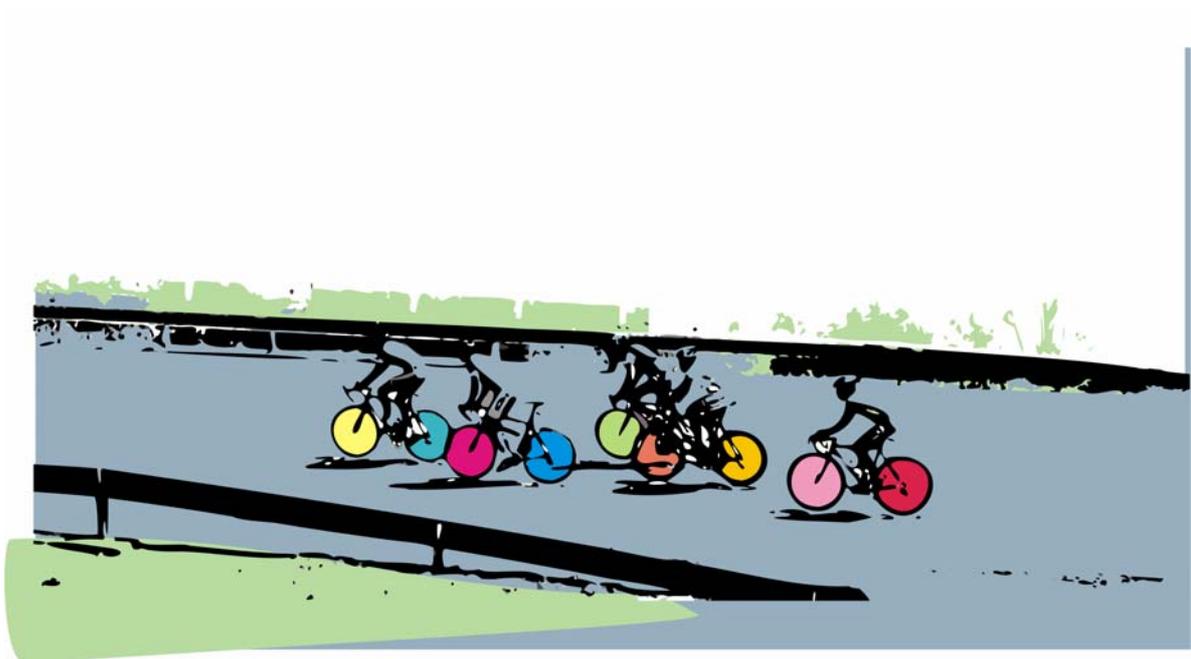
NIPO: 128-07-071-6
Depósito Legal:

Catálogo general de publicaciones oficiales
<http://www.060.es>

Impreso en España
Printed in Spain

TRÁFICO DE CICLISTAS EN ALGUNAS CARRETERAS ESPAÑOLAS

Diciembre 2006



SUMARIO

| | |
|--|----|
| ANTECEDENTES..... | 5 |
| OBJETIVOS..... | 6 |
| METODOLOGÍA..... | 7 |
| COLABORACIONES..... | 7 |
| DEFINICIÓN DE LA MUESTRA..... | 16 |
| RECOGIDA DE INFORMACIÓN..... | 17 |
| CRONOGRAMA..... | 21 |
| CUESTIONARIO..... | 22 |
| BALANCE DE PARTICIPACIÓN..... | 27 |
| ANÁLISIS DE RESULTADOS..... | 28 |
| I. PERFIL DE LOS ENCUESTADOS..... | 29 |
| SEXO Y EDAD DE LOS ENCUESTADOS..... | 29 |
| NIVEL DE ESTUDIOS Y SITUACIÓN SOCIOLABORAL..... | 31 |
| PROVINCIA POR LA QUE CIRCULA HABITUALMENTE..... | 33 |
| PERTENENCIA A CLUB..... | 34 |
| II. LA PRÁCTICA..... | 37 |
| FRECUENCIA SEMANAL..... | 37 |
| SALIDAS INDIVIDUALES Y EN GRUPO..... | 39 |
| CICLISTAS DURANTE EL RECORRIDO..... | 41 |
| DISTANCIA RECORRIDA..... | 42 |
| III. LOS RECORRIDOS REALIZADOS..... | 45 |
| CRITERIOS PARA ELEGIR RUTAS..... | 46 |
| TIPOS DE CARRETERAS MÁS FRECUENTADAS..... | 49 |
| IV. ACCIDENTALIDAD..... | 51 |
| GRADO DE PELIGROSIDAD DE LAS CARRETERAS..... | 51 |
| VALORACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA RED VIARIA..... | 52 |
| ACCIDENTES..... | 55 |
| USO DE ELEMENTOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD..... | 56 |
| V. SUGERENCIAS DE LOS ENTREVISTADOS PARA REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD.... | 58 |
| PROPUESTAS PARA REDUCIR ACCIDENTALIDAD..... | 61 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 78 |

ANTECEDENTES

Existen datos que ponen en evidencia que, en el complejo fenómeno del tráfico, los ciclistas por carretera son una de las partes más débiles, por lo que se debe incidir en la promoción de medidas que contribuyan a preservar su seguridad.

En el Grupo de Trabajo GT 44 “Seguridad de la circulación de ciclistas”, creado en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, se planteó la necesidad de realizar un estudio que permitiera conocer determinados hábitos de los ciclistas que circulan por carretera y, especialmente, el nivel de uso de la red de carreteras del Estado por parte de los ciclistas.

Las conclusiones del estudio posibilitarán la puesta en marcha de políticas de seguridad vial de las administraciones competentes y la aplicación de recomendaciones que permitan conseguir unos niveles de mejora en la siniestralidad de los ciclistas mientras realizan prácticas deportivas. No sólo será importante para dicha mejora la adopción de actitudes seguras por parte de los conductores de los otros vehículos, sino también de los peatones y de los propios ciclistas.

Para realizar el estudio se seleccionaron las diez provincias siguientes:

- A Coruña
- Zaragoza
- Barcelona
- Valladolid
- Madrid
- Toledo
- Alicante
- Sevilla
- Málaga
- Guipúzcoa

OBJETIVOS

El presente estudio se plantea como primer paso en el plan de trabajo que el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, de la Dirección General de Tráfico, quiere desplegar para reducir la accidentalidad del colectivo ciclista.

Para ello el trabajo se ha centrado en los siguientes objetivos específicos:

- Determinar en las 10 provincias objeto de estudio los trayectos más transitados por los ciclistas de carretera, de cara a negociar con las administraciones competentes la puesta en marcha de diferentes actuaciones, al menos en estos recorridos.
- Recoger información sobre el perfil de usuario, hábitos, criterios de elección de recorridos, etc. para maximizar las pautas y canales de comunicación con el público objetivo.
- Formular una serie de recomendaciones de actuación para reducir la accidentalidad del colectivo ciclista.

El estudio que se presenta se compone de tres documentos diferentes:

- a) El presente informe de resultados.
- b) El anexo estadístico, en el que se detallan los resultados de cada una de las preguntas cruzados por las principales variables, y de manera pormenorizada se recogen las opiniones de los usuarios en la pregunta de sugerencias y mejoras.
- c) El anexo con los 10 mapas provinciales, con la cartografía de los trayectos más transitados por el colectivo ciclista consultado.

METODOLOGÍA

El trabajo se ha basado en la realización de un estudio de opinión cuantitativo que articulase una encuesta dirigida al colectivo de ciclistas que transita por las carreteras.

COLABORACIONES

Como punto básico de referencia y contacto se ha partido de la colaboración e implicación de la Federación Española de Ciclismo, en contacto con las distintas federaciones autonómicas y delegaciones provinciales de las 10 provincias seleccionadas. También de forma minoritaria se contactó con las asociaciones agrupadas en la Coordinadora de defensa de la Bici (ConBici).

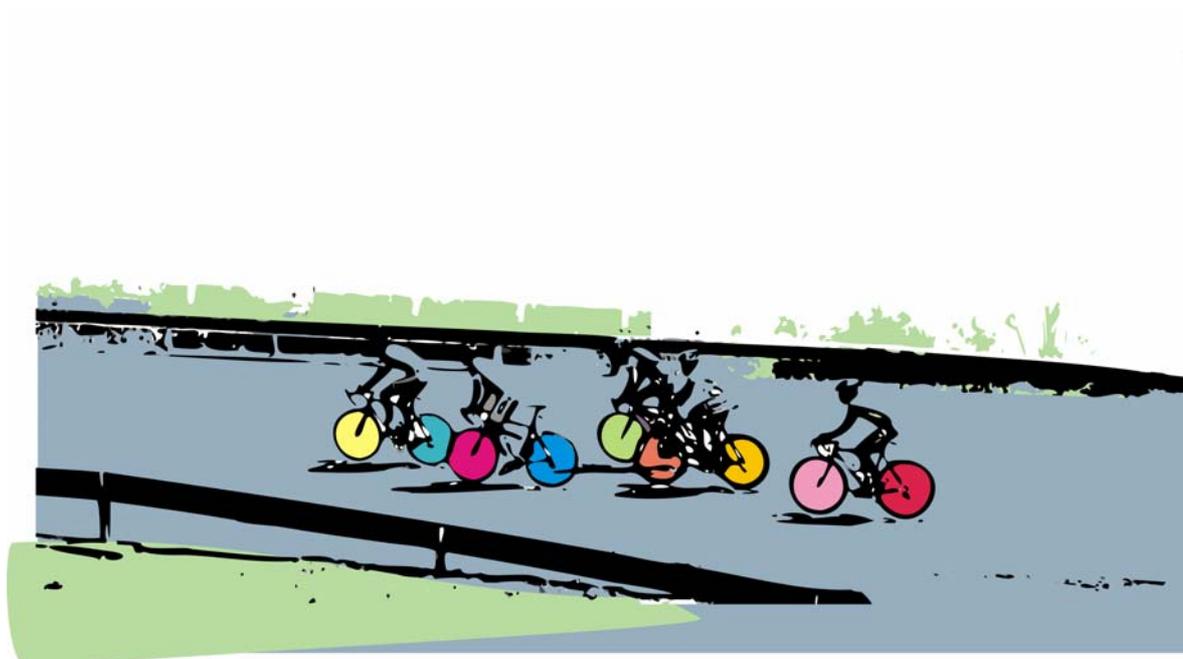
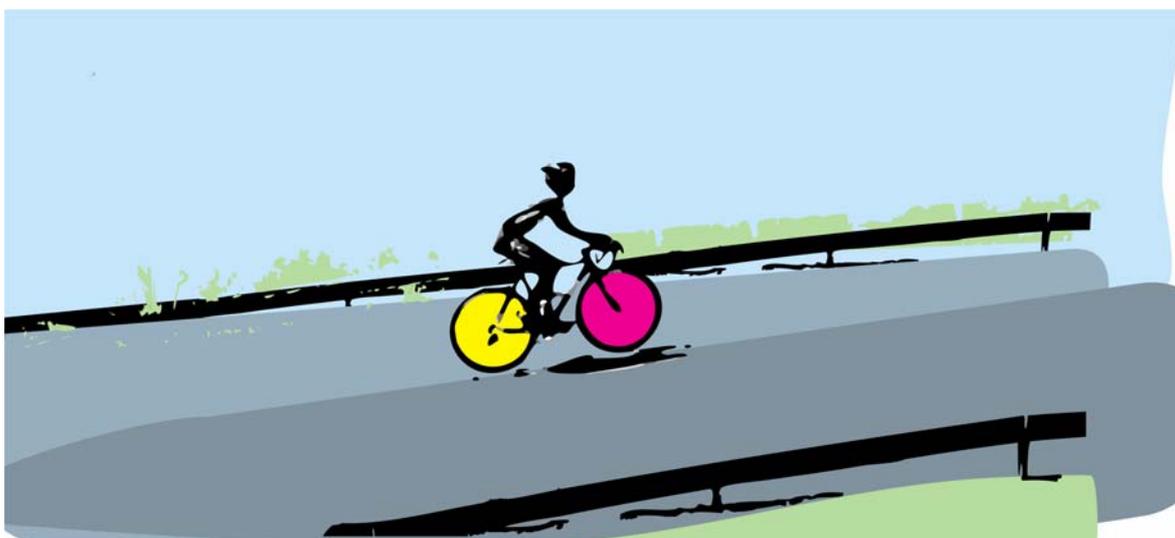
A estas entidades se les solicitó la información necesaria para poder contactar con el conjunto de clubes ciclistas existentes en las 10 provincias objeto de estudio, considerándose estos clubes como los medios de contacto directo con el público objetivo de la encuesta.

Con la información obtenida se procedió a la elaboración de un **banco de datos** que permitiera el envío de documentación y el seguimiento de la participación necesaria para alcanzar los objetivos del estudio, alcanzándose la cifra de un total de 906 destinos distribuidos en las diferentes provincias.

Para maximizar la participación a la hora de cumplimentar la encuesta, en el desarrollo del proyecto se planteó la realización de una serie de **acciones de comunicación** que consiguieran notoriedad y mejorasen los resultados. Básicamente, el trabajo realizado se estructura en las siguientes fases:

1. Afianzar la implicación de las federaciones provinciales y regionales para conseguir una mayor difusión del estudio. Para ello se remitieron una serie de comunicaciones con una **carta de apoyo y presentación de la propia DGT** en la que certificaba la realización del trabajo y animaba a la colaboración.

2. Diseño de una **imagen del estudio** aplicada a los diferentes elementos de comunicación (envíos, material divulgativo, materiales de recogida de información, envío de notas de prensa, Web, etc.). Se trata de generar un impacto visual común para que se asocien todos los elementos utilizados y se pueda mejorar la participación voluntaria del colectivo ciclista. La propuesta desarrollada se compone de los siguientes elementos gráficos y textuales, buscando con el eslogan “Por tu seguridad, implícate” la respuesta de los interesados para participar rellenando el cuestionario.



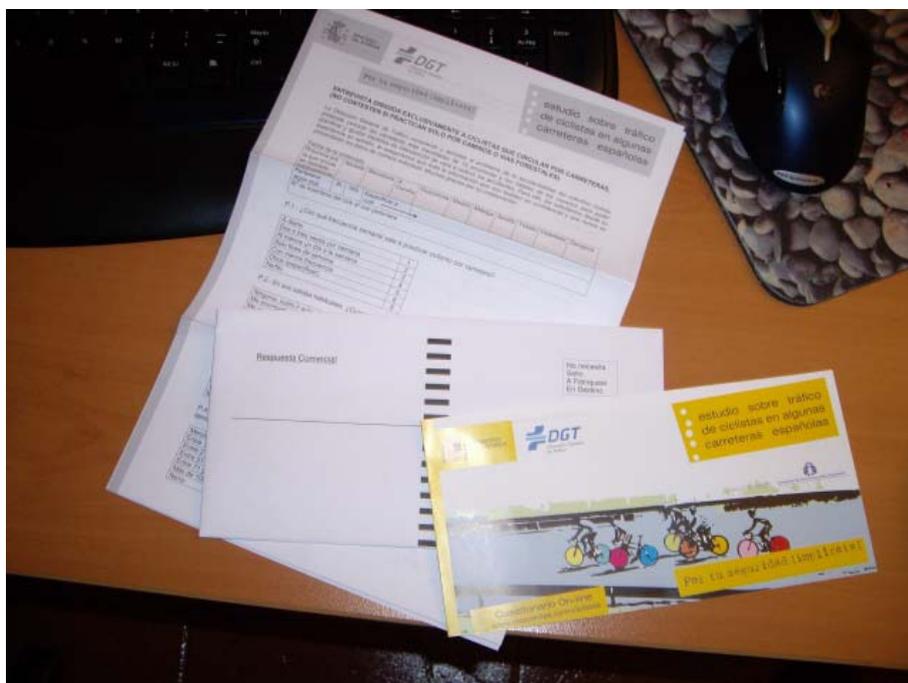
Elementos gráficos

estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas

Por tu seguridad ¡implicate!

Elementos textuales

- 3. Desarrollo de elementos de comunicación para contactar con los ciclistas. Se establecieron dos mecanismos, el **envío postal** y la **comunicación vía Web**. En ambos casos se mantenían los elementos de imagen diseñados para el estudio.



Material envío postal



Sobres para envío postal



Díptico presentación estudio exterior

Presentación

La Dirección General de Tráfico está realizando un estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas con el objeto de contribuir a reducir los accidentes que sufre el colectivo ciclista.

Este estudio pretende conocer cuáles son las carreteras más transitadas por ciclistas en 10 provincias-piloto de España (A Coruña, Zaragoza, Barcelona, Valladolid, Madrid, Toledo, Alicante, Sevilla, Málaga y Guipúzcoa). Asimismo se pretende ampliar el conocimiento sobre los hábitos y sugerencias de los ciclistas con respecto a posibles mejoras en las medidas de seguridad.

Por tu seguridad

Para el buen desarrollo de este estudio, que elabora la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se va a contar con la estrecha colaboración de la Federación Española de Ciclismo, federaciones autonómicas, delegaciones provinciales, clubes y peñas ciclistas.

Tu opinión cuenta para la toma de decisiones. Por ello te solicitamos unos minutos de tiempo para rellenar el siguiente cuestionario, que puedes devolvernos por correo sin coste alguno y, si lo prefieres, contestar a través de la página web: www.viasverdes.com/ciclistas

¡implicate!

Díptico presentación estudio interior

Other Languajes
Enlaces
Contactar
Actividades

¡ Vive la Vía !

Fichas Técnicas
Guías de Viaje
Mapa
Ven en tren
Programa Vías Verdes
Info Vías Verdes
Publicaciones






E

En España existen más de 1.550 kilómetros de infraestructuras ferroviarias en desuso que han sido reconvertidas en itinerarios cicloturistas y senderistas en el marco del Programa Vías Verdes, coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Programa Vías Verdes

Itinerarios

→ Fichas Técnicas

Guías de Viaje: información detallada

InfoVías Verdes es nuestro boletín mensual.

→ INFOVIAS VERDES

REGISTRARSE

Actualidad

- ◆ La Fundación Vía Verde de la Sierra organiza el Seminario "Turismo de calidad en la Vía Verde de la Sierra" (Olvera, 14 y 15 de diciembre). (Ver programa>>)
- ◆ El Programa Vías Verdes de la FFE recibe el Premio Panda de Comunicación Ambiental 2006 a la "mejor iniciativa de comunicación de una Empresa o Institución"

víasverdes

Aviso Legal
© Fundación de los Ferrocarriles Españoles | Departamento de Vías Verdes | viasverdes@ffe.es
Diseño: e-factory

Banner en Web www.viasverdes.com

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Realiza este estudio: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas

Cuestionario On-line

Por tu seguridad ¡implicate!

La Dirección General de Tráfico está realizando un estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas con el objetivo de contribuir a reducir los accidentes que sufre el colectivo ciclista.

Este estudio pretende conocer cuales son las carreteras más transitadas por ciclistas en 10 provincias-piloto de España (A Coruña, Zaragoza, Barcelona, Valladolid, Madrid, Toledo, Alicante, Sevilla, Málaga y Guipúzcoa).

Asimismo se pretende ampliar el conocimiento sobre los hábitos y sugerencias de los ciclistas con respecto a posibles mejoras en las medidas de seguridad.

Para el buen desarrollo de este estudio, que elabora la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se cuenta con la colaboración de la Federación Española de Ciclismo, federaciones autonómicas, delegaciones provinciales, Coordinadora ConBici, clubes y peñas ciclistas.

Tu opinión cuenta para la toma de decisiones. Por ello te solicitamos unos minutos de tiempo para [rellenar el cuestionario](#).

Web del estudio

4. **Campaña de difusión del estudio.** Con el objeto de amplificar al máximo la publicidad sobre la realización del estudio, y teniendo en cuenta los condicionantes de tiempo, se desarrolló una campaña de comunicación en medios especializados, tanto en soporte de papel como en soporte digital.

COMUNICADO DE PRENSA (número 1)

LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO TRABAJA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS CICLISTAS POR CARRETERA

La Dirección General de Tráfico va a realizar un estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas con el objeto de contribuir a reducir la accidentalidad del colectivo ciclista.



Este estudio dará a conocer cuáles son las carreteras más transitadas por ciclistas en 10 provincias-piloto de toda España. Asimismo, aportará recomendaciones en torno a las medidas de seguridad a adoptar en dichas carreteras.

