



BOLETIN OFICIAL  
DE LAS CORTES GENERALES

**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

V LEGISLATURA

Serie E:  
OTROS TEXTOS

21 de diciembre de 1995

Núm. 186

INDICE

Núm.

Página

**APROBACION POR EL PLENO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS DEL TXTO APROBADO POR LA COMISION DE EDUCACION Y CULTURA EN BASE AL INFORME DE LA PONENCIA ENCARGADA DE ABORDAR EL ESTUDIO Y SEGUIMIENTO DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO OCURRIDOS EN CARRETERA POR LA PRACTICA DEL CICLISMO, SUS CAUSAS Y RECOMENDACIONES PARA LA PREVENCION Y CORRECCION DE LOS MISMOS, HACIENDOLA EXTENSIVA A OTROS ELEMENTOS DEBILES DEL TRAFICO.**

**154/000016 Aprobación por el Pleno de la Cámara del texto aprobado por la Comisión de Educación y Cultura en base al Informe de la Ponencia encargada de abordar el estudio y seguimiento de los accidentes de tráfico ocurridos en carretera por la práctica del ciclismo, sus causas y recomendaciones para la prevención y corrección de los mismos, haciéndola extensiva a otros elementos débiles del tráfico .....**

**1**

**APROBACION POR EL PLENO DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS DEL TEXTO APROBADO POR LA COMISION DE EDUCACION Y CULTURA EN BASE AL INFORME DE LA PONENCIA ENCARGADA DE ABORDAR EL ESTUDIO Y SEGUIMIENTO DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO OCURRIDOS EN CARRETERA POR LA PRACTICA DEL CICLISMO, SUS CAUSAS Y RECOMENDACIONES PARA LA PREVENCION Y CORRECCION DE LOS MISMOS, HACIENDOLA EXTENSIVA A OTROS ELEMENTOS DEBILES DEL TRAFICO**

**154/000016**

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día 14 de diciembre de 1995, ha aprobado por una-

nimidad el texto aprobado por la Comisión de Educación y Cultura en base al informe de la Ponencia encargada de abordar el estudio y seguimiento de los accidentes de tráfico ocurridos en carretera por la práctica del ciclismo, sus causas y recomendaciones para la prevención y corrección de los mismos, haciéndola extensiva a otros elementos débiles del tráfico realizado por la Ponencia del mismo nombre constituida en su seno (expediente n.º 154/16).

Se publica a continuación el referido texto en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de diciembre de 1995.—P. D., El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Ignacio Astarloa Huarte-Mendicoa.**

## I. INTRODUCCION

No podía imaginar Carl Benz en 1886, al presentar el primer automóvil en Alemania, el transcendental papel que estas máquinas a motor iban a jugar en el desarrollo y curso de la humanidad del siglo XX.

No se podía adivinar tampoco que el uso y disfrute de paseo del biciclo ideado por el inglés Lawson en 1879 alcanzaría los niveles de práctica y relevancia deportiva adquiridos por el ciclismo y sus variantes en la antesala del siglo XXI.

Por propia definición, el ciclismo es una actividad de indudable dureza, cuyos practicantes se encuentran frágiles en su discurrir por las distintas vías. De su creciente y extendida práctica se ha derivado un preocupante número de accidentes y sus víctimas mortales. Cada salida ilusionada de los ciclistas a las carreteras conlleva la incógnita y la zozobra de cómo será el regreso.

Sin perjuicio del uso como instrumento deportivo o de ocio, la bicicleta se convierte progresivamente, sobre todo en sectores jóvenes de la población, en medio de transporte, tanto en la ciudad como en el mundo rural, alternativo al recurso a los vehículos a motor y a los medios de transporte colectivos.

Dos clásicos de nuestra filmografía podrían simbolizar la cara y la cruz, la luz y la sombra de un nuevo fenómeno sociodeportivo, la práctica del ciclismo. El crecimiento espectacular de su práctica en España ha puesto de relieve la inadecuación de las normas, de las infraestructuras y de la cultura vial existente.

Su consecuencia más dramática se ha traducido en 747 muertos y 16.192 víctimas, en el período comprendido entre enero de 1990 y agosto de 1995, todos ellos usuarios de bicicletas, en carreteras y en vías urbanas.

El lacónico, por trágico, título cinematográfico de «La muerte de un ciclista», tiene su rostro más humano en aquel otro de «Las bicicletas son para el verano», mensaje bien construido y acorde con su época. Hoy día se ha superado la temporalidad en el uso de la bicicleta; ha dejado de tener un uso estacional. Así en 1992 se vendieron cerca de dos millones de estas máquinas de dos ruedas, calculándose en más de medio millón el número de practicantes que las montan durante los fines de semana preferentemente.