Para el buen desarrollo de este estudio, que elaborará la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se va a contar con la estrecha colaboración de la Federación Española de Ciclismo, las asociaciones agrupadas en la Coordinadora ConBici y los clubs y peñas ciclistas federadas.

Las provincias objeto de un primer análisis serán: A Coruña, Zaragoza, Barcelona, Valladolid, Madrid, Toledo, Alicante, Sevilla, Málaga y Guipúzcoa.

A partir del mes de septiembre, quienes deseen aportar información sobre las vías más frecuentadas por los ciclistas, pueden contactar con: ahcolorado@ffe.es Telf. 91 151 1065

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Se remitieron comunicados a las siguientes revistas y portales de Internet:

- El Mundo de la Mountain Bike
- Pedalier
- Caminar
- Aire Libre
- Grandes Espacios
- SportLife
- Amigos del Ciclismo
- Ciclismo a Fondo
- Bici Club Cataluña
- Bikeweb
- Meta2mil

- Todociclismo
- Bike a Fondo
- Bicieducavial.org
- Comisión por la Seguridad Vial del Ciclista de la Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana

Además, la propia DGT apoyó esta campaña enviando a su vez notas de prensa a sus propios canales de comunicación, en concreto a la Revista Tráfico, a los boletines: Info Seguridad Vial (Boletín nº 7. 3er trimestre 2006) y En profundidad desde el Observatorio (Boletín nº 9. 1er trimestre 2007)

La Dirección General de Tráfico trabaja para mejorar la seguridad de los ciclistas por carretera



La Dirección General de Tráfico trabaja para mejorar la seguridad de los ciclistas por carretera



La D.G.T. ha adjudicado por concurso a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la realización de un estudio sobre el tráfico de ciclistas en 10 provincias-piloto de toda España (A Coruña, Zaragoza, Barcelona, Valladolid, Madrid, Toledo, Alicante, Sevilla, Málaga y Guipúzcoa).

Con este estudio se pretende llevar a examen las carreteras más transitadas por los ciclistas y aportar recomendaciones en torno a las medidas de seguridad que deberían adoptarse en ellas.

La Fundación colaborará de forma estrecha con la Federación Española de Ciclismo, las Asociaciones Agrupadas en la Coordinadora ConBici y los clubs y peñas ciclistas federadas.

Finalmente, la propia FFE difundió la realización de este estudio a través de su boletín digital: Info vías Verdes (octubre 2006), boletín que llega a 8.200 inscritos y permanece colgado en www.viasverdes.com.



InfoVías Verdes nº 48 - Octubre 2006

6.- La FFE trabaja con la DGT para mejorar la seguridad de los ciclistas por carretera

La [Fundación de los Ferrocarriles Españoles](#) (FFE) ha resultado adjudicataria por la [Dirección General de Tráfico](#) para la elaboración del "Estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas". El objetivo principal de este estudio es identificar el nivel de uso por ciclistas de la red de carreteras de 10 provincias españolas con el objeto de que se reduzcan los accidentes de ciclistas.

[\(más información\)](#)

[\(<<arriba\)](#)

Fruto de esta campaña se contabilizaron diferentes apariciones en los medios de comunicación a los que se envió notas de prensa, apariciones que sin duda contribuyeron a amplificar la divulgación del estudio y a mejorar la participación necesaria.

Repercusión en medios

Seguridad Vial
AÑO XXII • Nº 180 • Septiembre-octubre 2006

Ciclistas seguros en carretera

La DGT pretende reducir los accidentes de ciclistas. Para ello, la Fundación de Ferrocarriles Españoles en colaboración con la Federación Española de Ciclismo, asociaciones, clubes y peñas ciclistas va a elaborar un estudio del que saldrán las carreteras más transitadas por los ciclistas en diez provincias españolas y una serie de medidas de seguridad a adoptar en las mismas. Para información primavera de Ferrol <http://www.clubciclistaferrol.com/eferrol/noticia>

Noticias

La DGT prepara un estudio para mejorar la seguridad de ciclistas en las carreteras. La Dirección General de Tráfico va a realizar un estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas con el objeto de contribuir a reducir la accidentalidad del colectivo ciclista. Si deseas colaborar puedes hacerlo.

Este estudio dará a conocer a las carreteras más transitadas por los ciclistas.

Amigos del Ciclismo

15/11/2006 - Amigosdelciclismo.com / 30

La DGT se pregunta sobre el uso de la bici en carretera

Si utilizas la bicicleta por carreteras de A Coruña, Zaragoza, Barcelona, Valladolid, Madrid, Toledo, Alicante, Sevilla, Málaga o Guipúzcoa, puedes participar en un estudio sobre tráfico de ciclistas a través de una encuesta online.

La Dirección General de Tráfico está realizando un estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas con el objeto de contribuir a reducir los accidentes que sufre el colectivo ciclista.

Este estudio pretende conocer cuáles son las carreteras más transitadas por ciclistas en 10 provincias-piloto de España (A Coruña, Zaragoza, Barcelona, Valladolid, Madrid, Toledo, Alicante, Sevilla, Málaga y Guipúzcoa). Asimismo se pretende analizar el conocimiento sobre los hábitos y sugerencias de los ciclistas viales.

Este estudio pretende conocer cuáles son las carreteras más transitadas por ciclistas en 10 provincias-piloto de España (A Coruña, Zaragoza, Barcelona, Valladolid, Madrid, Toledo, Alicante, Sevilla, Málaga y Guipúzcoa). Asimismo se pretende analizar el conocimiento sobre los hábitos y sugerencias de los ciclistas viales.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la Federación Española de Ciclismo, asociaciones, clubes y peñas ciclistas va a elaborar un estudio del que saldrán las carreteras más transitadas por los ciclistas en diez provincias españolas y una serie de medidas de seguridad a adoptar en las mismas. Para información primavera de Ferrol <http://www.clubciclistaferrol.com/eferrol/noticia>

Ciclo Times

Butlletí electrònic de notícies
Nº 57 - Novembre de 2006

editat per Bicicleta Club de Catalunya - BACC, Verredà 18, 08018 Barcelona. Tel. i Fax: 93 307 71 00 ciclotimes@bacc.info
*Totes les entitats i persones que vulguin publicar al Ciclo Times poden enviar un e-mail a edicioes@bacc.info. El BACC es reserva el dret a publicar les informacions rebudes, i en qualsevol cas, no està necessàriament d'acord amb el contingut de les mateixes.

Encuesta ON-LINE: Estudio sobre Tráfico de Ciclistas en algunas carreteras españolas

Vías Verdes - España
Vías Verdes - 02/12/2006

Estimados amigos,

Como sabéis la FFE está realizando para la DGT el "Estudio sobre Tráfico de Ciclistas en algunas carreteras españolas". Una vez más, os pedimos vuestra colaboración para que nos ayudeis a difundirlo a través de vuestros boletines.

Además de la nueva nota de prensa que os adjuntamos, ya tenemos disponible una encuesta on-line para que los ciclistas puedan implicarse y participar en este Estudio. Está disponible en www.viasverdes.com/ciclistas

También os adjuntamos el banner de acceso a este cuestionario on-line y os pedimos que en la medida de lo posible lo colgueis en vuestros boletines el tiempo que lo consideréis oportuno, para conseguir mayor participación del colectivo ciclista en este interesante Estudio.

DEFINICIÓN DE LA MUESTRA

A la hora de definir la muestra se han utilizado como criterios básicos la población total, el número de clubes y el promedio de socios. No obstante, dada la metodología de recogida de información, (basada en la cumplimentación de cuestionarios autoadministrados, es decir, cumplimentados por los propios entrevistados), resulta imposible garantizar un ajuste proporcional a las cifras de referencia, en la medida en que la participación puede ser mayor o menor en cualquiera de las provincias por múltiples factores. En la siguiente tabla se recoge un cuadro con las cifras manejadas a la hora de ajustar la muestra finalmente conseguida.

| | POBLACIÓN 2005 | POBLACIÓN 2005 (%) | CLUBES | CLUBES (%) | ESTIMACIÓN PROMEDIO SOCIOS = 85 | TOTAL MUESTRA | TOTAL MUESTRA (%) |
|--------------|-------------------|-----------------------|------------|---------------|---------------------------------------|------------------|-------------------------|
| Alicante | 1.732.389 | 8,6 | 82 | 9,1 | 6.970 | 64 | 5,8 |
| Barcelona | 5.226.354 | 26,1 | 290 | 32,0 | 24.650 | 243 | 22,1 |
| A Coruña | 1.126.707 | 5,6 | 45 | 5,0 | 3.825 | 72 | 6,5 |
| Guipúzcoa | 688.708 | 3,4 | 134 | 14,8 | 11.390 | 54 | 4,9 |
| Madrid | 5.964.143 | 29,8 | 168 | 18,5 | 14.280 | 285 | 25,9 |
| Málaga | 1.453.409 | 7,3 | 51 | 5,6 | 4.335 | 172 | 15,6 |
| Sevilla | 1.813.908 | 9,1 | 37 | 4,1 | 3.145 | 73 | 6,6 |
| Toledo | 598.256 | 3,0 | 25 | 2,8 | 2.125 | 29 | 2,6 |
| Valladolid | 514.674 | 2,6 | 26 | 2,9 | 2.210 | 50 | 4,5 |
| Zaragoza | 912.072 | 4,6 | 48 | 5,3 | 4.080 | 58 | 5,3 |
| TOTAL | 20.030.620 | 100,0 | 906 | 100,0 | 77.010 | 1.100 | 100,0 |

Para el total de las 10 provincias, que suman en el año 2005 una población superior a los 20 millones, según datos del INE, y teniendo en cuenta el número de clubes ciclistas existentes y el promedio de socios, se estiman más de 75.000 ciclistas, cifra que será superior si tenemos en cuenta que sólo se reflejan los ciclistas que pertenecen a clubes y no se contabilizan los que circulan sin asociarse.

La muestra conseguida finalmente **ha sido de 1.100 cuestionarios** válidos, que suponen un margen de error total de $\pm 2,98\%$ para un nivel de confianza del 95,5%.

RECOGIDA DE INFORMACIÓN

Como se ha comentado anteriormente, se establecieron dos canales de contacto y recogida de información con el público objetivo del estudio: el cuestionario postal y el cuestionario online (vía Internet).

Para ofrecer mayores facilidades a los entrevistados, se procedió a elaborar una herramienta Web que permitiera recoger la información de los cuestionarios a través de Internet, de manera que mediante la navegación pudieran ir cumplimentando la información solicitada en los cuestionarios. Para llegar al cuestionario online, lógicamente se establecieron los links desde la propia Web del estudio: www.viasverdes.com/ciclistas.

estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas

ENTREVISTA DIRIGIDA EXCLUSIVAMENTE A CICLISTAS QUE CIRCULAN POR CARRETERAS (NO CONTESTEN SI PRACTICAN SOLO POR CAMINOS O VÍAS FORESTALES).

La Dirección General de Tráfico consciente y sensible al problema de la accidentalidad del colectivo ciclista, pretende conocer las carreteras más transitadas de 10 provincias y los hábitos de los usuarios para poder planificar y ajustar medidas de intervención de cara a reducir los accidentes.

Para ello, les solicitamos desde su experiencia su opinión, le aseguramos que toda la información que nos faciliten es confidencial y que nunca se presentarán los datos de manera individual. Muchas gracias por su colaboración.

Provincia por la que circula en bicicleta habitualmente:

¿Pertenece a algún club? Sí No

Especifique cuál:

Número de miembros del club:

P.1.- ¿Con qué frecuencia semanal sale a practicar ciclismo por carretera?

A diario
 Dos o tres veces por semana
 Al menos un día a la semana
 Solo fines de semana
 Con menos frecuencia
 Otros
 Ns / Nc

P.2.- En sus salidas habituales, ¿Cuántas personas le acompañan?

Ninguna, suelo ir solo

Otra cuestión importante a resaltar ha sido que al final del cuestionario online se invitaba a los participantes a que depositaran una dirección de correo electrónico para que se les avisara de la finalización del Estudio, siendo muy numeroso el número de entrevistados interesados en recibir los resultados (más de 750 casos), lo cual manifiesta la alta implicación finalmente obtenida, y la gran sensibilidad existente con este tema, como veremos más adelante.

Una vez preparado el banco de datos de contactos, elaborado el material promocional y la herramienta Web, se procedió al envío de un total de 2.685 cuestionarios con sobres de franqueo en destino, dirigidos a un total de 923 destinatarios entre clubes (93,4%), federaciones (5,6%) y asociaciones de Conbici (1%), distribuidos por provincias de la manera siguiente:

**ENVÍOS DE CUESTIONARIOS A CLUBES, FEDERACIONES Y ASOCIACIONES
(según provincia)**

| PROVINCIAS | ENVÍOS | ENVÍOS (%) |
|--------------|------------|--------------|
| Barcelona | 262 | 28,4 |
| Madrid | 176 | 19,1 |
| Guipúzcoa | 132 | 14,3 |
| Alicante | 88 | 9,5 |
| Zaragoza | 55 | 6,0 |
| Málaga | 54 | 5,9 |
| A Coruña | 52 | 5,6 |
| Sevilla | 43 | 4,7 |
| Valladolid | 31 | 3,4 |
| Toledo | 30 | 3,3 |
| TOTAL | 923 | 100,0 |

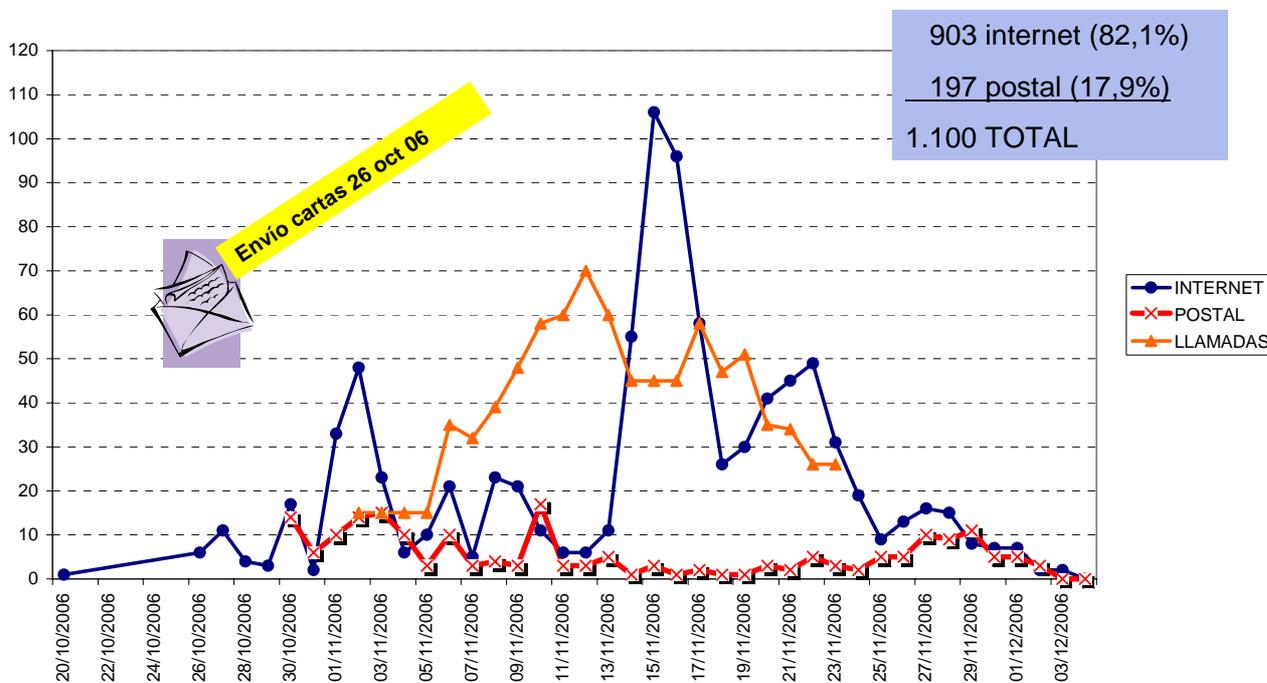
A pesar del importante despliegue de medios enviados y de la facilidad para el usuario del sistema de franqueo en destino, la recogida de resultados por la vía postal ha sido bastante modesta por cuanto tan solo se han recogido algo más de 100 cuestionarios, sin duda la existencia del canal online también ha condicionado este balance.



Finalmente y como elemento de refuerzo para conseguir el número de respuestas suficientes para la muestra, se realizó una **campaña telefónica de seguimiento** y animación a la participación, con más de 800 llamadas a los clubes ciclistas a los que se les remitió la información por vía postal. En estas llamadas se confirmaba si habían recibido el material y las encuestas, y se les recordaba la posibilidad de participar vía Internet. Sin duda, este trabajo de seguimiento tuvo sus frutos en los resultados obtenidos tal y como se muestra en el gráfico siguiente con el desarrollo temporal de la recogida de información.

Evolución del trabajo de campo

DESARROLLO TEMPORAL DEL TRABAJO DE CAMPO
De 20 octubre a 3 de diciembre 2006



CRONOGRAMA

Como en todos los proyectos y estudios, el tiempo disponible para la realización de los mismos condiciona los métodos y herramientas utilizadas. En el cuadro siguiente se desarrolla el calendario para cada una de las fases de trabajo explicadas.

| Mes 1 | Mes 2 | Mes 3 | Mes 4 | Mes 5 | Mes 6 |
|---|---|---|---|---|-------|
| Diseño de metodología: cuestionario de recogida de información, banco de datos de contactos | | | | | |
| | Diseño material promocional. Campaña de comunicación para promoción de participación (folleto, Web, prensa...) Envío de cuestionarios a clubes y asociaciones de ciclistas. | | | | |
| | | Seguimiento de participación. Recogida de información mediante sistema de franqueo en destino y cuestionario online | | | |
| | | | Proceso de datos: grabación, depuración, codificación de preguntas textuales. | | |
| | | | | Interpretación y análisis estadístico de resultados. | |
| | | | | Definición de itinerarios con mayor afluencia de ciclistas y plasmación de los mismos en cartografía. | |
| | | | | Elaboración del informe final y diagnóstico. | |

CUESTIONARIO

El cuestionario, validado previamente por una serie de expertos, fue diseñado teniendo en cuenta el método de recogida de información (postal e Internet), y la necesidad de que fuese cumplimentado por los propios entrevistados que finalmente se animasen a participar. Por ello, se esmeró la formulación de las preguntas y el diseño de batería de respuestas en cada caso.

A lo largo del cuestionario se recoge información relevante sobre los siguientes aspectos:

- Caracterización del ciclista: edad, sexo, estudios, actividad, lugar de residencia, pertenencia a club.

- Conocimiento de la práctica del ciclismo: frecuencia semanal, personas que acompañan, media de km.

- Recorridos: Enumeración de recorridos más transitados y recorridos habituales (especificando origen, destino y localidades de paso). Criterios de selección de recorridos.

- Medidas de seguridad y grado de accidentalidad.

- Propuestas, sugerencias y mejoras.



estudio sobre tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas

Por tu seguridad ¡implicate!

ENTREVISTA DIRIGIDA EXCLUSIVAMENTE A CICLISTAS QUE CIRCULAN POR CARRETERAS, (NO CONTESTEN SI PRACTICAN SOLO POR CAMINOS O VIAS FORESTALES).

La Dirección General de Tráfico consciente y sensible al problema de la accidentalidad del colectivo ciclista, pretende conocer las carreteras más transitadas de 10 provincias y los hábitos de los usuarios para poder planificar y ajustar medidas de intervención de cara a reducir los accidentes. Para ello, les solicitamos desde su experiencia su opinión, le aseguramos que toda la información que nos faciliten es confidencial y que nunca se presentarán los datos de manera individual. Muchas gracias por su colaboración.

Fecha de la entrevista:

| | | | | | | | | | | |
|---|----------|-----------|----------------------|-----------|--------|--------|---------|--------|------------|----------|
| Provincia por la que circula en bicicleta habitualmente | Alicante | Barcelona | A Coruña | Guipúzcoa | Madrid | Málaga | Sevilla | Toledo | Valladolid | Zaragoza |
| Pertenece algún club | SI | NO | Especificar a cual → | | | | | | | |
| Nº de miembros del club al que pertenece | | | | | | | | | | |

P.1.- ¿Con qué frecuencia semanal sale a practicar ciclismo por carretera?

| | |
|-----------------------------|---|
| A diario | 1 |
| Dos o tres veces por semana | 2 |
| Al menos un día a la semana | 3 |
| Solo fines de semana | 4 |
| Con menos frecuencia | 5 |
| Otros (especificar) | 6 |
| Ns/Nc | 9 |

P.2.- En sus salidas habituales, ¿Cuántas personas le acompañan?

| | |
|--------------------------------------|---|
| Ninguna, suelo ir solo | 1 |
| Me acompañan de 1 a 3 personas más | 2 |
| Me acompañan de 4 a 5 personas más | 3 |
| Me acompañan de 6 a 10 persona más | 4 |
| Me acompañan de 11 a 15 personas más | 5 |
| Me acompañan más de 15 personas más | 6 |
| Ns/nc | 9 |

P.3.- En sus salidas habituales ¿con cuántos ciclistas suele coincidir en su recorrido aunque sea únicamente en parte de su trayecto?

| | |
|-------------------------|---|
| Menos de 5 ciclistas | 1 |
| Entre 6 y 10 ciclistas | 2 |
| Entre 11 y 20 ciclistas | 3 |
| Entre 21 y 50 ciclistas | 4 |
| Más de 50 ciclistas | |

P.4.- Con respecto a sus salidas habituales, ¿cuál es la media de kilómetros que recorre aproximadamente?

| | |
|--------------------|---|
| Menos de 10 km. | 1 |
| Entre 11 y 20 km. | 2 |
| Entre 21 y 50 km. | 3 |
| Entre 51 y 70 km. | 4 |
| Entre 71 y 100 km. | 5 |
| Más de 100 km. | 6 |
| Ns/nc | 9 |

P.5.- Teniendo en cuenta su experiencia, **nos interesa especialmente conocer cuáles son los trayectos por carretera más transitados por los ciclistas de su provincia.** ¿Podría indicarnos, por orden de mayor a menor, estos tres trayectos **especificando lo mejor posible todas las localidades de paso** para facilitarnos la lectura posterior en un mapa de carreteras?.

| | Origen | Destino | Localidades de paso (especificar lo más posible) |
|---|--------|---------|--|
| 1 ^{er} trayecto más transitado de su provincia | | | |
| 2 ^{er} trayecto más transitado de su provincia | | | |
| 3 ^{er} trayecto más transitado de su provincia | | | |

P.6.- Teniendo en cuenta los trayectos señalados en la pregunta anterior, podría indicarme si coinciden o no con su recorrido habitual. En caso de que ninguno de los señalados coincida, por favor indíquenos cual es su recorrido habitual.

| | | |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 ^{er} trayecto por carretera más transitado de su provincia | SI coincide con mi recorrido habitual | NO coincide con mi recorrido habitual |
| 2 ^{er} trayecto por carretera más transitado de su provincia | SI coincide con mi recorrido habitual | NO coincide con mi recorrido habitual |
| 3 ^{er} trayecto por carretera más transitado de su provincia | SI coincide con mi recorrido habitual | NO coincide con mi recorrido habitual |

SI NO COINCIDE, describanos su recorrido habitual **especificando lo mejor posible todas las localidades de paso** para facilitarnos la lectura posterior en un mapa de carreteras

| Origen | Destino | Localidades de paso (especificar lo más posible) |
|--------|---------|--|
| | | |

P.7.- A la hora de elegir sus recorridos habituales, indique la valoración que daría a cada uno de los siguientes criterios.

| | | | | | |
|--|----------|------|-------|------|------|
| Las carreteras que tienen origen en mi domicilio | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras con dificultades montañosas | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras con carril para bicicletas | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras con buen firme | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras con poco tráfico | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras con arcén | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras por entornos/paisajes atractivos | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras locales | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras comarcales/autonómicas | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Carreteras nacionales | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Autovías | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |
| Otras (especificar) | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo |



P.8.- En la práctica ¿Qué tipo de carretera frecuente con mayor asiduidad en sus recorridos habituales?

| | |
|---|----|
| Las que tienen origen en mi domicilio | 1 |
| Carreteras con dificultades montañosas | 2 |
| Carreteras con carril para bicicletas | 3 |
| Carreteras con buen firme | 4 |
| Carreteras con poco tráfico | 5 |
| Carreteras con arcén | 6 |
| Carreteras por entornos/paisajes atractivos | 7 |
| Carreteras locales | 8 |
| Carreteras comarcales/autonómicas | 9 |
| Carreteras nacionales | 10 |
| Autovías | 11 |
| Otras (especificar) | 12 |
| Ns/Nc | 99 |

P.9.- ¿Cómo valora el grado de peligrosidad de sus recorridos habituales? Para ello utilice una escala de 1 a 10, siendo uno la puntuación de menos peligro, y 10 la de más peligro.

→

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| Grado de peligrosidad | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|-----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|

P.10.- ¿Cómo valora el estado actual de en cada uno de los siguientes aspectos de las carreteras por las que realiza sus recorridos habituales? Para ello utilice una escala de 1 a 10, siendo 1 la puntuación peor y 10 la mejor.

→

| | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| Adecuación de firme | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Anchura del arcén | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Limpieza del arcén | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Seguridad en los cruces | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Vallas y "quitamiedos" | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Bandas sonoras resaltadas | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Carriles segregados | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Arcén-bici coloreado | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Señalización de precaución hacia ciclistas | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Indicadores de dirección (señales) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |

P.11.- ¿Podría indicarnos si ha sufrido algún tipo de accidente de tráfico practicando ciclismo por carretera?

| | |
|---|---|
| Sí, pero solo accidentes leves | 1 |
| Si, accidente grave sin hospitalización | 2 |
| Sí, accidente grave con hospitalización | 3 |
| No | 4 |
| Otras situaciones (comentar): | 5 |
| Ns/Nc | 9 |

P.12.- De los siguientes elementos y medidas de seguridad, ¿podría indicarme su utilización habitual...?

| | | | | |
|---|---------|---------|------------|-------|
| Casco | Siempre | A veces | Casi nunca | Nunca |
| Prendas con bandas reflectantes | Siempre | A veces | Casi nunca | Nunca |
| Luces | Siempre | A veces | Casi nunca | Nunca |
| Espejo retrovisor | Siempre | A veces | Casi nunca | Nunca |
| Revisión previa a cada salida de frenos, ruedas,... | Siempre | A veces | Casi nunca | Nunca |
| Recambios | Siempre | A veces | Casi nunca | Nunca |
| Otros (especificar): | Siempre | A veces | Casi nunca | Nunca |

P.13. ¿Qué medidas aplicaría o sugeriría a la Administración para mejorar el estado de las carreteras y reducir la accidentalidad de ciclistas en las mismas?

DATOS DE CLASIFICACION necesarios para poder clasificar sus respuestas.

SEXO:

| | |
|--------|---|
| Mujer | 2 |
| Hombre | 1 |

EDAD: _____

NIVEL DE ESTUDIOS TERMINADOS.

| | |
|--------------------------------|---|
| Sin estudios | 1 |
| Primarios/EGB/Graduado escolar | 2 |
| Secundarios/ BUP/Bachiller/ESO | 3 |
| Universitarios/Licenciado | 4 |
| Otros (especificar) | 5 |

SITUACIÓN SOCIOLABORAL actual.

| | |
|--|---|
| Asalariado | 1 |
| Empresario con trabajadores | 2 |
| Empresario sin trabajadores (autónomo) | 3 |
| Parado | 4 |
| Jubilado | 5 |
| Estudiante | 6 |
| Labores del hogar | 7 |
| Otra (especificar) | 8 |

LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL.

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|----------|-----------|----------|-----------|--------|--------|---------|--------|------------|----------|
| Provincia residencia habitual: | Alicante | Barcelona | A Coruña | Guipúzcoa | Madrid | Málaga | Sevilla | Toledo | Valladolid | Zaragoza |
| Municipio | | | | | | | | | | |
| Distrito o zona: | | | | | | | | | | |

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



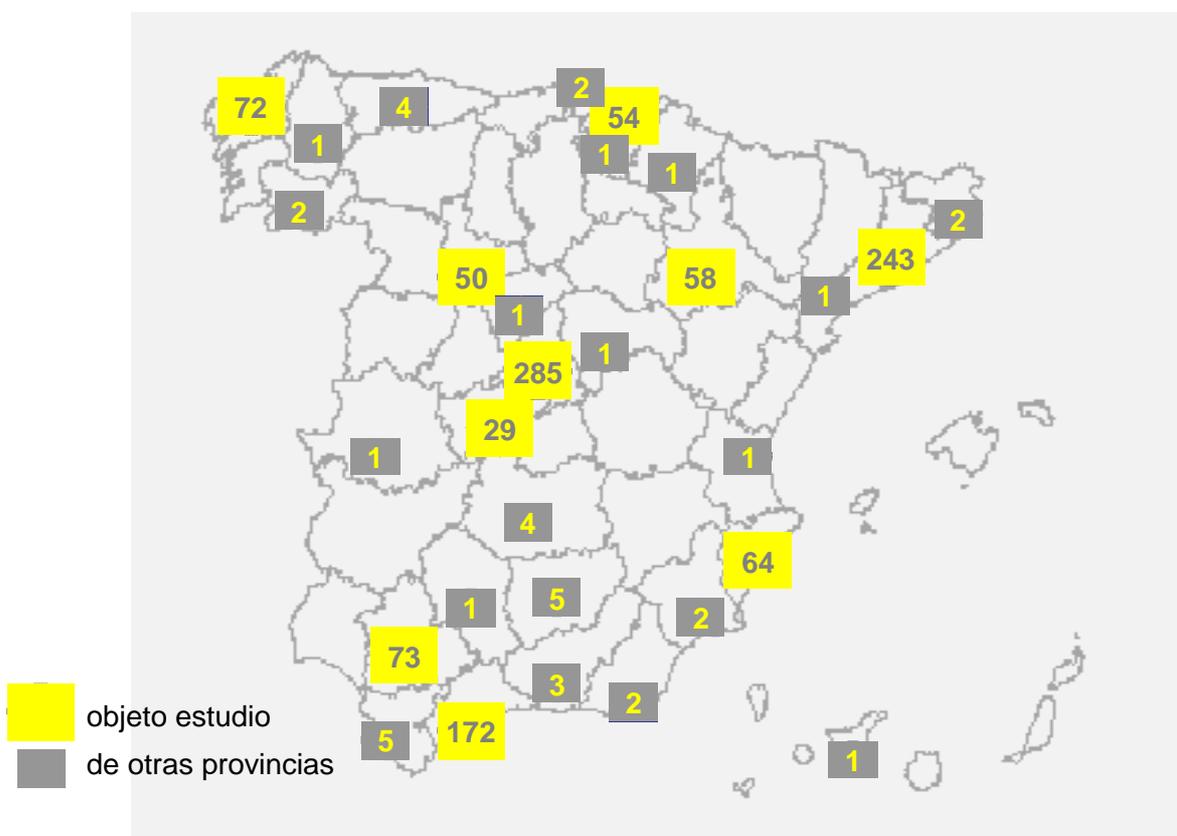
Realiza este estudio: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

● Cuestionario On-line
 ● www.viasverdes.com/ciclistas
 ●

BALANCE DE PARTICIPACIÓN

Como primera conclusión, y antes de entrar en el análisis de resultados, reseñar la **alta participación** dado el poco tiempo disponible de respuesta, así como el alto interés suscitado entre los clubes. Entre los envíos recibidos, además de los cuestionarios, destacar bastantes casos en los que los clubes han acompañado éstos con sus “libros de ruta” (documentos que reflejan –con mayor o menor precisión- las salidas que realizan, el número de participantes, etc.). También en otros casos se ha recibido documentación gráfica, material publicitario, e incluso escritos de demanda para mejorar las condiciones de la práctica de ciclismo por carretera.

Además, y en relación con la campaña de difusión realizada, se ha detectado la demanda de que **este estudio sea ampliado en otras provincias** a través de numerosas llamadas de ciclistas, y de clubes federados que preguntaban por qué no entraba su provincia en este estudio. Prueba de ello son las 41 encuestas recibidas de otras provincias no objeto de este estudio, que han intentado participar vía Internet (a pesar de que en varias preguntas no podían contestar adecuadamente).



ANÁLISIS DE RESULTADOS

En este capítulo se presentan e interpretan los datos obtenidos de manera clara y detallada. No obstante, dado que la relación exhaustiva de toda la información recopilada dificultaría notablemente la lectura de las conclusiones más relevantes, se acompaña un volumen de anexos que recoge pormenorizadamente todos los valores y porcentajes registrados en cada una de las preguntas, además de otros datos utilizados para la codificación de las preguntas abiertas.

Toda la información ha sido informatizada para facilitar tanto su tratamiento estadístico como la elaboración de gráficos y tablas. De la compleja matriz de preguntas de los cuestionarios se han obtenido más de 160 variables. Dentro de este conjunto hay que destacar la existencia de 4 preguntas abiertas, que han precisado de codificación, especialmente en el caso de los recorridos mencionados como más transitados y del recorrido habitual.

La presentación de los resultados se ha estructurado de acuerdo a los siguientes capítulos:

1. Perfil de los encuestados
2. La práctica
3. Recorridos
4. Accidentalidad
5. Sugerencias de los entrevistados para reducir la accidentalidad

I. PERFIL DE LOS ENCUESTADOS

Se dedica este bloque a analizar de forma pormenorizada todas aquellas variables que puedan ayudarnos a establecer un “retrato robot” de los ciclistas que circulan por la red viaria de las provincias incluidas en el estudio. En este epígrafe se analizan cuestiones como la edad, el sexo, el nivel de estudios, la situación sociolaboral o la provincia de circulación.

SEXO Y EDAD DE LOS ENCUESTADOS

En el cuestionario se incluían preguntas de clasificación para conocer sexo y edad de los encuestados. La primera cuestión que debemos señalar al respecto es el elevado porcentaje de hombres (95'8%) que han participado, siendo en los grupos menores de 40 años donde únicamente se registra una proporción significativa de mujeres, ya que de los 46 cuestionarios pertenecientes a mujeres más del 78% (36 casos) corresponden a estas edades.

Por otra parte, hemos podido constatar, tanto en la bibliografía consultada como en las reuniones con expertos, que las altas tasas de hombres que hemos obtenido en la encuesta no hacen más que confirmar una realidad del ciclismo deportivo: en su mayoría está conformado por personas de sexo masculino.

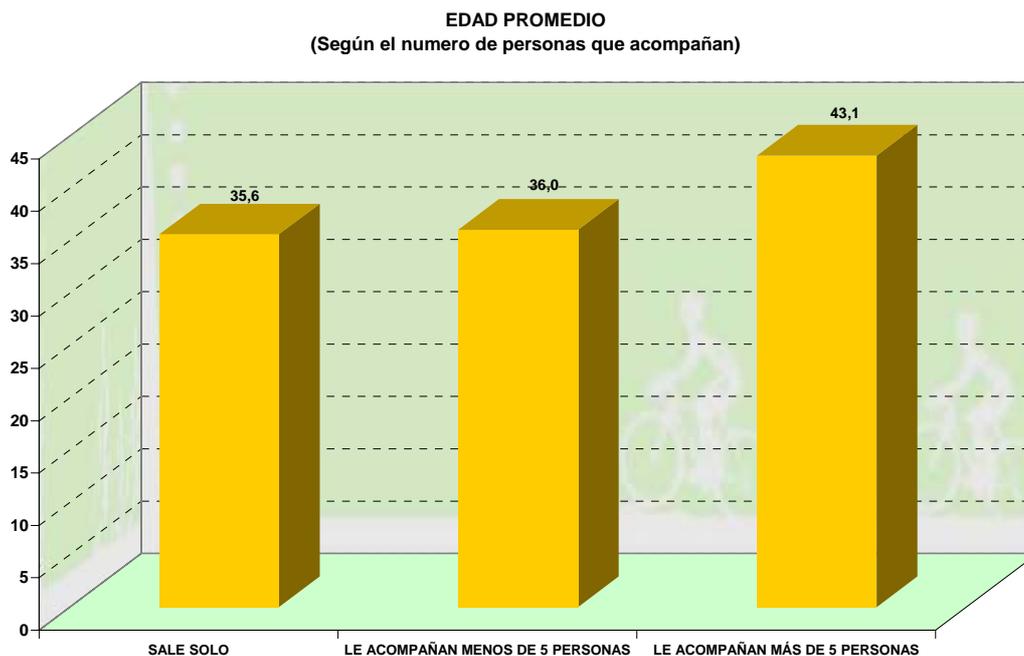


No obstante, a pesar de este escaso 5% de mujeres que practican ciclismo deportivo hemos podido comprobar en el anuario de estadísticas de accidentes correspondiente al año 2005 de la Dirección General de Tráfico, que sus tasas de accidentalidad en carretera son superiores a lo que cabría esperar. Solamente en el grupo de edad comprendido entre los 40 y los 49 años, el porcentaje es inferior al esperado.

| EDAD Y SEXO DE LOS CONDUCTORES CICLISTAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES EN CARRETERA (AÑO 2005) | | | | | |
|---|------------|-----------|------------|-------------|-------------|
| EDAD | HOMBRES | MUJERES | TOTAL | HOMBRES (%) | MUJERES (%) |
| Menos de 20 años | 115 | 17 | 132 | 87,1 | 12,9 |
| De 20 a 29 años | 81 | 12 | 93 | 87,1 | 12,9 |
| De 30 a 39 años | 142 | 14 | 156 | 91,0 | 9,0 |
| De 40 a 49 años | 137 | 7 | 144 | 95,1 | 4,9 |
| Más de 50 años | 231 | 18 | 249 | 92,8 | 7,2 |
| No especificada | 16 | 2 | 18 | 88,9 | 11,1 |
| TOTAL | 722 | 70 | 792 | 91,2 | 8,8 |

Por el contrario, en el caso de los hombres sucede que los porcentajes más altos de accidentalidad en carretera se registran en los grupos de edad adulta (más de 30 años).

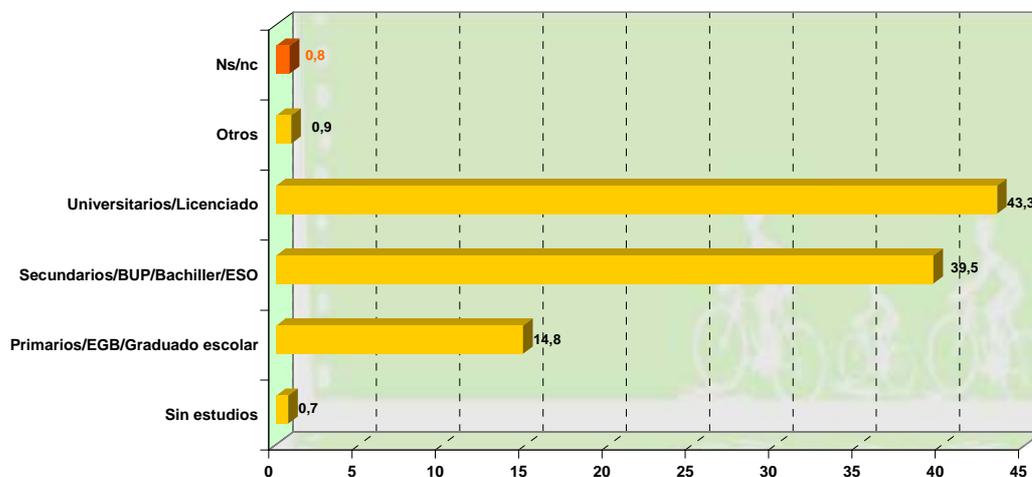
Por otra parte, respecto al total de encuestados que indicaron su edad, e independientemente de su sexo, podemos establecer una edad promedio de 38 años, cifra que varía de forma significativa si la relacionamos con el número de personas que acompañan al encuestado en sus recorridos, ya que como se puede apreciar en el gráfico siguiente, cuánto mayor es el número de personas en el grupo de ciclistas, mayor es la edad promedio, pudiendo afirmar por tanto, que es más habitual entre las personas jóvenes circular en solitario o en grupos pequeños que entre las personas de más edad.