Analizadas estas dos situaciones, la del incremento de la práctica de la modalidad en paralelo con el incremento de su parque de unidades, y el resultado nefando que se cobra en número de víctimas, resulta obligado, al compromiso político, hacerse eco de la denuncia social para cubrir las carencias detectadas y enmendar la tendencia creciente y preocupante que facturan las vías urbanas y carreteras en vidas e integridad física.

Los accidentes se originan por causas diversas, y las posibles actuaciones para incidir sobre ellos se presentan bajo líneas no coincidentes. Parece, pues, apropiado acometer un estudio detenido que permita conocer las causas y los efectos, perfilando una serie de medidas y recomendaciones de aplicación simultánea y con efecto multiplicador desde los poderes públicos, desde las instan-

cias asociativas así como desde las agrupaciones y organizaciones ciclistas nacionales o internacionales. Tal fue el tenor de la iniciativa parlamentaria, presentada por el Grupo Socialista del Congreso (número de expediente 162/134), que fue aprobada unánimemente por el Pleno de la Cámara en su sesión del día 13 de diciembre de 1994 (Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, número 113), y dio lugar a la constitución de una Ponencia en el seno de la Comisión de Educación y Cultura, con el objeto de proceder al estudio y seguimiento de los accidentes de tráfico ocurridos en carretera por la práctica del ciclismo, sus causas y recomendaciones para la prevención y corrección de los mismos, haciéndola extensiva a otros elementos débiles del tráfico.

No es ésta la primera ocasión en la que las Cortes Generales acometen estudios específicos sobre los elementos perturbadores que rodean el mundo del deporte. Su más valioso ejemplo es el Informe aprobado por el Senado sobre la violencia en el deporte, prácticamente en su totalidad incorporado después a la Ley del Deporte de 15 de octubre de 1990. El resultado es evidente, las medidas introducidas por la misma para luchar contra la violencia en los estadios se han revelado, hasta la fecha, adecuadas y eficaces.

Los estudios relativos a la seguridad vial de los ciclistas en nuestro país son escasos, citando por merecimientos propios los que se citan en el apartado correspondiente de este Informe en el que se recogen los documentos examinados por la Ponencia, aportados por distintas instituciones públicas y entidades de distinta naturaleza, sin olvidar las realizaciones de algunos medios de comunicación escritos, esencialmente los especializados.

El hecho es irrefutable. El ciclismo en España es un fenómeno en plena transformación, extensión y auge, de notable seguimiento y práctica por la sociedad española, y con un notable índice de siniestralidad, que nos empuja, siguiendo la teoría europea y una elemental visión aristotélica de la política, a proteger al más débil.

La concepción generalizada del tráfico en España radica, esencialmente, en su consideración como algo consustancial al discurrir del automóvil por las vías, de manera que el resto de los rodantes móviles son tomados como «elementos extraños». Esta cultura o enfoque tiene sus raíces en los años 30, cuando se aprobó el primer Código de Circulación, el de 1934, si bien hoy se ha superado, en parte, en virtud del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y del Reglamento General de Circulación de 1992.

Se hace preciso, como definición, la integración del ciclista en la carretera y las vías urbanas, y su circulación en condiciones de seguridad sin perturbar a terceros. Así, si se parte de la consideración bifronte del ciclismo como actividad profesional, aficionada y de cicloturismo, por un lado, y de la bicicleta como medio de transporte y locomoción en ciudad, aunque esté lejos del 30 por ciento de usuarios holandeses urbanos, hay que afirmar que el ciclismo es una actividad de enorme

dureza y el ciclista débil y frágil en su rodar por escenarios hostiles, en los que se encuentra en situación de inferioridad con los vehículos a motor.

La Ponencia, en sus trabajos, ha analizado y avanzado en nuevos comportamientos viales en carretera y ciudad, posibilitando una utilización deportiva de la carretera a través de una Instrucción de tráfico complementaria, favoreciendo una cultura vial más acorde con el incremento de la práctica del ciclismo y uso de la bicicleta e incidiendo en programas dentro del sistema educativo, formación en autoescuelas y campañas divulgativas; ha conocido también la revisión y la adaptación de infraestructuras, trazados y señalizaciones, con buenos ejemplos en el País Vasco (los «bidegorris» o caminos rojos), así como las inexorables cauciones, coberturas y aseguramiento del usuario de la bicicleta y examinado la conveniencia de utilización del casco, así como la de afianzar una tipología sosegada de la conducción, en la dirección apuntada por un grupo de expertos en el seno de la Unión Europea.