NIVEL DE ESTUDIOS Y SITUACIÓN SOCIOLABORAL

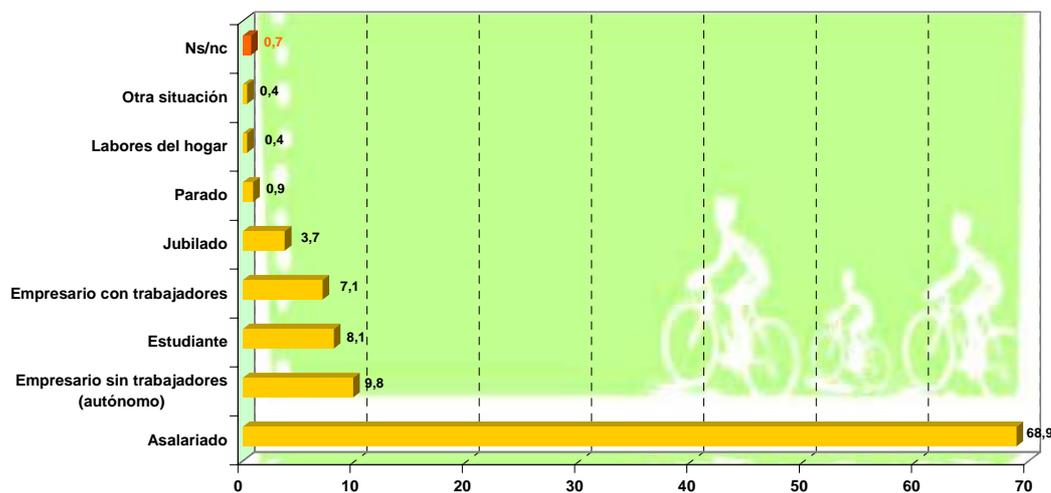
Dos preguntas se destinaron a conocer el nivel de estudios y la situación sociolaboral de los encuestados. Respecto al nivel de estudios hay que constatar que, tal y como se aprecia en el siguiente gráfico, más del 80% de las personas que respondieron al cuestionario afirmaron tener estudios medios o superiores, siendo apenas un 0,7% los que manifestaron no contar con estudios.

ESTUDIOS DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS (%)



Por otra parte, en cuanto a la situación sociolaboral podemos señalar que la mayoría (86,7%) son personas que, en la terminología normalizada para el estudio de los mercados de trabajo, podemos definir como laboralmente activas, bien como ocupados (asalariados, empresarios con o sin trabajadores) o bien como parados.

SITUACIÓN SOCIOLABORAL DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS (%)



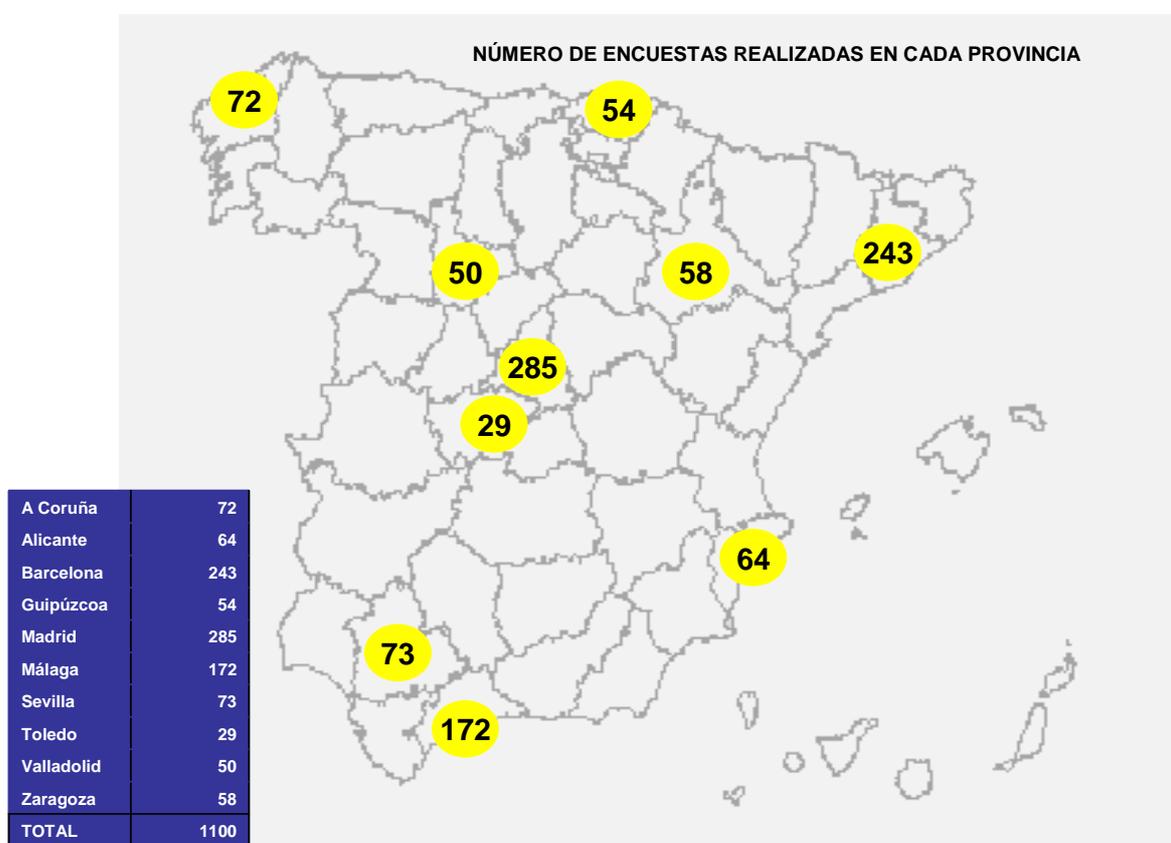
Los inactivos, que incluye las categorías de jubilados, estudiantes y labores del hogar, conforman un grupo en torno al 11,8%, repartándose el 1,5% restante entre los que no contestaron a la pregunta y los que indicaron otra situación.

PROVINCIA POR LA QUE CIRCULA HABITUALMENTE

Se preguntaba a los encuestados la provincia por la que circulan habitualmente. Aunque la respuesta a esta pregunta estaba condicionada a las diez provincias que formaban parte del estudio, hay que constatar, como ya se comentó en capítulos anteriores, que debido al interés que la encuesta ha despertado entre algunos usuarios, hemos recibido encuestas procedentes de otras provincias (en torno al 4%).

No obstante, hay también que considerar que incluso en las encuestas procedentes de las provincias del estudio, los ciclistas señalan realizar recorridos que discurren por provincias limítrofes, como veremos en el capítulo dedicado a analizar los recorridos.

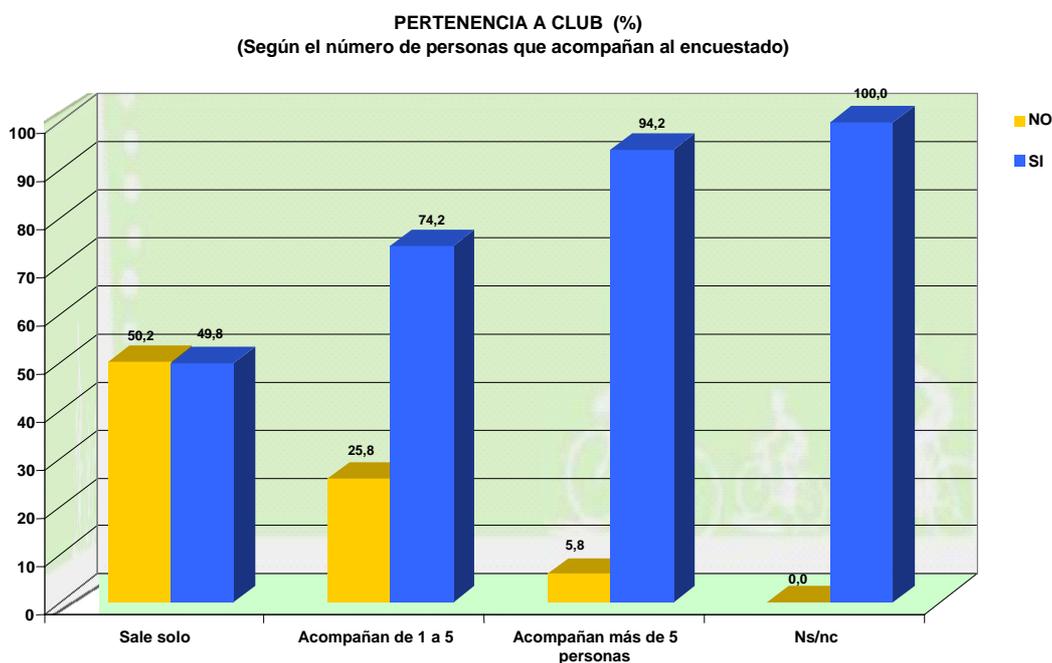
Por otra parte, aunque con respecto a la distribución de la muestra existen algunas desviaciones poco significativas, podemos afirmar que la encuesta ha tenido un elevado nivel de participación tal y como se puede apreciar en el mapa siguiente.



PERTENENCIA A CLUB

Otra de las cuestiones que se incluían en el cuestionario era la de determinar la pertenencia o no de los encuestados a clubes, ya que el estudio de los numerosos libros de ruta que hemos consultado nos permite afirmar que los ciclistas asociados disponen de una cobertura mayor que los no asociados en cuanto a información sobre diversas cuestiones (rutas, seguros, uso de equipamiento de colores llamativos, lugares de avituallamiento y descanso previamente establecidos, coches de apoyo...) que afectan a la circulación por carretera y que pueden contribuir a reducir los niveles de accidentalidad.

Hay que constatar que, dado el método de contacto utilizado y comentado anteriormente, casi el 74% de los encuestados afirma pertenecer a un club y que es la opción más habitual en todos los tramos de edad, en todas las provincias y entre quienes circulan acompañados, siendo por tanto únicamente más habitual entre quienes circulan solos no pertenecer a un club.



Por otra parte, entre quienes circulan acompañados es también más usual pertenecer a un club que entre quienes ruedan en solitario, siendo mayor esta tasa cuanto más grande es el grupo de personas que circulan.

No obstante, como se puede observar en el gráfico siguiente, hay que indicar que es más frecuente pertenecer a un club entre las personas mayores de 40 años, llegando así a que más del 85% de las personas mayores de 50 años pertenecen a un club, situación que contrasta con el grupo de edad más joven donde “solamente” el 68% se encuentra en esta situación.



Por otra parte, dado el elevado número de clubes citados por los encuestados (más de 600 clubes diferentes), se incluye en los anexos una relación pormenorizada de los clubes de cada provincia, con una estimación del número medio de socios, ya que en función de la disponibilidad de información del encuestado, los datos relativos al tamaño del club no siempre coinciden.

No obstante, a partir de la estimación sobre el promedio de socios de los clubes que hemos realizado, se llega a la conclusión de que el club tipo está formado por unos 85 socios.

| SOCIOS DE LOS CLUBES (según provincias) | | | |
|--|--------------------|------------|-------------------|
| PROVINCIA | PROMEDIO DE SOCIOS | Nº CLUBES | POBLACIÓN |
| Zaragoza | 102,2 | 48 | 912.072 |
| Barcelona | 95,4 | 290 | 5.226.354 |
| Málaga | 95,3 | 51 | 1.453.409 |
| Madrid | 93,6 | 168 | 5.964.143 |
| Alicante | 89,8 | 82 | 1.732.389 |
| Sevilla | 69,8 | 37 | 1.813.908 |
| Guipúzcoa | 55,8 | 134 | 688.708 |
| Valladolid | 53,1 | 26 | 514.674 |
| Toledo | 47,2 | 25 | 598.256 |
| A Coruña | 40,3 | 45 | 1.126.707 |
| TOTAL | 85,1 | 906 | 20.030.620 |

Como se puede apreciar en la tabla anterior, el promedio de socios mantiene cierta relación con la población total de cada provincia y el mayor o menor número de clubes contactados en cada territorio.

II. LA PRÁCTICA

Dedicamos este capítulo al estudio de los hábitos y costumbres que mantienen los encuestados durante la práctica ciclista, con el objetivo de que del análisis de estas pautas podamos llegar a establecer las circunstancias en que se desarrolla esta actividad.

Las cuestiones que se analizan en este epígrafe son la frecuencia semanal de la práctica ciclista, la forma en que se realizan las salidas (acompañado o en solitario), las distancias que se suelen recorrer y el número de ciclistas con los que se coincide en estas salidas.

FRECUENCIA SEMANAL

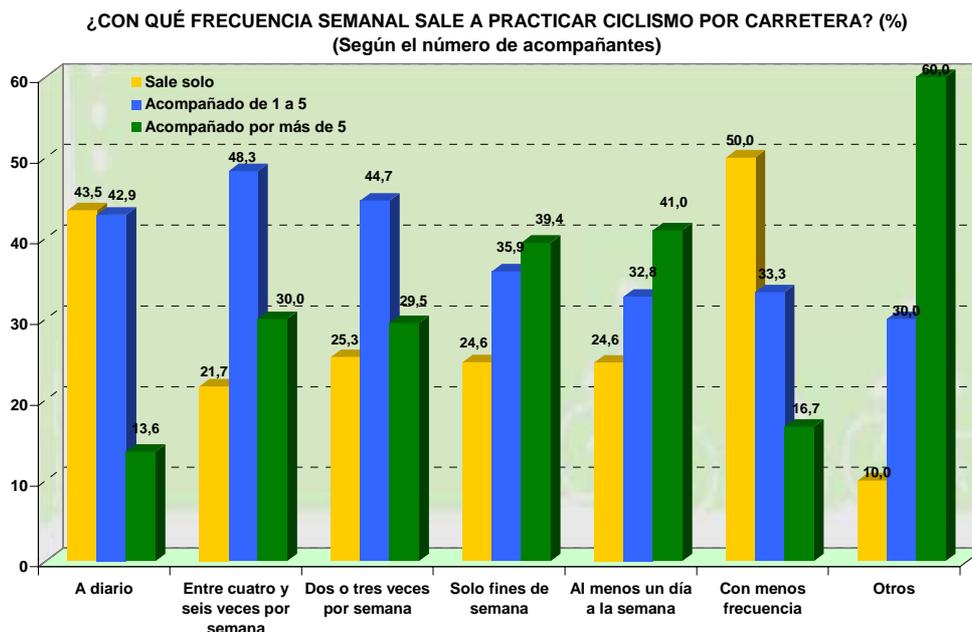
Se preguntaba a los encuestados el número de días a la semana que practican ciclismo, con el objeto de determinar el perfil de los potenciales usuarios de las carreteras, es decir, si se trata de personas que las frecuentan con asiduidad y por tanto con una experiencia constante y actual en la red viaria, o si, por el contrario, eran personas que practican ciclismo esporádicamente y mantienen un contacto menor con la red viaria.

Analizando el total de respuestas obtenidas (1.100) podemos observar que la mayoría (52,1%) sale a practicar ciclismo entre dos y tres días a la semana, existiendo además un grupo notable (en torno al 22%) que sale más a menudo. De estos datos podemos inferir que los encuestados son personas con un contacto frecuente con la red viaria, y que, por tanto, la experiencia propia constante les permite tener opiniones actuales sobre los recorridos que realizan por la red viaria.



Es interesante constatar que los grupos de trabajo con expertos manifestaron su acuerdo con los datos que refleja la encuesta, ya que no es extraño entre los ciclistas deportivos, tanto aficionados como grupos federados o no, el entrenar al menos los fines de semana y, en función de la disponibilidad, algún día más.

El cruce de esta variable con el número de personas que acompañan al encuestado arroja algunos datos de interés. Únicamente en las salidas diarias y en las salidas inferiores a un día a la semana, son porcentualmente más importantes los ciclistas que salen solos. Por el contrario, los grupos suelen realizar sus salidas con mayor frecuencia: los grupos grandes predominan durante los fines de semana y los grupos inferiores a cinco personas suelen practicar ciclismo, mayoritariamente, dos o más días a la semana.



Se ha incluido en el epígrafe “otros” los casos de aquellos que salen únicamente en determinados momentos del año: verano, vacaciones...

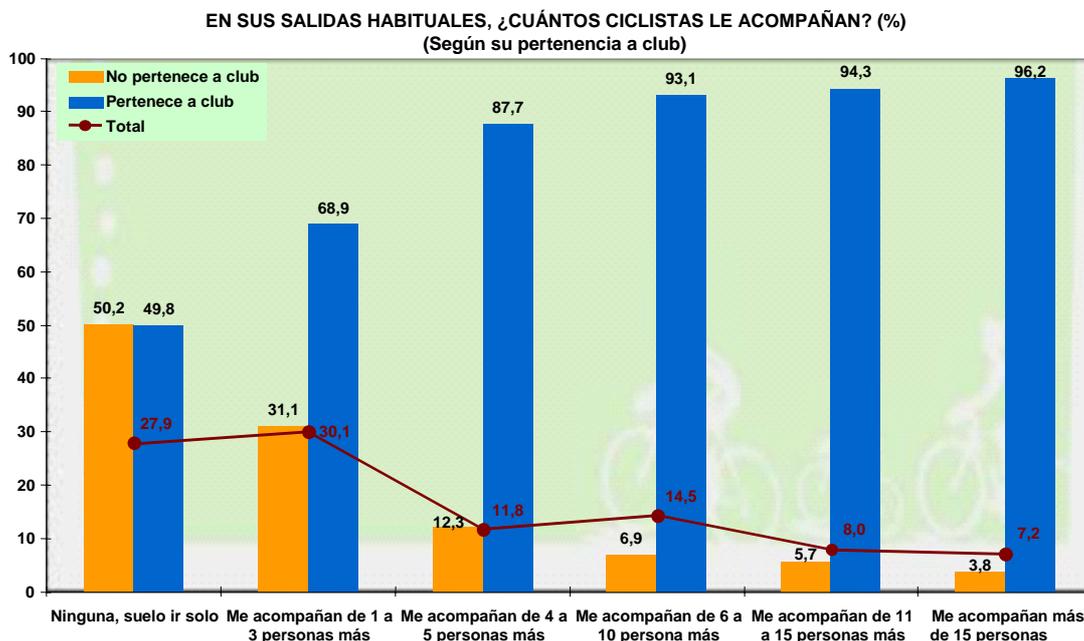
SALIDAS INDIVIDUALES Y EN GRUPO

En el cuestionario se incluía también una pregunta destinada a conocer cuántas personas solían acompañar al encuestado en sus salidas habituales. De los datos se obtiene que más del 70% salen acompañados de otras personas. Los que predominan son los grupos inferiores a 5 personas (casi el 59% del total de grupos).

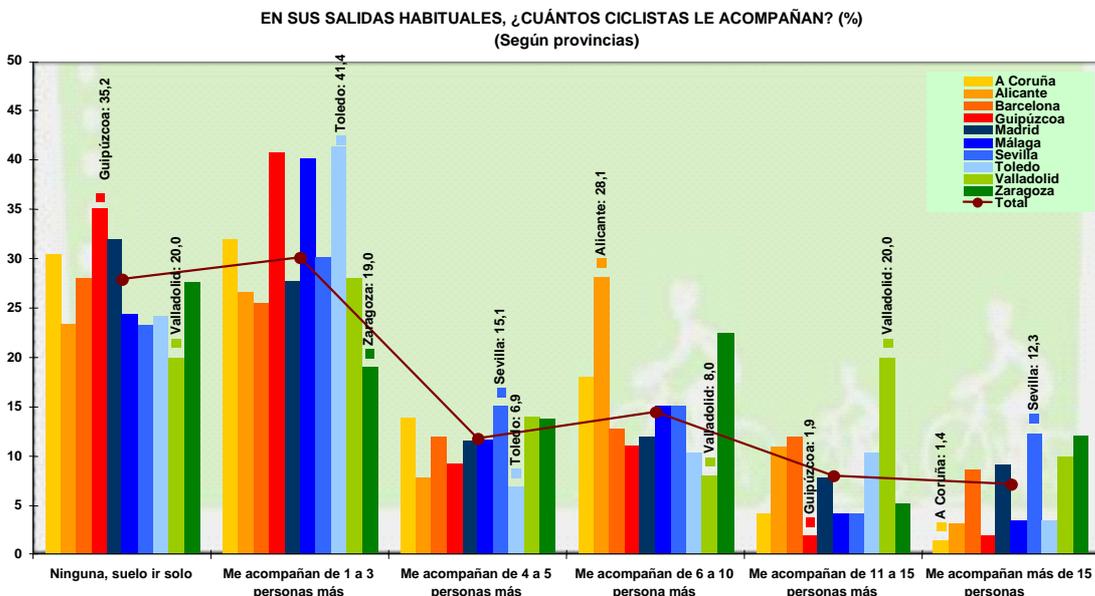
Aunque los que circulan en solitario se reparten por igual entre los que pertenecen a un club y los que no, hay que constatar que las salidas en grupo son mayoritariamente realizadas por quienes pertenecen a algún club y que cuanto mayor es el grupo de personas, mayor es la presencia de ciclistas que pertenecen a clubes, siendo esta una cuestión de importancia porque cabe suponer que, al menos en los grupos numerosos, las salidas pueden contar con algún tipo de organización que minimice los riesgos de la circulación por carretera.

Por otro lado, dado que casi un tercio (307 personas) de los encuestados circula en solitario y que esto es igual de frecuente entre quienes pertenecen a un club y entre los que no lo hacen, cabe considerar a este grupo como el colectivo con mayor

vulnerabilidad respecto al tráfico, puesto que la presencia de un ciclista en solitario es por lo general peor percibida por los conductores que la de un grupo numeroso.



Curiosamente, si analizamos los tipos de salida cruzándolos con la provincia de circulación, la provincia que mejores puntuaciones ha obtenido en la valoración de su red viaria (Guipúzcoa) es la que registra mayores tasas de ciclistas circulando en solitario.



CICLISTAS DURANTE EL RECORRIDO

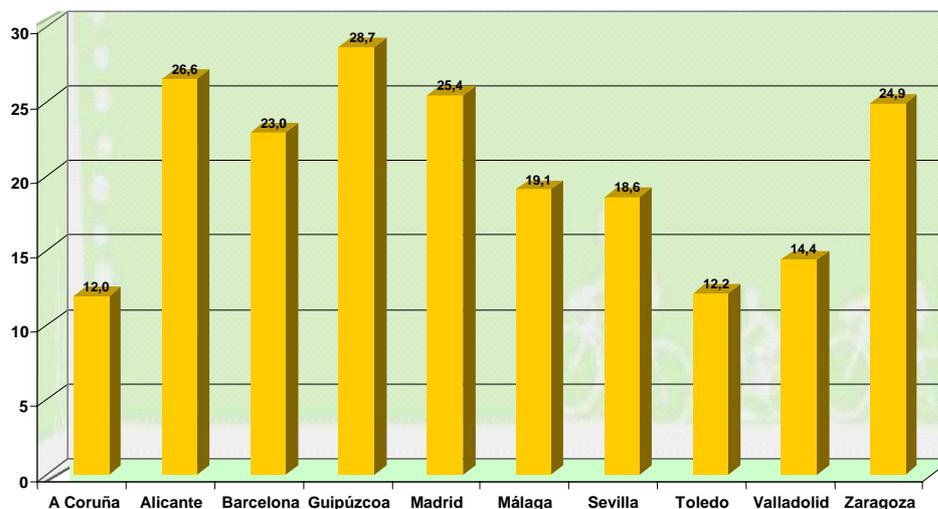
Se preguntaba a los encuestados con cuántos ciclistas solían coincidir durante su recorrido, con el fin de poder obtener información complementaria sobre el número potencial de personas que, al menos en determinados tramos, son también usuarios de la red viaria.

| CICLISTAS CON LOS QUE SE COINCIDE DURANTE EL RECORRIDO (%) | |
|--|--------------|
| | RESPUESTAS |
| Menos de 5 ciclistas | 11,8 |
| Entre 6 y 10 ciclistas | 23,7 |
| Entre 11 y 20 ciclistas | 26,0 |
| Entre 21 y 50 ciclistas | 23,1 |
| Más de 50 ciclistas | 15,1 |
| Ns/nc | 0,3 |
| TOTAL | 100,0 |

Como se puede apreciar en la tabla, lo más frecuente es coincidir con unas once a veinte personas. No obstante, como los intervalos utilizados en la encuesta no son de igual tamaño y, por lo tanto, es complicado llegar a determinar exactamente cuál es el número de ciclistas con los que se puede coincidir en una carretera, hemos realizado una aproximación utilizando las medianas de cada intervalo. De esta manera, se llegó a la estimación de 24.112 ciclistas que se cruzan en los recorridos habituales de los 1.100 encuestados.

Si cruzamos este dato con la provincia de circulación, podemos obtener una aproximación al grado de afluencia de los recorridos habituales de los encuestados.

EN SUS SALIDAS HABITUALES ¿CON CUÁNTOS CICLISTAS SUELE COINCIDIR EN SU RECORRIDO AUNQUE SEA ÚNICAMENTE EN PARTE DE SU TRAYECTO?
(Promedio estimado según provincia)



Así, en provincias como Guipúzcoa, Alicante, Madrid y Zaragoza, los encuestados suelen coincidir con más de 25 ciclistas, mientras que en Toledo, A Coruña y Valladolid, la coincidencia es menor (con menos de 15 ciclistas). Ahora bien, en esta afirmación debería considerarse que existen múltiples factores que pueden afectar al grado de coincidencia: la propia dispersión en la residencia de los entrevistados, la población censada, la extensión de la red viaria,...

DISTANCIA RECORRIDA

Se incluye también en el cuestionario una pregunta con el objetivo de realizar una estimación del número de kilómetros recorridos en sus salidas habituales. Se trata, en este caso, de un dato relativo al uso que hacen de las carreteras, no ya en cuanto a la frecuencia y/o número de acompañantes o ciclistas que coinciden en un tramo, sino en tanto a que de la cantidad media de kilómetros realizados se puede llegar a inferir más o menos tiempo de contacto con la red. Por tanto, una experiencia más larga en el tiempo.

Los datos nuevamente confirman que nos hallamos ante el grupo de ciclistas que hemos dado en llamar “deportivos”, utilizando la clasificación del estudio sobre la accidentalidad ciclista en la Comunidad Valenciana, ya que más del 50% afirman

realizar una media superior a los 70 Km en sus salidas, situación especialmente acusada entre el grupo de personas mayores de 40 años, donde estas cifras llegan al 60%.

Conviene señalar que en el estudio citado en el párrafo anterior se especifica que los ciclistas “deportivos” son aquellos usuarios de la bicicleta que, aparte de otras especificidades, realizan rutas de entre 50 y 200 Km.

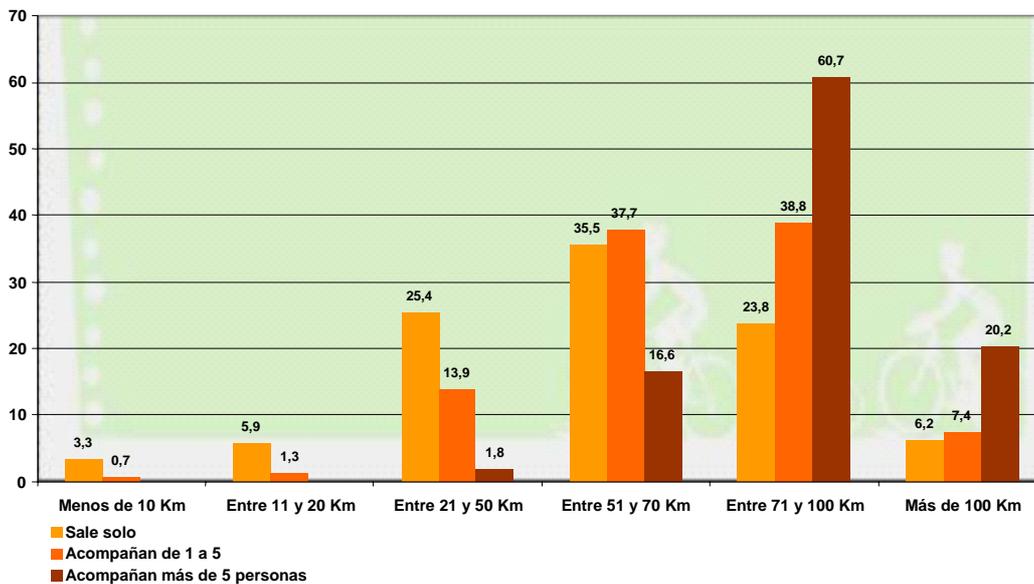
También se pueden constatar algunos matices en el análisis provincial, ya que no en todas las provincias se recorren las mismas distancias.

| PERSONAS QUE REALIZAN MÁS DE 70 Km (%) (según provincia) | |
|---|-------------|
| PROVINCIA | RESPUESTAS |
| Zaragoza | 65,5 |
| Barcelona | 62,1 |
| Alicante | 54,7 |
| Madrid | 54,4 |
| Valladolid | 54,0 |
| Sevilla | 53,4 |
| A Coruña | 45,8 |
| Toledo | 44,8 |
| Guipúzcoa | 42,6 |
| Málaga | 33,7 |
| TOTAL | 52,0 |

Así, si tomamos como referencia los 70 Km que realizan más de la mitad de los encuestados como media, podemos observar en la tabla siguiente que en algunas provincias la mayor parte de los encuestados afirman recorrer distancias menores, mientras que en otras los encuestados realizan distancias superiores.

Por otra parte, si analizamos las distancias recorridas en relación con el número de personas que acompañan a los encuestados, podemos comprobar como existe una relación directa entre los kilómetros recorridos y el tamaño del grupo, es decir, que cuánto mayor es el tamaño del grupo, mayores son también las distancias recorridas y que, por tanto, los ciclistas en solitario son los que menores distancias recorren.

CON RESPECTO A SUS SALIDAS HABITUALES, ¿CUÁL ES LA MEDIA DE KILÓMETROS QUE RECORRE APROXIMADAMENTE? (%)
(Según el número de personas que acompañan al encuestado)



III. LOS RECORRIDOS REALIZADOS

Dedicamos este capítulo al análisis de los recorridos realizados por los encuestados y de los factores que se manejan a la hora de optar por una ruta u otra. Entendemos que, de estos datos y de la consulta a los diferentes libros de ruta que nos han hecho llegar los clubes ciclistas, se puede llegar a realizar una aproximación bastante certera, tanto de los niveles de frecuentación de la red viaria de las provincias que se incluyen en este estudio como de las causas que motivan las diferencias en cuanto al uso ciclista de una carretera u otra.

Por otra parte, aunque el tratamiento pormenorizado de los recorridos, tanto en el caso de los más transitados en la provincia como en el caso del recorrido habitual del encuestado, tendrá su resultado final en unos mapas provinciales de trayectos más frecuentados, hay que comentar que estas dos preguntas han sido las cuestiones más laboriosas de abordar por parte del equipo redactor.

El gran volumen de recorridos obtenidos (2.924 itinerarios) ha requerido de un minucioso tratamiento informático hasta llegar a obtener, para cada uno de ellos, las diferentes localidades de paso y la carretera por la que se producían estos desplazamientos.

| RECORRIDOS SEGÚN PROVINCIA (Total recorridos frecuentados y habituales) | |
|--|--------------|
| PROVINCIA | RECORRIDOS |
| A Coruña | 192 |
| Alicante | 171 |
| Barcelona | 611 |
| Guipúzcoa | 131 |
| Madrid | 724 |
| Málaga | 493 |
| Sevilla | 211 |
| Toledo | 83 |
| Valladolid | 134 |
| Zaragoza | 174 |
| TOTAL | 2.924 |

Al respecto, hay que hacer constar que la mayor parte de los cuestionarios no detallaban algunas de las localidades o lugares de paso. Por ello, se han tenido que comprobar y cartografiar todos los itinerarios citados, para posteriormente incorporar los lugares intermedios omitidos por el encuestado.

Además, se asignó a cada tramo de un recorrido el nombre de la vía por la que se circulaba, y así determinar cuáles eran, no ya las vías, sino los tramos de cada una de ellas más frecuentados.

Hay que señalar que durante esta fase se ha procedido también a la consulta y comparación de los tramos más frecuentados con los recorridos que figuran en los diferentes libros de ruta proporcionados por los clubes.

Como conclusión, y al margen de la lectura detallada de los mapas provinciales, podemos afirmar que **existen, en cada una de las provincias estudiadas, una serie de carreteras que son más transitadas por el colectivo ciclista**, y que este hecho puede permitir a las Administraciones competentes en cada caso, abordar diferentes actuaciones para reducir, al menos en estas vías, la accidentalidad de los ciclistas.

CRITERIOS PARA ELEGIR RUTAS

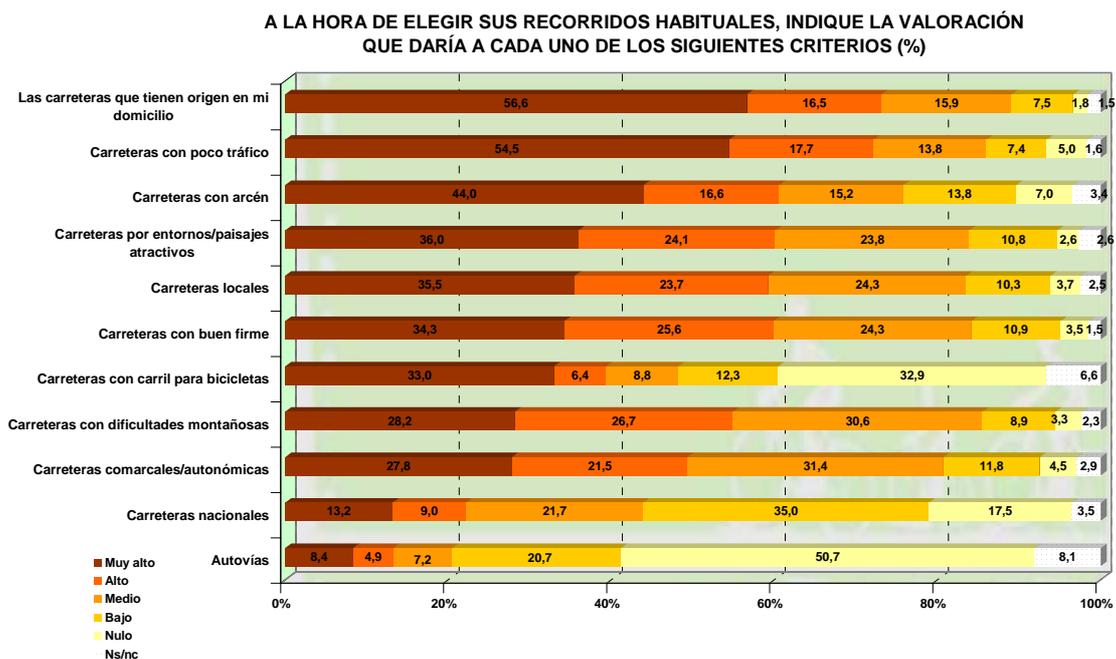
Se trataba en esta ocasión de que los encuestados valorasen sobre un conjunto de opciones aquellas que, en su opinión, eran más importantes a la hora de elegir sus rutas habituales. La escala de valoración oscila entre “Muy alto”, “Alto”, “Medio” y “Bajo”, existiendo también la opción “Nulo” para aquellas propuestas que, en opinión de los encuestados, no influyeran de manera alguna a la hora de elegir sus recorridos.

Analizando las 13.200 respuestas obtenidas, la primera cuestión a reseñar es que algunos de los criterios propuestos no despiertan ningún interés entre los encuestados. Así sucede con la opción “autovía” que es marcada como “nula” por el 50,7%. A continuación se sitúan otras dos propuestas (“carreteras con carril para bicicletas” y “las carreteras nacionales”) que, de entre todas las opciones, son las únicas que, además de contar con un porcentaje de “nulos” significativo, obtienen también porcentajes elevados en la categoría “bajo”.

| VALORACIÓN DE LOS CRITERIOS UTILIZADOS PARA ELEGIR RUTAS (% del total) | | | | | | | |
|---|--------------|------|-------|------|------|-------|-------|
| CRITERIOS | VALORACIONES | | | | | | Total |
| | Muy alto | Alto | Medio | Bajo | Nulo | Ns/nc | |
| Las carreteras que tienen origen en mi domicilio | 56,6 | 16,5 | 15,9 | 7,5 | 1,8 | 1,5 | 100,0 |
| Carreteras con poco tráfico | 54,5 | 17,7 | 13,8 | 7,4 | 5,0 | 1,6 | 100,0 |
| Carreteras con arcén | 44,0 | 16,6 | 15,2 | 13,8 | 7,0 | 3,4 | 100,0 |
| Carreteras por entornos/paisajes atractivos | 36,0 | 24,1 | 23,8 | 10,8 | 2,6 | 2,6 | 100,0 |
| Carreteras locales | 35,5 | 23,7 | 24,3 | 10,3 | 3,7 | 2,5 | 100,0 |
| Carreteras con buen firme | 34,3 | 25,6 | 24,3 | 10,9 | 3,5 | 1,5 | 100,0 |
| Carreteras con carril para bicicletas | 33,0 | 6,4 | 8,8 | 12,3 | 32,9 | 6,6 | 100,0 |
| Carreteras con dificultades montañosas | 28,2 | 26,7 | 30,6 | 8,9 | 3,3 | 2,3 | 100,0 |
| Carreteras comarcales/autonómicas | 27,8 | 21,5 | 31,4 | 11,8 | 4,5 | 2,9 | 100,0 |
| Carreteras nacionales | 13,2 | 9,0 | 21,7 | 35,0 | 17,5 | 3,5 | 100,0 |
| Autovías | 8,4 | 4,9 | 7,2 | 20,7 | 50,7 | 8,1 | 100,0 |
| Otras | 64,2 | 1,5 | 1,6 | 0,8 | 4,8 | 27,1 | 100,0 |

El perfil del corredor deportivo y las restricciones que la normativa actual mantienen respecto a la circulación por algunos tipos de vías, explican en parte por qué estas cuestiones no están entre los criterios mejor valorados por los ciclistas a la hora de elegir sus rutas.

Por el contrario, entre los criterios que los encuestados manejan a la hora de elegir sus recorridos, parece existir cierto consenso respecto a algunos epígrafes. Las carreteras con origen en el domicilio y las que tienen poco tráfico son valoradas como “muy alta” por más del 50%, situándose a continuación las carreteras con arcén (44%).



Parece claro que el recorrido en bicicleta con origen en el domicilio es la opción deseada por la gran mayoría de los encuestados, cuestión que se puede llegar a complicar en el caso de los residentes en grandes ciudades y ciudades medias –la gran mayoría de los encuestados-, por la propia disponibilidad de salidas ciclables hacia las rutas habituales. Por ejemplo, en el caso de Madrid, prácticamente existen 4 ó 5 itinerarios para salir del centro de la ciudad, e incluso tienen que pasar por tramos no permitidos (túneles en autovías). Por otra parte, destacar como las carreteras con poco tráfico y con arcén son especialmente importantes para los ciclistas vallisoletanos.

Hay que señalar, no obstante, que algunos encuestados indicaron utilizar otros criterios a la hora de optar por una ruta u otra, y que entre estos caben citarse cuestiones como las siguientes: carreteras con vías de servicio, vías sin obstáculos o trabas para la práctica ciclista (sin semáforos, sin badenes, sin cruces ni incorporaciones...)