En una última consideración introductoria, no debe olvidarse, al contemplar con satisfacción el dulce momento por el que atraviesa el ciclismo español, que ha contado y cuenta con un importante elenco como algunos de los mejores deportistas españoles de todos los tiempos (Miguel Indurain —ganador de cinco Tours y campeón del mundo contrarreloj en 1995— sin olvidar a los otros tres ganadores de una edición de la ronda francesa, Federico Martín Bahamontes, Luis Ocaña y Pedro Delgado; Abraham Olano —campeón del mundo en ruta en 1995—, Angel L. Casero —vencedor en el Tour del Porvenir de 1994—, Miguel Morrás —campeón del mundo junior 1994—, José Manuel Moreno —campeón olímpico en pista en 1992—) que el joven practicante de hoy, si marcha por itinerarios seguros, tendrá mayores garantías para explotar su potencial físico actual y lograr algún día los mayores éxitos. Debe concederse a los mismos esta oportunidad para que el título de la película «La muerte de un ciclista», quede en eso, en una interesante obra cinematográfica.

Por fin, en cuanto el objeto de estudio de la Ponencia ha sido no solamente arbitrar medidas para la prevención y corrección de los accidentes de tráfico ocurridos por la práctica del ciclismo, sino también la extensión de medidas de protección del peatón como elemento débil del tráfico, se constata la concepción de los itinerarios de peatones como elementos de un conjunto continuo, que ha de ser seguro, garante de la prioridad del mismo frente a cualquier vehículo, coherente en sí mismo y en relación con los transportes colectivos, y que atienda a las especificidades de determinados grupos de población como, entre otros, las personas mayores, las personas con movilidad reducida, los invidentes o los niños.

## II. SITUACION ACTUAL

1. **El creciente uso de la bicicleta.** La Ponencia ha concluido como resultado de su estudio que, natural-

mente, las Cortes Generales no pueden mostrarse indiferentes ante la erradicación de conductas tipificadas como perturbadoras en torno al fenómeno deportivo y su práctica, máxime cuando el desenlace es con resultado de muerte y heridos de distinta consideración, en ocasiones con graves traumatismos causantes de incapacidades permanentes o de larga duración.

En la complejidad de la materia objeto de tratamiento operan distintas vertientes: la concienciación ciudadana, la educación vial, la adaptación de las normas e instrucciones de circulación a este nuevo y en auge fenómeno deportivo y de recreación, así como la habilitación de infraestructuras, que, entre otras, aparecen como medidas conexas actuantes que han de incidir positivamente en la prevención y corrección de los accidentes mortales.

La bicicleta es el vehículo de transporte más generalizado del planeta: 800 millones de bicicletas frente a algo más de 400 millones de automóviles. Sólo Asia transporta a más personas en bicicleta que todo el parque mundial de automóviles. En China se venden al año más bicicletas que automóviles en el resto del mundo.

No sólo en China y otros países del sudeste asiático, ni únicamente en Holanda o Dinamarca, la bicicleta es el medio de transporte principal en muchas ciudades. Esta cultura se propaga y arraiga progresivamente, manifestando la obviedad de que a mayor número de ciclistas y de cicloturistas en zonas urbanas, y en carreteras interurbanas, la bicicleta presenta un coeficiente de gravedad por accidentes mortales superior a la media. El número de ciclistas muertos en accidente por cada mil víctimas, sólo es superado por el de peatones y el de camiones pesados.

El uso de la bicicleta, como signo externo de calidad de vida asociado al deporte, se ha extendido en los últimos años. Entre 500.000 y 700.000 personas practican el ciclismo cada fin de semana en España, según los datos aportados por la Dirección General de Tráfico, las Federaciones de Ciclismo y distintas asociaciones deportivas ciclistas, poniéndose en tela de juicio su compatibilidad con el resto de vehículos que circulan por las carreteras.

Se hace precisa la integración de los ciclistas en la circulación, asegurar la compatibilidad entre vehículos y ciclistas en la carretera.

Con la sola excepción de las autopistas, en el resto de carreteras, salvo prohibición expresa y justificada, se permite el tráfico no diferenciado de vehículos de motor y bicicletas. Salvo contadas excepciones, los ciclistas circulan en general por vías autonómicas o locales que también en general carecen de arcones total o parcialmente y, por tanto, la obligación legal de circular por ellos si existen, lleva al ciclista a circular sobre la misma vía que el vehículo a motor. La ausencia de datos estadísticos sobre intensidad de tráfico de ciclistas por una red viaria lleva a conclusiones estimativas del mismo que pueden ser erróneas, y motivan el establecimiento de carriles-bici posteriormente no justificados por un uso adecuado del mismo. Por el contrario, exis-

ten itinerarios ciclistas transformados en habituales que sí permiten señalar prioridades en cuanto a planes de mejora de la plataforma en la red viaria para una mejor y más segura circulación de los ciclistas.