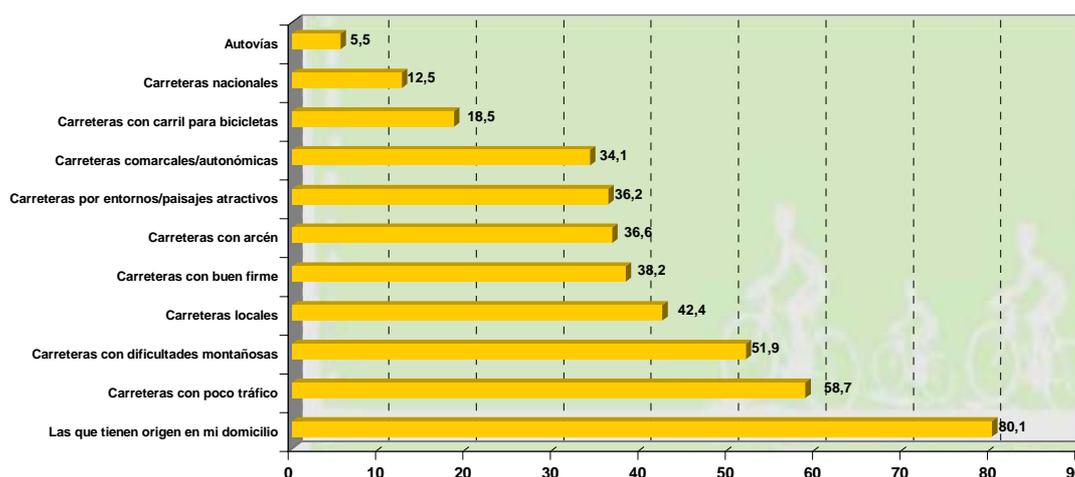
TIPOS DE CARRETERAS MÁS FRECUENTADAS

Una vez hechas las valoraciones sobre los criterios que manejan a la hora de optar por un recorrido u otro, se pedía al encuestado que especificara si frecuentaba o no las carreteras de las tipologías valoradas.

En este caso, se obtuvo un número menor de respuestas, pero de nuevo constatamos que en la práctica y, al igual que ocurría a la hora de valorar los criterios para elegir rutas, tanto las autovías como las carreteras nacionales no son los tipos de vías más transitados (5,5% y 12,5% respectivamente).

En el lado opuesto, se sitúa como carretera más frecuentada la que tiene origen en el domicilio del ciclista (más del 80% de las respuestas). A pesar de la heterogeneidad de vías que pueden tener origen en el domicilio de los ciclistas, parece claro que es necesario realizar algún tipo de intervención encaminada a facilitar la salida a los ciclistas de los núcleos de población puesto que este es un factor esencial a la hora de elegir y realizar un recorrido.

CARRETERAS FRECUENTADAS CON MAYOR ASIDUIDAD EN RECORRIDOS HABITUALES
(Respuesta múltiple)



Las carreteras con poco tránsito y las que tienen dificultades montañosas son las elegidas en segundo y tercer lugar para circular, en ambos casos, con más del 50% de las respuestas. Respecto a las carreteras con arcén, que antes eran el tercer criterio más valorado a la hora de elegir los recorridos, hay que señalar que cuando se trata

de especificar las rutas que en la práctica realizan, pasa a ocupar posiciones más retrasadas. De esto se deduce que, aunque es un criterio con peso para optar por un recorrido u otro, la realidad es que no siempre es posible circular por este tipo de vía, una vez se ha optado por el destino (puertos de montaña, carreteras con poco tráfico...).

En la situación inversa se encuentran las carreteras con dificultades montañosas, que pasan a ocupar ahora la tercera posición en cuanto a la frecuencia, mientras que se situaban en octavo lugar cuando se trataba de elegir criterios, lo que de nuevo confirma que nos hallamos ante ciclistas que realizan recorridos deportivos y de entrenamiento.

IV. ACCIDENTALIDAD

En el cuestionario se incluyeron cuatro preguntas con el objetivo de realizar una aproximación a diversas cuestiones relacionadas con la accidentalidad de la práctica ciclista. Dos de ellas se destinaron a realizar una valoración de diversas cuestiones sobre el estado en general y la peligrosidad de las carreteras de su provincia, y las otras dos para conocer tanto los niveles de accidentalidad de los encuestados como las medidas y elementos de seguridad que utilizan para reducir estos niveles.

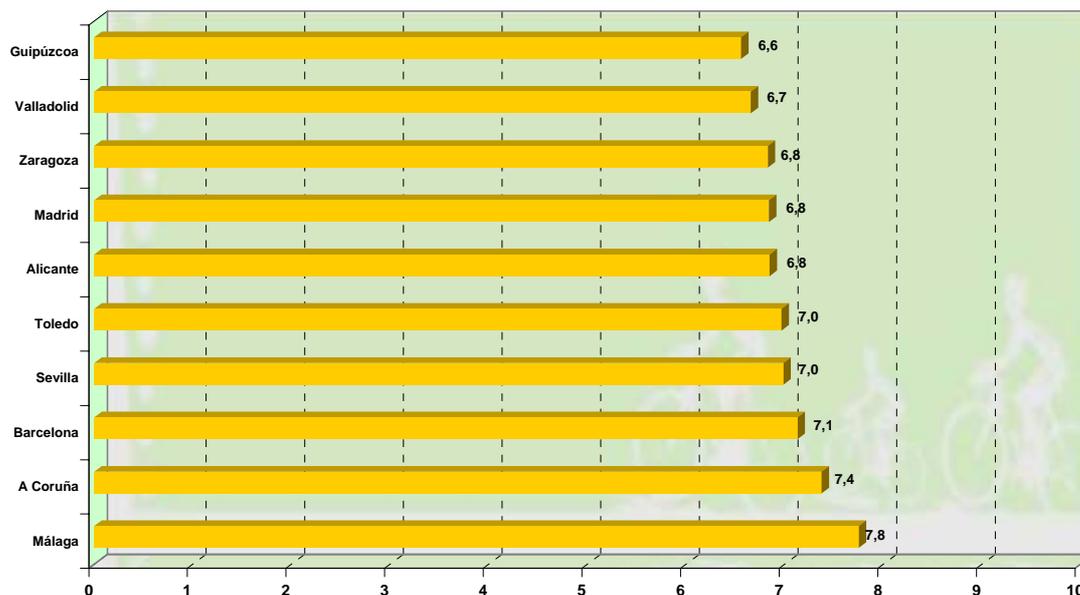
GRADO DE PELIGROSIDAD DE LAS CARRETERAS

Una de las cuestiones que nos interesaba conocer era la valoración que los encuestados podían hacer sobre la peligrosidad de los recorridos que habitualmente realizaban. Para ello, se les presentaba una escala de uno a diez (entendiendo que uno era la puntuación de menor peligrosidad y diez la de máxima peligrosidad) para que asignasen el valor que ellos considerasen más apropiado a las rutas que solían frecuentar y que en otra parte de la encuesta ya habían detallado.

Una de las conclusiones más relevantes que hemos de constatar respecto de esta pregunta, es que fue una de las cuestiones que obtuvieron una mayor participación, ya que entre los 1.100 cuestionarios que componen la encuesta solamente 10 personas no la contestaron, pudiendo deducir de estos datos que la peligrosidad de la práctica ciclista es una cuestión de gran interés para ese colectivo, especialmente por los numerosos comentarios recibidos sobre esta cuestión.

Respecto a los datos en sí, podemos afirmar que los encuestados decidieron criticar duramente la red vial y que las únicas diferencias notables (superiores al 10%) se aprecian en el cruce con la variable “provincia”, puesto que la introducción de las otras cabeceras utilizadas (edad, personas que acompañan en la ruta y pertenencia o no a club) no suponen apenas cambios.

VALORACIÓN DE LA PELIGROSIDAD DE RECORRIDOS HABITUALES EN CADA PROVINCIA
(Peligro mínimo = 1; Peligro máximo = 10. Promedio)



La red viaria de todas las provincias “suspende”, pudiendo, no obstante, comprobarse que algunas obtienen peores resultados que otras. Así, podemos encontrar en un extremo las carreteras de Málaga (7,8) y A Coruña (7,4) y en el extremo opuesto la red de Guipúzcoa (6,6) y Valladolid (6,7).

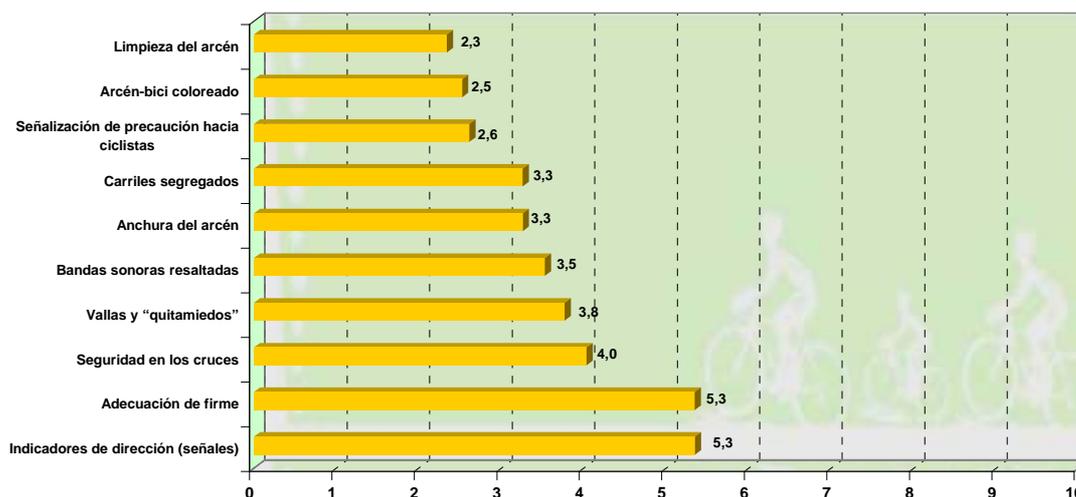
VALORACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA RED VIARIA

Dedicamos este epígrafe a la valoración por parte de los encuestados de un conjunto de aspectos que afectan a la situación de la red viaria que suelen transitar con mayor asiduidad, debiendo por tanto entenderse que no se trata de realizar una valoración de toda la red provincial, sino únicamente de aquella que coincide con sus recorridos habituales.

En la pregunta se solicitaba al entrevistado que, utilizando una escala de 1 a 10, siendo 1 la puntuación peor y 10 la mejor, valorase el estado actual de las carreteras por las que realiza sus recorridos habituales.

De nuevo debemos constatar que esta fue una de las cuestiones que registraron una mayor participación, ya que solo seis personas no realizaron ninguna valoración, y que, por otra parte, entre las que sí lo hicieron se contabilizaron más de 8.900 valoraciones.

VALORACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LAS CARRETERAS
(Respuesta múltiple. Promedio. Valor mínimo = 1; Valor máximo = 10.)



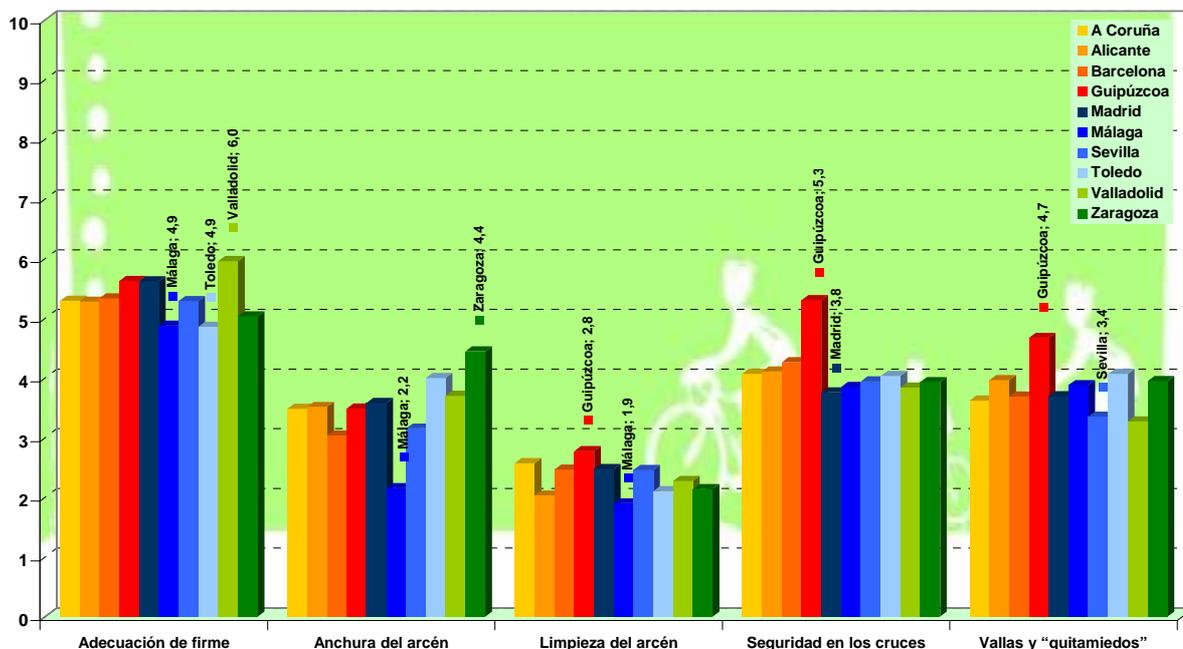
Como se puede apreciar en el gráfico anterior, solamente dos cuestiones (indicadores de dirección y adecuación del firme) superan los cinco puntos, pudiendo afirmarse que los ciclistas entrevistados "no aprueban" la red viaria, ya que la valoración media es de un 3,6 para el conjunto de los aspectos.

La cuestión peor valorada es la limpieza del arcén (2,3), situación que también hemos podido constatar por las numerosas medidas que en este sentido han realizado los encuestados.

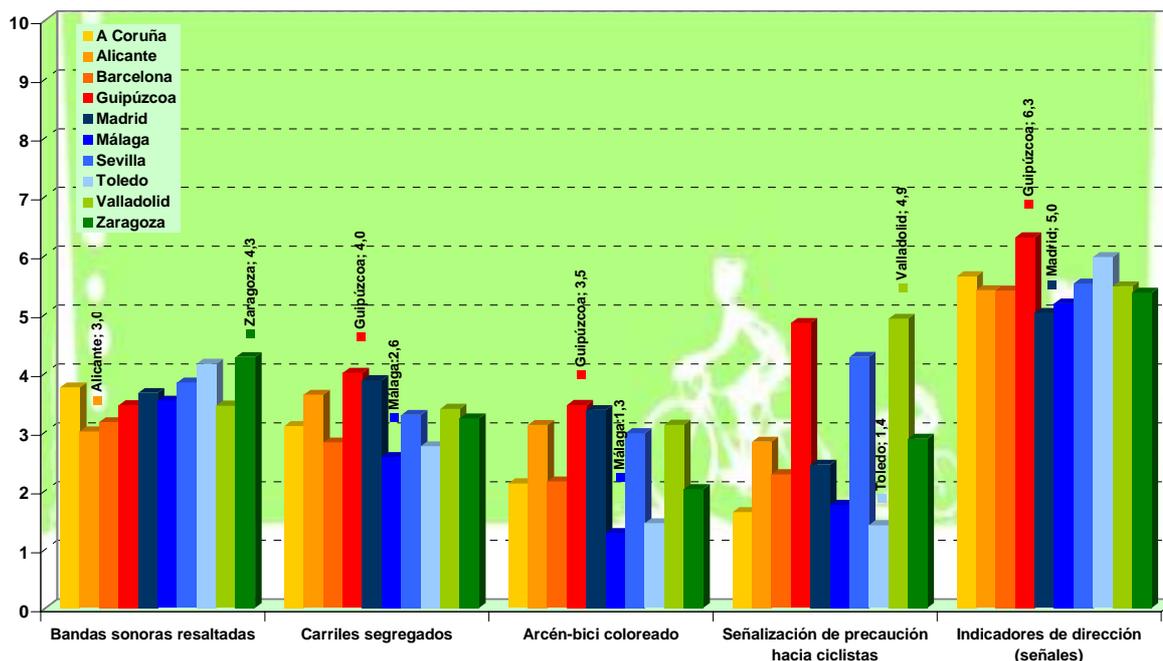
Cruzando estas valoraciones con las que hemos analizado en el epígrafe anterior, relativas a la peligrosidad de las carreteras provinciales, se puede observar como Guipúzcoa, que era la provincia con menores tasas de peligrosidad, obtiene valoraciones relativamente mejores que el resto de provincias cuando se trata de analizar pormenorizadamente las cuestiones que afectan al estado de la red viaria. Guipúzcoa es la provincia mejor valorada en seis de los diez aspectos a evaluar.

Esta situación contrasta con en el caso de Málaga, la provincia peor valorada en cuanto a peligrosidad, y que aquí obtiene las puntuaciones más bajas en cinco de las diez cuestiones a valorar.

VALORACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LAS CARRETERAS POR PROVINCIAS "A"
 (Respuesta múltiple. Promedio. Valor mínimo = 1; Valor máximo = 10.)



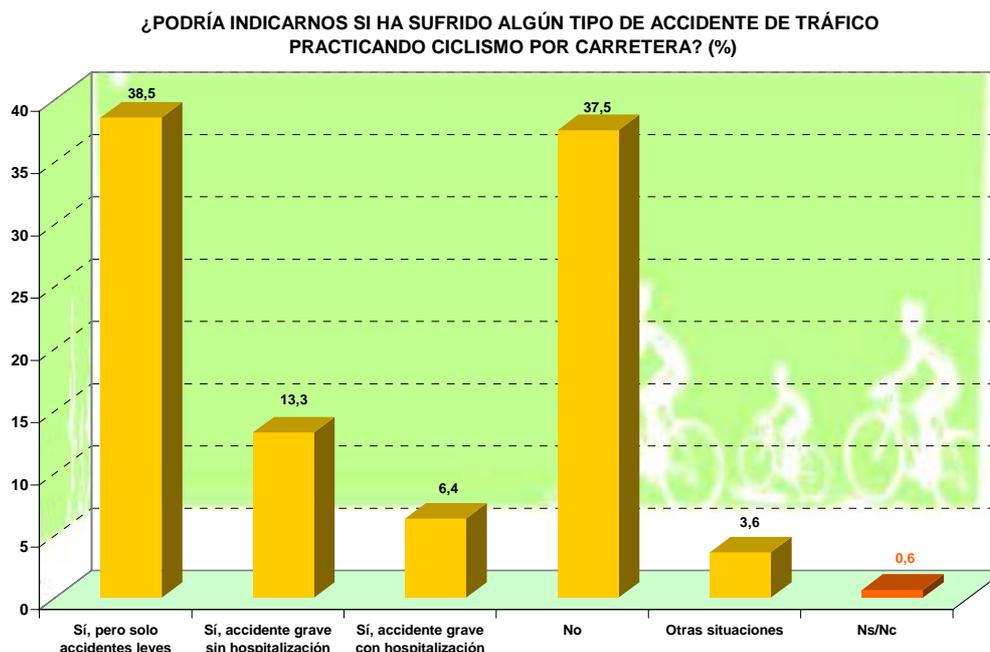
VALORACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LAS CARRETERAS POR PROVINCIAS "B"
(Respuesta múltiple. Promedio. Valor mínimo = 1; Valor máximo = 10.)



ACCIDENTES

Otra de las cuestiones que nos interesaba conocer era la relativa a los accidentes de tráfico que podía haber sufrido el encuestado practicando ciclismo. Para ello se incluía una pregunta a la que el encuestado debía contestar indicando si había sufrido o no algún accidente y de qué tipo había sido este.

De entre todas las respuestas válidas, que también en este caso fueron de las más numerosas del cuestionario, puede deducirse que casi el 60% afirma haber sufrido algún accidente, aunque debemos apuntar que en este porcentaje se incluyen también los accidentes en los que no ha intervenido un conductor de vehículo.

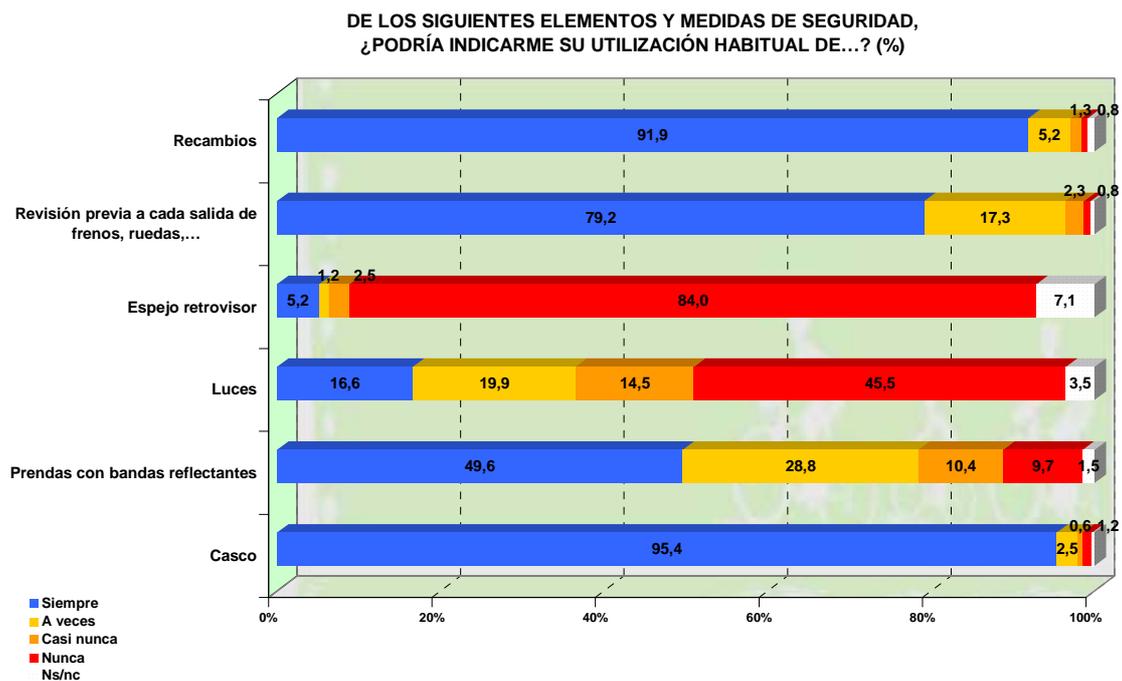


Como se puede apreciar en el gráfico anterior, entre los que han sufrido algún accidente, lo más habitual es que estos sean leves.

USO DE ELEMENTOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

Con el objetivo de conocer si por parte de los ciclistas se mantienen buenas prácticas en materia de seguridad, se ha incluido en el cuestionario una pregunta en la que el encuestado debía hacer una valoración de la frecuencia con que utilizaba determinados elementos y medidas de seguridad. Las categorías de frecuencia que podían señalarse eran “siempre”, “a veces”, “casi nunca” y “nunca”.

Entre las cuestiones que los encuestados debían valorar figuraba el uso del casco y el resultado arroja que el 95% lo usan de manera habitual. Este elevado porcentaje de utilización cabe relacionarse con la obligatoriedad que impone la legislación actual, salvo determinadas circunstancias (rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas, en condiciones extremas de calor y en el caso de los ciclistas en competición y los profesionales, que durante los entrenamientos o en competición se regirán por sus propias normas).



Por otra parte, hay dos elementos que sobresalen por su escasa utilización: las luces y los espejos retrovisores. Ambos son valorados con porcentajes elevados en la opción “nunca”, situación especialmente acusada en caso de los espejos (84%). Por otra parte, debemos señalar que en las reuniones que mantuvimos con expertos en ciclismo, manifestaron que los espejos retrovisores son poco utilizados por la escasa visibilidad dadas sus reducidas dimensiones.

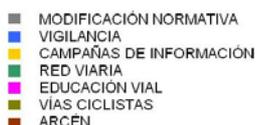
Así mismo, el grupo de expertos comentó que en cuanto al vestuario deportivo de este colectivo, se viene observando que es relativamente frecuente el uso de prendas deportivas de colores oscuros y que esta circunstancia afecta de manera negativa a la percepción de los ciclistas por parte de los conductores de vehículos.

Cabe señalar también que un grupo de encuestados indicaron realizar otras prácticas que en su opinión mejoran la seguridad de los ciclistas en carretera. Entre ellas pueden citarse cuestiones como las siguientes: llevar teléfono móvil, señalar con los brazos los cambios de dirección, uso de gafas y guantes, llevar herramientas, alimentos y/o bebidas, analizar previamente los recorridos y estudiar lugares de descanso, conocer con antelación la predicción meteorológica, no salir de noche, circular en grupos, etc.

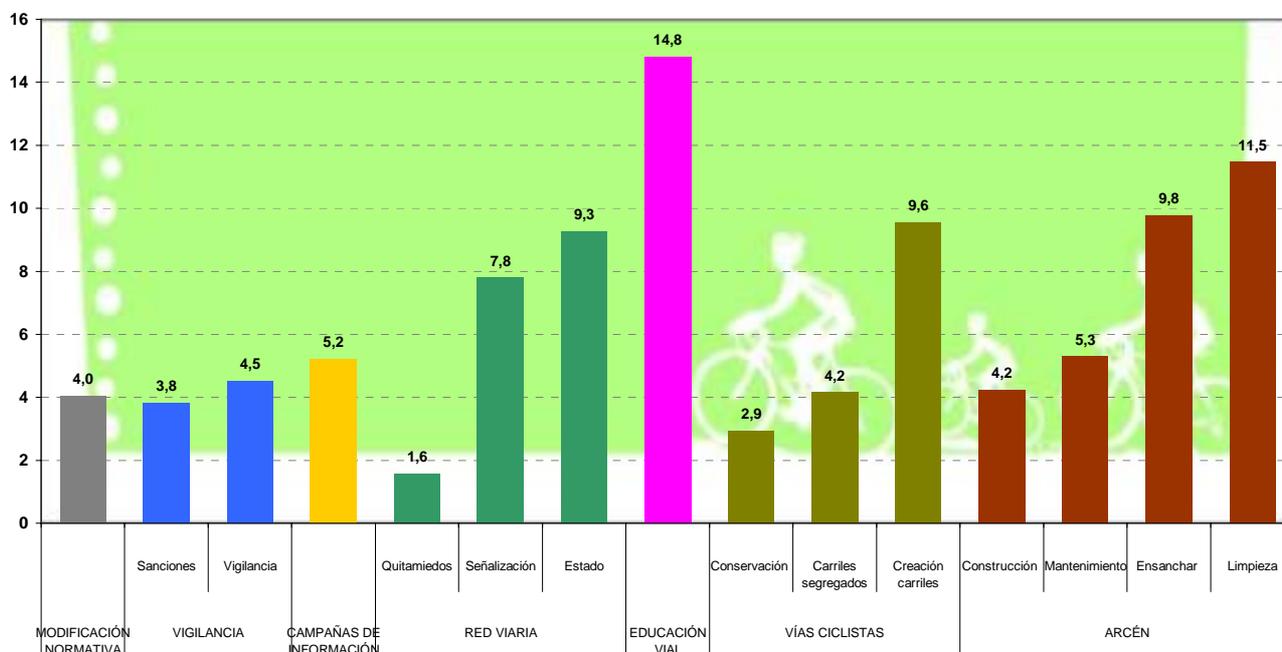
V. SUGERENCIAS DE LOS ENTREVISTADOS PARA REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD

Se preguntaba a los encuestados cuáles eran, en su opinión, las medidas que sugerirían a la Administración para mejorar el estado de las carreteras y reducir la accidentalidad de los ciclistas en las mismas. Debemos indicar que dada la especial sensibilidad que los encuestados mostraron hacia este tema, se obtuvieron más de 2.700 propuestas diferentes, es decir, un promedio de casi tres opiniones recogidas por encuestado.

Por otra parte, debemos constatar que tanto a través de la Web, como del correo ordinario, diversas personas nos han hecho llegar, de manera independiente a la encuesta, varios escritos con opiniones y sugerencias. Esto demuestra la gran sensibilidad hacia este tema, la buena recepción de esta iniciativa y la preocupación entre los ciclistas por las posibles soluciones que se puedan llegar a implementar por parte de la Administración.



MEDIDAS PARA MEJORAR EL ESTADO DE LAS CARRETERAS Y REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD CICLISTA
(% total respuestas = 2.720)



Con toda la información recogida a través de la encuesta y con los comentarios que nos han llegados por otras vías, y después de un arduo trabajo de lectura, hemos realizado una clasificación de las propuestas recibidas en un conjunto de categorías menor, para así facilitar la comprensión de hacia que aspectos deben, en opinión de los encuestados, dirigirse las actuaciones que desde la Administración puedan llevarse a cabo.

No obstante, aunque ya se ha comentado anteriormente, se incluye un listado exhaustivo en los anexos, de todas las propuestas. Se presentan a continuación, a modo de ejemplo, una pequeña muestra de algunas de las opiniones de los encuestados.

LIMPIEZA ARCENES

“Arcenes limpiarlos, porque nos tenemos que colocar muchas veces casi dentro de la carretera por la suciedad de los arcenes o por la inexistencia de los mismos”.

“Arcenes se mantengan limpios pues las ruedas son muy finas y caras y se pinchan fácilmente con la suciedad y el poco arcén que hay se encuentra lleno de restos de accidentes”.

ENSANCHAR ARCENES

“Arcén ancho es un elemento de seguridad vial; con estrechamientos, grava, obstáculos, brechas y socavones es un elemento de peligro. Sería mejor que no lo hubiera, provoca maniobras bruscas en los ciclistas e inesperadas para los automóviles de atrás”.

“Arcén más ancho para que pudiéramos circular sin peligro, porque en los desvíos ya intentamos que no nos ocurra nada, pero en circulación recta entre ciudades no controlamos los vehículos que nos adelantan (con buen arcén nos sentiríamos más seguros)”.

“Las carreteras que tienen arcén y no tienes ni un metro de anchura, es decir, que si pasa un camión cerca de ti seguro que el aire te aspira y te metes debajo del camión”

RED VIARIA

“El estado en general de las carreteras no es malo, pero es muy mejorable.”

“Limpiar las cunetas habitualmente”.

“Obligar a los ayuntamientos a tener un buen firme, sin agujeros, ya que muchos ciclistas vamos más atentos a esquivar agujeros de la calzada que a los propios coches, y eso es un peligro desde mi punto de vista”.

CREACIÓN CARRILES

“Acondicionar la carretera a la práctica de los ciclistas apoyarlo con carriles bici marcados en todas las carreteras utilizadas por ciclistas”.

“Crear una red seria de carriles bici tipo Holanda”.

“Ampliar los carriles bici en entornos atractivos, tipo vías verdes”.

SEÑALIZACIÓN

“Se informará a los conductores que en la zona circulan ciclistas y respeten la distancia de seguridad al adelantarnos”.

“Incorporar señales de precaución en carreteras secundarias por donde transitan ciclistas habitualmente”.

“La debida señalización luminosa y en la madrugada de los viernes y/o sábados, ya que los ciclistas solemos poblar más las carreteras durante el fin de semana. Soy consciente de que tiene un coste (aunque no creo que muy elevado), pero ganaríamos todos en seguridad”.

MODIFICACIÓN NORMAS

“Los fines de semana hacer como en Euskadi, donde hay carreteras en las que los ciclistas tienen prioridad y los automóviles tienen una limitación de velocidad (30 ó 40 Km./h)”.

CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN

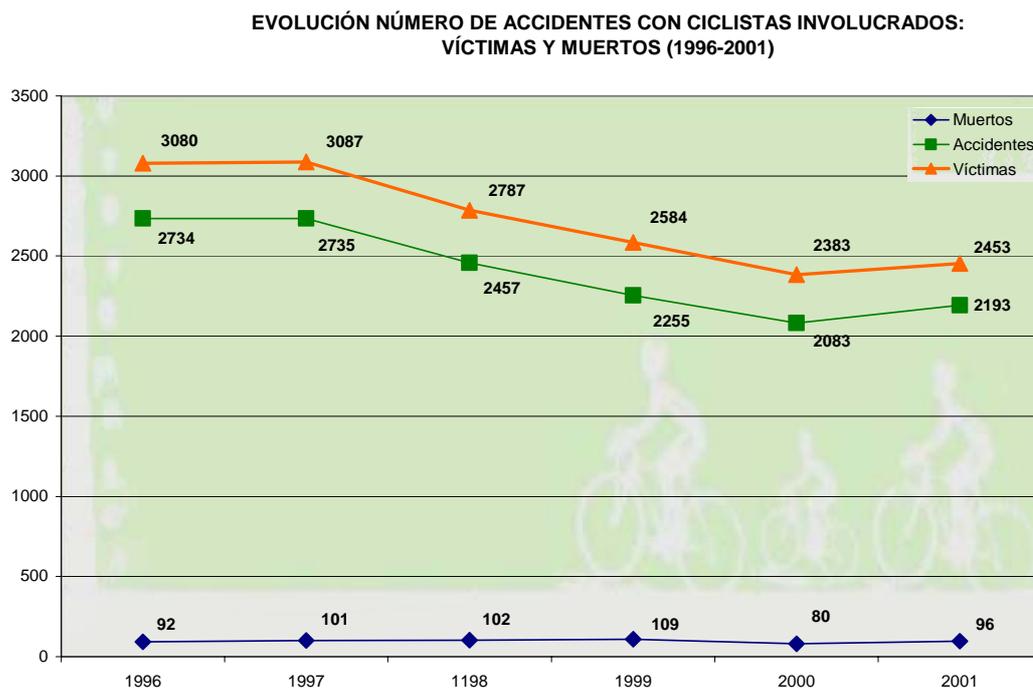
“Campaña de concienciación para automovilistas con explicación de las nuevas normas: circulación en batería para ciclistas y preferencia en rotonda a los que siguen a la primera bici que entra”.

“No hay campañas fuertes a favor del ciclista y vosotros sois una fuente directa para ejercer esta presión social”.

“Realizar más campañas de concienciación acerca del hecho de que el ciclista es un usuario más de las vías públicas y que la bicicleta es un medio de transporte más al igual que cualquier vehículo a motor”.

PROPUESTAS PARA REDUCIR ACCIDENTALIDAD

Según el “*Estudio sobre la accidentalidad ciclista en España 1996-2001*”, realizado por la Comisión por la Seguridad Vial del Ciclista de la Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana, la evolución del número de accidentes con ciclistas involucrados, muertos y víctimas es la siguiente:



Aunque las estadísticas de los últimos años confirman que se está produciendo una disminución del número de accidentes con implicación de **ciclistas**, es evidente que todavía las tasas de accidentalidad ciclista son ciertamente elevadas.

Por ello, atendiendo a los comentarios y observaciones que los entrevistados han detallado en la encuesta, y considerando también las valiosas aportaciones realizadas por parte del grupo de expertos y la diversidad de agentes y factores que intervienen en la accidentalidad ciclista, presentamos los siguientes ejes de actuación para su estudio y análisis de viabilidad de implantación, si no en toda la red viaria, debido a la envergadura y dimensiones de las acciones, al menos en las vías más transitadas por los ciclistas:

Propuestas de actuación para las administraciones



- **EJE DE ACTUACIÓN 1: Las Vías Ciclistas.**
Acciones encaminadas a la creación y mantenimiento de los distintos tipos de vías ciclistas que recoge la normativa actual, haciendo especial hincapié en las de mayor interés para el ciclista “deportivo”.
- **EJE DE ACTUACIÓN 2: Vigilancia y Sanciones.**
Se trata, en este caso, de medidas dirigidas a hacer más eficaces las labores de los diferentes agentes implicados en el cumplimiento de la legislación sobre tráfico y seguridad vial.
- **EJE DE ACTUACIÓN 3: Campañas de Información.**
Contempla un conjunto de propuestas orientadas a la difusión a través de diversos medios de comunicación de aquellas cuestiones que afectan a la seguridad ciclista.

– **EJE DE ACTUACIÓN 4: Educación Vial.**

Recoge un grupo de iniciativas destinadas a mejorar la educación vial del conjunto de la sociedad.

– **EJE DE ACTUACIÓN 5: La Red Viaria.**

Capítulo dedicado a recopilar las actuaciones que sobre el conjunto de la red viaria, o al menos en las vías de mayor tránsito ciclista, deben de acometerse para reducir la accidentalidad.

– **EJE DE ACTUACIÓN 6: El Arcén.**

Se incluyen en este eje todas aquellas acciones relativas a la creación, mantenimiento y diseño de arcenes que contribuyan a la mejora de la seguridad de los ciclistas deportivos.

– **EJE DE ACTUACIÓN 7: Modificación de la Normativa Actual.**

Se aborda en este epígrafe un conjunto de propuestas sobre reformas de la legislación actualmente en vigor.

EJE DE ACTUACIÓN 1: LAS VÍAS CICLISTAS

Aunque la reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, desarrollada por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, define por primera vez distintos tipos de vías ciclistas⁽¹⁾ (Carril-bici, Carril-bici protegido, Acera-bici, Pista-bici y Senda ciclable), hemos observado entre algunos de los encuestados la utilización de términos que no son los más apropiados para referirse en general a las vías utilizables por bicicletas, por ejemplo, "carril-bici", "carril segregado".

No obstante lo anterior, y a pesar de la confusión o desconocimiento que parece existir entre los usuarios sobre los diferentes tipos de vías ciclistas, hemos podido comprobar que existe gran preocupación por este tema y que la mayoría demanda un amplio abanico de intervenciones, entre las que cabe señalarse las siguientes:

1. CREACIÓN DE VÍAS CICLISTAS

- **Creación de vías ciclistas:** la demanda de acciones en este aspecto presenta una acusada diversidad en cuanto a las características de estas infraestructuras de nueva creación (interurbanas, de largo recorrido, urbanas, vías verdes, vías similares a las europeas...), pero todas ellas se dirigen al aumento de la extensión actual de la red de vías ciclistas.
- **Interconexión de las vías ciclistas entre sí y con la red viaria:** la estructura y dimensión de la red actual hace que las vías ciclistas dificulten de manera notable la comunicación de estas vías entre sí y de estas vías con la red de carreteras. Por ello deben de implementarse acciones dirigidas tanto a facilitar la interconexión de las vías ciclistas como a garantizar su enlace con la red de carreteras, procurando, en la medida de lo posible, la prolongación de las vías ciclistas hasta el centro de las ciudades.

(1) **Carril-bici:** Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
Carril-bici protegido: Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera.
Pista-bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
Senda ciclable: Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

- **Actuaciones específicas en puntos peligrosos que eviten riesgos innecesarios:** la existencia de grandes infraestructuras de circunvalación en el entorno de las ciudades, no aptas para la circulación en bicicleta, impiden la conexión entre el lugar de residencia de los ciclistas y las vías extraurbanas más frecuentadas. La creación de vías ciclistas con origen en el centro de las ciudades y destino a los lugares más transitados minimizaría los riesgos que en la actualidad afrontan los ciclistas al salir de las ciudades. De igual forma, en los puertos de montaña más frecuentados por los ciclistas, se debería contemplar la creación de vías ciclistas ya que en estos lugares no es extraño que las dimensiones del arcén sean reducidas.
- **Dotar de recursos económicos suficientes la creación de vías ciclistas:** disponer de partidas presupuestarias para abordar la creación de estas vías con criterios de calidad similares a los de los países europeos con tradición ciclista (Países Bajos, Alemania...)

2. DISEÑO Y CONSERVACIÓN DE VÍAS CICLISTAS

- **Limpieza permanente:** abordar la limpieza de las vías ciclistas de manera constante, puesto que la suciedad acumulada en muchas de ellas las hace impracticables o, en el mejor de los casos, las convierte en recorridos con notable riesgo de accidente por la presencia constante de obstáculos (escombros, neumáticos, grava, cristales...) en el pavimento.
- **Mantenimiento:** un correcto mantenimiento del estado de conservación de las vías ciclistas es vital para el desarrollo de la práctica ciclista. En ese sentido, se propone llevar a cabo acciones encaminadas a mejorar el estado en general del firme (eliminando baches y parcheados), a adecuar la ubicación y subsanar la deficiente señalización actual tanto vertical como horizontal, y a la creación de infraestructuras asociadas (áreas de descanso, fuentes, aparcamientos...).

- **Adecuación para el uso ciclista:** el uso compartido de algunos tipos de vías ciclistas con peatones y otros ciclos, unido a la confluencia de diferentes tipos de usuarios ciclistas en las vías, son causa de numerosos conflictos. Por ello, se deben abordar un conjunto de acciones encaminadas a adecuar las vías, no solo para el paseo, sino también para la práctica del ciclismo. Entre estas caben señalarse cuestiones como la eliminación de resaltes, pivotes o bordillos, la adecuación de cruces, la supresión de curvas cerradas o ciegas y pendientes abruptas, el diseño de las vías ciclistas con anchura suficiente para la circulación de grupos ciclistas, la diferenciación de la zona de paseo de la zona de circulación ciclista, la existencia de vías desdobladas con sentido único de circulación donde no coincidan los que transitan en diferente dirección, la eliminación de ocupaciones e invasiones temporales o permanentes de las vías (asentamientos irregulares, zonas de estacionamiento de vehículos, accesos a fincas particulares, obras...), la prohibición de entrada en las vías de otros vehículos (quads, ciclomotores...)...