Por otra parte, los recursos económicos son insuficientes para resolver la demanda urgente de mejora y ampliación de la red adecuándola al crecimiento del tráfico, en el cual debe incluirse el enorme crecimiento del de ciclistas.

**2. La accidentalidad como motivo impulsor del estudio de la Ponencia.** Los accidentes de tráfico son el auténtico cáncer de los países desarrollados. Las diversas medidas adoptadas en los últimos años han repercutido favorablemente en la tendencia descendente observada en los países de la Unión Europea. Este descenso en el número de accidentes y sus víctimas, es también de aplicación a España pues desde 1991 a 1994 ha descendido el número de accidentes con víctimas de 21.512 a 16.500, y de muertos de 2.939 a 2.040. Si la valoración del coste humano es incalculable, el económico se puede calcular anualmente en aproximadamente un billón y medio de pesetas, de los cuales 1 billón y 100.000 millones corresponderían a las indemnizaciones de compañías de seguros y 400.000 millones al gasto para la Seguridad Social.

No se mantienen estos datos, como esperanzadores, al analizar la evolución y número de accidentes en carreteras ocasionados por la práctica del ciclismo. En el período comprendido entre enero de 1990 y agosto de 1995, se ha producido un elevado número de accidentes mortales que arrojan 747 muertos entre carretera y zona urbana, además de 16.192 heridos graves y leves, según los datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico. La tendencia, pues, es al alza.

Las causas que originan los accidentes, la consideración del ciclista o conductor como infractor o víctima, según los casos, los agentes y elementos que como actores intervienen en la materialización de las colisiones y atropellos, ha dado lugar a que se hayan analizado en profundidad tales hechos, que visten de luto las carreteras de todos los países en que se practica esta actividad, y entre ellas las españolas.

Las causas de los accidentes son achacables a conductores y a ciclistas: impericia, falta de reflejos, distracción, adelantamientos, velocidad inadecuada, invasión del arcén y del carril contrario, el alcohol, la somnolencia, el no respeto de la prioridad del ciclista, el incumplimiento de las normas de distancia mínima de seguridad, la circulación de forma inadecuada, la irrupción inesperada de peatones o animales en la calzada, las maniobras antirreglamentarias, la invasión de la calzada, el no respeto de las señales, el cruce imprudente de la calzada, la circulación por autopista de noche, y el exceso de velocidad en zonas peligrosas, cruces, zonas urbanas y puertos.

En el seno de la Unión Europea, un grupo de expertos de alto nivel elaboró un informe para una política de seguridad vial con el triple objetivo de reducir entre un 20 y un 30 por 100 el número de muertos y heridos hasta el año 2000, de armonizar las situaciones de todos

los países de la Unión Europea y de promover una tipología sosegada de la conducción.

Las bicicletas han dejado de ser un vehículo estacional. Hasta 1985, se fabricaban en España anualmente un millón de bicicletas. En la actualidad, según datos aportados por los fabricantes españoles se producen en España al año 430.000 bicicletas y se importan más de 715.000 con destino todas ellas al mercado nacional. En 1992 se fabricaron en España 505.000 bicicletas y se importaron 1.740.000 unidades; el mayor contingente correspondió a las conocidas como «mountain-bike». El total de ventas fue ese año cercano a los dos millones de estas máquinas, estabilizándose en la actualidad en torno a un millón cien mil unidades; el porcentaje de bicicletas en España es de 28 por cada mil habitantes

El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, analizando la accidentalidad de los vehículos de dos ruedas, constata que el total nacional de víctimas y de muertos en carretera y zonas urbanas muestra un descenso significativo en la mortalidad y la accidentalidad de los ciclomotores y motocicletas; por contra, las de las bicicletas se mantienen o aumentan. Dicho Consejo Superior, aun reconociendo que no se dispone de estudios precisos para determinar cuáles pueden ser las causas de la no disminución de la accidentalidad de los usuarios de las bicicletas, anota tres factores como determinantes:

- a) Aumento del uso de la bicicleta, normalmente con finalidad deportiva o de ocio.
- b) Poco respeto del resto de los usuarios de la carretera a los usuarios más débiles: los ciclistas.
- c) Poca atención prestada por los ciclistas a la normativa recogida en el Reglamento General de Circulación.