3. CARRIL-BICI PROTEGIDO

Aunque el carril-bici protegido sea, según la normativa actual, un tipo de vía ciclista y, por tanto, debería haberse incluido en los epígrafes anteriores, hemos optado por considerarlo como un capítulo aparte por la especial trascendencia y significación que adquiere para el desarrollo de la práctica del ciclismo deportivo. No obstante, aunque en este apartado se incluyen cuestiones específicas sobre este tipo de vía, deben también tenerse en cuenta todos aquellos aspectos que hemos comentado con carácter general sobre las vías ciclistas.

- **Creación y mantenimiento de vías ciclistas segregadas:** los carriles-bici protegidos se encuentran saturados de ciclistas debido al escaso número de vías de este tipo con que cuentan las provincias incluidas en el presente estudio. Por ello, se propone la creación de nuevos carriles-bici protegidos, dotándolos del suficiente mantenimiento y de una adecuada limpieza.

- **Uso exclusivo ciclista:** dado que la legislación actual contempla el uso exclusivo ciclista de este tipo de vía, se plantea la introducción de medidas destinadas a impedir el acceso a peatones y resto de vehículos.
- **Diseño adecuado al uso ciclista:** dotar a estas vías de un diseño apto para rodar a altas velocidades, realizar recorridos largos y entrenamiento, crear áreas de descanso paralelas (fuentes, estacionamientos de vehículo), crear zonas vigiladas de aparcamiento para bicicletas...

EJE DE ACTUACIÓN 2: VIGILANCIA Y SANCIONES

Aunque el Anexo II del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial contempla diversas infracciones que afectan a la seguridad de los ciclistas llevan aparejada la pérdida de puntos (por ejemplo, el adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas, 4 puntos), parece ser, al menos en opinión de los encuestados, que las tareas de vigilancia y las correspondientes sanciones no son todo lo eficaces que deberían ser.

Por ello, analizando las numerosas opiniones que sobre esta cuestión han realizado los encuestados y considerando las generosas aportaciones recogidas en las reuniones mantenidas con el grupo de expertos, hemos determinado las siguientes actuaciones:

- **Mejorar la formación de los agentes de la Guardia Civil o Policía en cuestiones relacionadas con el ciclismo.** En colaboración con la Federación Española de Ciclismo, realizar cursos de formación en ciclismo para estos colectivos de cara a la creación de grupos de agentes especializados en esta temática, de forma similar a lo que ocurre en temas como la violencia de género, los menores o el medio ambiente (SEPRONA)
- **Apoyar las tareas de vigilancia de las rutas más transitadas por agentes que hayan participado en cursos de formación ciclista.** Destinar a los agentes que

hayan adquirido formación específica en ciclismo a apoyar las tareas de vigilancia de las carreteras más frecuentadas por los ciclistas

- **Potenciar el uso de las nuevas tecnologías en las labores de vigilancia:** coche de apoyo conectado con cuerpos de seguridad, instalación de cámaras de vigilancia en puntos negros y/o cruces conflictivos, uso de señalización luminosa o rotativos en los coches de apoyo...

- **Aumentar el número de controles de alcoholemia de vehículos motorizados los fines de semana:** las primeras horas de la mañana de los sábados y domingos son las de mayor afluencia de ciclistas a las carreteras y son las de regreso al domicilio por parte de muchos conductores, algunos de los cuales lo hacen bajo los efectos de alcohol o las drogas consumidas durante la noche anterior, con el grave peligro que esto supone para la seguridad de los ciclistas. Conviene recordar que la mayor tasa de accidentalidad ciclista se produce durante los fines de semana y que este hecho, entre otros factores, puede ser una de las cuestiones a considerar.

- **Modificar las sanciones relacionadas con infracciones a ciclistas:** aunque la mesa de expertos no se mostró muy favorable al endurecimiento de sanciones, sino que más bien mostraron su confianza en la eficacia de las tareas de vigilancia y las acciones preventivas (educación vial y campañas de información), casi un 4% de los encuestados solicitaban un cambio en el nivel sancionador.

EJE DE ACTUACIÓN 3: CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN

El desconocimiento de las nuevas normas de tráfico, circulación y seguridad vial, la falta de concienciación entre los conductores de la fragilidad del ciclista ante un vehículo, la exigua educación vial de la población y la ausencia casi total de respeto hacia el ciclista son algunas de las cuestiones que los encuestados aducen como factores causantes de los numerosos accidentes que se producen cada año.

Por ello, se propone realizar un conjunto de campañas de información dirigidas a:

- **Informar tanto a conductores de vehículos motorizados como a los propios ciclistas sobre las nuevas normas de tráfico, circulación y seguridad vial** relacionadas con la práctica del ciclismo. Se sugiere que, para aquellos ciclistas federados, con la renovación anual de la licencia en este caso, se haga llegar información al respecto (folleto explicativo). También podría arbitrarse una campaña asociada con fabricantes y distribuidores, de manera que con la compra de una bicicleta se adjunte el manual correspondiente de normas.
- **Dar a conocer las obligaciones y derechos de los ciclistas y automovilistas.**
- **Sensibilizar sobre el respeto al ciclista y la peligrosidad de determinadas actuaciones por parte de los conductores:** hacer sonar el claxon, adelantamientos inadecuados, rozar al ciclista, realizar maniobras bruscas con el vehículo delante de un ciclista...
- **Reorientar las campañas de publicidad** que, hasta ahora, no abogan por la convivencia y el uso compartido de las vías, utilizando para ello la imagen de ciclistas famosos, o con imágenes más “duras”.

EJE DE ACTUACIÓN 4: EDUCACION VIAL

Una correcta educación vial evitaría muchos accidentes. Por ello se proponen las siguientes actuaciones, que en algunos casos podrían ser apoyadas con campañas publicitarias o con la entrega, a través de los fabricantes y distribuidores, de una guía de educación vial y buenas prácticas con la compra de una bicicleta:

- **Impulsar la adopción por parte del colectivo de ciclistas de medidas de seguridad:** colaborar con la Federación Española de Ciclismo, organizar charlas periódicas para la adopción de medidas de seguridad (espejos retrovisores, uso del casco obligatorio en ciudad, uso de elementos y prendas reflectantes, revisión periódica de bicicletas, no utilizar auriculares para escuchar música, iluminación de la bicicleta...).
- **Informar a los automovilistas y ciclistas sobre el correcto uso de la bicicleta y las peculiaridades de su circulación en carretera,** incidiendo en la importancia de prestar especial atención en momentos que estadísticamente registran mayor accidentalidad como el verano, fines de semana, crepúsculos...
- **Incluir en libros de ruta de los clubes ciclistas normas básicas de educación, seguridad vial y normativa actual:** los libros de ruta son un canal excelente para hacer llegar a los ciclistas miembros de clubes información básica para la circulación en bicicleta.
- **Crear una conciencia positiva hacia el ciclista:** es posible la convivencia con el resto de vehículos, es un medio de transporte no un estorbo o un obstáculo, fomentar el uso de la bicicleta (desahogo del tráfico, vehículo ecológico).
- **Adoptar los modelos de educación vial de países europeos y comunidades autónomas con menores tasas de siniestralidad.**

- **Incorporar la educación vial al currículo escolar de la enseñanza obligatoria:** considerando solamente los accidentes en carretera, durante el año 2005 casi un 14% de las víctimas (112 de las 802 personas accidentadas) eran menores de 18 años. Este es un grupo de riesgo, ya que por su edad no pueden obtener el permiso de conducción de turismos, no asistiendo por ello a autoescuelas y centros de formación que, hasta el momento, son la fuente casi exclusiva de formación vial.
- **Difusión del uso de la bicicleta no solo como deporte sino también como medio de transporte:** en diversas ciudades (Córdoba, Granada, Barcelona, San Sebastián) existen planes municipales de movilidad en los que la bicicleta está presente como medio de transporte.

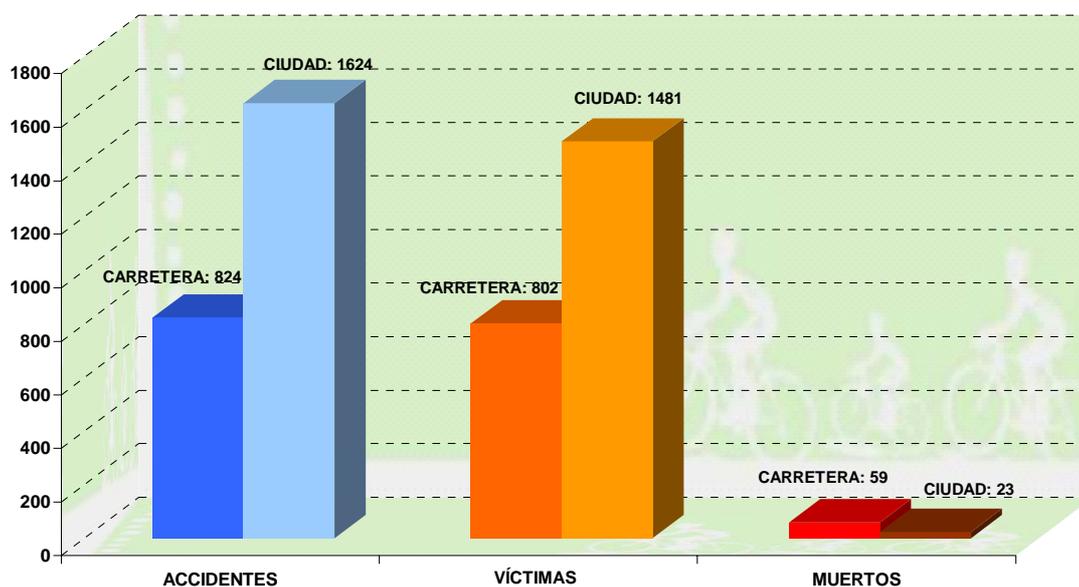
EJE DE ACTUACIÓN 5: LA RED VIARIA

En la página Web de la organización Conbici se indica que “para un ciclista deportivo la mejor vía ciclista es la que no hace falta, pero bajo esta premisa se esconde la necesidad de contar con carreteras seguras”. Si el diseño de algunas de éstas fuera pensado desde su concepción para todos los posibles usuarios, la circulación ciclista sería mucho más segura.

Además, la adecuación de la red viaria a la práctica ciclista conllevaría la reducción del número de vías ciclistas a ejecutar.

Según el “Estudio sobre la accidentalidad ciclista en España 1996-2001”, la mayor parte de los accidentes con ciclistas involucrados se producen en zona urbana, situación que también hemos podido constatar en el “Anuario de accidentes 2005” de la Dirección General de Tráfico.

ACCIDENTES, VÍCTIMAS Y MUERTOS CICLISTAS EN 2005



Podemos, por tanto, inferir que la red viaria, aun cuando el tráfico ciclista no se reparte de forma homogénea entre todos los tipos de vías, es uno de los ámbitos en el que debe intervenir para reducir en la medida de lo posible esta negativa estadística de accidentes, que afecta con especial intensidad a los denominados “ciclistas deportivos”, y cuyas líneas de actuación principales son:

- **Concepción y diseño de las carreteras adecuado a la práctica ciclista:** dado que en la actualidad el Ministerio de Fomento está elaborando un protocolo de actuación para el diseño de carreteras, se debería considerar la inclusión del tráfico de ciclistas en este protocolo para adaptar las nuevas vías al uso compartido.
- **Creación de canales de comunicación entre usuarios ciclistas y administración para informar de las incidencias sobre el estado de la red viaria.** Se trata de establecer vías de comunicación (servicio de línea 900 ó portal web) que a escala nacional puedan recoger todas las incidencias detectadas por los usuarios y hacer llegar esta información a la administración competente en cada caso.

- **Conservación y adecuación del firme:** realizar asfaltados más uniformes, eliminando parcheados, mejorando la calidad de la capa asfáltica.
- **Mejorar el estado general de las carreteras más frecuentadas por ciclistas:** en este caso, las vías nacionales y autonómicas, a la vez que acondicionar las vías de servicio de las autovías.
- **Limpieza de las vías:** mantener en buen estado de limpieza las vías en su totalidad: la calzada, el arcén y la cuneta.
- **Señalizar los tramos más frecuentados por ciclistas:** advertir a los conductores de la presencia de ciclistas circulando y de la necesidad de extremar las precauciones mediante paneles luminosos y señalización vertical y horizontal.
- **Señalizar puntos negros:** curvas peligrosas, cambios de rasante, lugares sin visibilidad, trazados sinuosos, iluminar túneles.
- **Eliminar obstáculos de las carreteras:** colocar las rejillas de alcantarillado en posición transversal a la calzada, sustituir las actuales tapas de las alcantarillas por otras, restos de obras (conos, vallas, señalización móvil...), mejorar la ubicación de la señalización vertical.
- **Eliminar o sustituir los actuales “quitamiedos”:** utilizar otros materiales y diseño en la fabricación de guardarraíles, sustituir los postes actuales por otro sistema de fijación...

EJE DE ACTUACIÓN 6: EL ARCÉN.

El “Estudio sobre la accidentalidad ciclista en España 1996-2001”, realizado por la Comisión por la Seguridad Vial del Ciclista de la Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana, destaca entre sus conclusiones más importantes que casi el 78% de los accidentes tuvo lugar en vías con arcén menor de metro y medio, inexistente o impracticable.

Parece, pues, que el arcén se configura como un elemento de seguridad vial por sí mismo, y por ello, aunque el capítulo dedicado al arcén bien podría haberse incluido dentro de las actuaciones generales sobre la red viaria, hemos decidido otorgarle un estatus independiente, configurando un eje de actuación cuyas intervenciones principales son:

1. CONSTRUCCIÓN DE ARCENES

- **Construcción de arcenes asfaltados en todas las vías o, al menos, en los recorridos más utilizados por ciclistas**, señalizando (horizontal y verticalmente) la presencia de ciclistas de forma adecuada.
- **Evitar la desaparición repentina de los arcenes** por estrechamiento de la vía, obras, cruces, rotondas...

2. LIMPIEZA DEL ARCÉN

La suciedad del arcén es un elemento de riesgo para el ciclista pues provoca pinchazos, caídas, desplazamientos al centro de la calzada, averías, atropellos..., además de las repercusiones económicas derivadas del coste de reparación o sustitución de los distintos elementos de la bicicleta.

- **Limpieza periódica y continua del arcén:** aparte de basura arrojada desde vehículos, en el arcén es frecuente encontrar gravilla, cristales, restos de

accidentes, conos, vallas y elementos procedentes de obras, piedras, arena, pegotes de barro, clavos, restos de neumáticos procedentes de reventones, escombros, animales muertos, restos de automóvil, etc.

- **Limpieza de los bordes de las carreteras en aquellas vías que no disponen de arcén:** en éstas, es frecuente que los ciclistas se vean obligados a circular por las franjas sin asfalto paralelas a la calzada.
- **Intensificar las labores de limpieza en momentos de máxima afluencia ciclista:** durante los fines de semana, festivos y vísperas.

3. ENSANCHAR EL ARCÉN

Un arcén ancho es un elemento de seguridad vial, pero con estrechamientos es un elemento de peligro porque provoca maniobras bruscas en los ciclistas e inesperadas para los automóviles. Un arcén amplio mejoraría la seguridad del ciclista y la de coches accidentados, además de permitir más fácilmente el paso de vehículos de emergencia o seguridad. Por otra parte, sería menos costoso que construir carriles-bici físicamente separados de la carretera, pudiéndose además llevar a cabo esta ampliación en un mayor número de carreteras.

- **Ampliar la anchura del arcén en todos los tipos de vías:** es frecuente que las carreteras secundarias dispongan de un arcén de menores dimensiones.
- **Crear arcenes más amplios en los recorridos más frecuentados por ciclistas y en zonas montañosas.**
- **Diseñar arcenes con anchura suficiente para la práctica del ciclismo “deportivo”:** para transitar grupos, en pareja, para entrenamiento.
- **Crear una zona de seguridad señalizada entre el arcén y el resto de calzada:** se trata de crear una zona de transición donde no puedan circular bicicletas ni automóviles.

4. **MANTENIMIENTO DEL ARCÉN**

Mantener el arcén practicable es fundamental para garantizar la seguridad de los ciclistas. No obstante, aunque en algunas cuestiones como la ausencia de pavimento o su mal estado de conservación, existe un consenso generalizado entre los encuestados, en otros aspectos del mantenimiento (señalización, coloreado, diferenciación...) no parece existir el mismo grado de acuerdo.

- **Mantener el firme del arcén en buenas condiciones:** pavimentar el arcén, asfaltar el arcén a la misma altura de los carriles de circulación de la carretera, eliminar desniveles y baches, asfaltar los arcenes con los mismos criterios de calidad que el resto de la calzada...
- **Diferenciar/no diferenciar los arcenes del resto de la calzada,** utilizando algún tipo de resalte, líneas de separación sonoras, bandas laterales sonoras, instalar reflectantes en arcén...
- **Colorear los arcenes:** pintar marca longitudinal al arcén y utilizar pintura de distinto color para el arcén que para el resto de la calzada. En ambos casos, se deberían utilizar pinturas que no resbalen y no se vean afectadas por la lluvia o el calor.
- **Señalizar los arcenes:** señalización horizontal y vertical del arcén, instalación de paneles luminosos advirtiendo del uso del arcén por ciclistas...
- **Señalizar de forma especial los arcenes de aquellas carreteras más frecuentadas por ciclistas.**

EJE DE ACTUACIÓN 7: MODIFICACIÓN NORMATIVA ACTUAL

La introducción de algunos cambios en la normativa actual sobre tráfico y seguridad vial permitiría, en opinión de los encuestados, reducir la accidentalidad e incrementar los niveles de seguridad.

- **Limitar la velocidad en el adelantamiento de ciclistas**, de manera permanente o durante momentos puntuales (fines de semana, festivos...) a 80 km./h, ya que ésta es, en opinión de los expertos consultados, la velocidad máxima recomendada a la que se puede realizar un adelantamiento sin poner en peligro al ciclista.
- **Restringir o cerrar al tráfico de vehículos, especialmente de vehículos pesados, las vías de mayor tránsito ciclista durante ciertos periodos de tiempo** (los fines de semana y festivos, en las primeras horas del día)
- **Diseñar recorridos con prioridad para ciclistas durante ciertos periodos de tiempo** en las carreteras más frecuentadas por ciclistas y en los puertos de montaña (experiencia que ya funciona en el País Vasco)
- **Introducir cambios en la normativa actual sobre circulación de ciclistas:** permitir el uso de los arcenes de las autovías a los ciclistas ya que las “vías alternativas” que se contemplan en la ley no suelen existir...

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Para la elaboración del presente informe se han consultado diferentes fuentes, al margen de diversas páginas web y revistas especializadas, los libros de ruta enviados por los clubes ciclistas participantes, y los siguientes documentos referenciados.

- COMISIÓN POR LA SEGURIDAD VIAL DEL CICLISTA (F. Valenciana de ciclismo): “Estudio carreteras y destinos más frecuentados por los ciclistas”
- DGT (2006): “Anuario de accidentes. 2005”
- FEDERACIÓN DE CICLISMO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA: “Estudio sobre accidentalidad ciclista. 1996-2001”
- OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (2005). “Principales cifras de siniestralidad vial en España”, DGT
- OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (2005) “Plan estratégico de Seguridad Vial. 2005-2008”
- REVISTA TRÁFICO (nº 111): “La bicicleta a examen”, Pág. 24-26
- REVISTA TRÁFICO (nº 113): “Medidas de apoyo a la bicicleta”, Pág. 44-45
- REVISTA TRÁFICO (nº 123): “Guía para circular seguros”
- REVISTA TRÁFICO (nº 125): “Buscando carriles bici desesperadamente” Pág. 22-23
- REVISTA TRÁFICO (nº 137): “Ciclistas más seguros”, Pág. 22-23.
- REVISTA TRÁFICO (nº 147): “Las condiciones de los ciclistas”
- REVISTA TRÁFICO (nº 155). “Inventario de carriles bici en España”
- REVISTA TRÁFICO (nº 159): “Un estudio confirma que el casco protege”
- REVISTA TRÁFICO (nº 166): “El arcén: nuestro espacio vital”