Las Comunidades Autónomas con mayor mortalidad de usuarios de bicicletas en el período comprendido entre enero de 1990 y agosto de 1995, son las siguientes:

Cataluña 107  
Castilla y León 99  
Andalucía 89  
Comunidad Valenciana 69  
Galicia 54

Las Comunidades Autónomas con mayor número de víctimas en ese mismo período, son las que se indican:

Cataluña 3.137  
Andalucía 2.198  
País Vasco 1.749  
Comunidad Valenciana 1.639  
Castilla y León 1.625

**3. La aparente antítesis automóvil-bicicleta.** Si el conductor del automóvil se siente más seguro en rela-

ción al ciclista por el poderío del vehículo frente a la frágil máquina de dos ruedas, no es menos cierto que al automovilista también le preocupa la circulación nocturna y, al anochecer, en el crepúsculo, del ciclista, le preocupa su circulación irregular en grupo en vez de en fila de a uno («india») o en paralelo, de dos en dos, o la utilización-invasión de la calzada aunque existan arce- nes o pistas para ciclistas.

Más del 60 por 100 de los ciclistas estiman estar en peligro cuando un vehículo les adelanta muy de cerca, especialmente camiones, y se desplazan en una circulación muy densa. El mismo porcentaje del 60 por 100 de los automovilistas entran en situación conflictiva con los ciclistas; aunque reducen la velocidad cuando adelantan, no es menos cierto que la limitación de velocidad no es suficiente para disminuir los riesgos. En esta situación, automovilistas, ciclistas y peatones se molestan entre sí, entorpeciendo su discurrir recíprocamente en vías urbanas o interurbanas, según los casos. Al plantearse las hipotéticas medidas dirigidas a disminuir los riesgos, un 90 por 100 de las personas consultadas desea un mayor número de pistas para ciclistas; un 55 por 100 de las personas consultadas son favorables al uso del casco, porcentaje que se reduce cuando se plantea la pregunta a los ciclistas.

Si en España hubiera anualmente 70.000 accidentes ciclistas como en Alemania (1991), como puede comprobarse en el cuadro adjunto, el número de muertos sería de 4.500, es decir, cinco veces más que en el país centroeuropeo.

#### Ciclistas muertos y heridos en 1991

	Heridos	Muertos
España	1.903	117
Alemania	70.005	925

Por fin, se constata que el número de ciclistas accidentados en carretera es menor que en zona urbana, sin embargo, el número de muertes es seis veces superior.

**4. Otras consideraciones advertidas por grupos de expertos.** Muchas otras cuestiones, advertidas por grupos de expertos, aparecen imbricadas en este estudio. Por una parte la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos motorizados. Por otra, cuestiones como la educación vial o la concienciación ciudadana. Por último, y ya en un ámbito mucho más concreto, el ensanchamiento de arce- nes, las rutas o recorridos alternativos para ciclistas con limitación de velocidad, el carril-bici en ciudad, medidas de protección como la circulación en paralelo de las bicicletas, señalizaciones específicas, uso del caso, la responsabilidad civil del ciclista en carretera y su aseguramiento.

En fin, las normas e instrucciones de tráfico contemplan el uso y la propia seguridad de la bicicleta en el contexto tradicional, según el cual éste es, como el pea-

tón, un elemento extraño. Es imprescindible modificar, a través de campañas de concienciación ciudadana, este concepto de cultura vial.

En España, el ciclismo aficionado y neoprofesional, presentan un excelente balance. El deporte profesional y aficionado es un estímulo y señuelo para el fomento del deporte base. La práctica del ciclismo es deporte, cultura cívica como medio de transporte urbano, de turismo social y medioambiental para todas las edades. Por ello, este informe pretende buscar las fórmulas coordinadas más adecuadas para, incidiendo simultáneamente, prevenir y corregir para hacer disminuir el número de accidentes por la práctica del ciclismo.

Por parte de los comparecientes ha existido una total coincidencia en la oportunidad de acometer el estudio y la elaboración de recomendaciones en el seno de la Comisión de Educación y Cultura del Congreso de los Diputados, por cuanto, según las opiniones recibidas por la Ponencia, el adecuado tratamiento de la seguridad vial en esta dimensión deportiva por la práctica del ciclismo tiene, en los aspectos de concienciación cívica, cultura vial más acorde y educación vial generalizada, algunas de las acciones más válidas y eficaces por desarrollar.

**5. Cuadros y gráficos.** La Ponencia ha tenido en cuenta los cuadros y gráficos que reflejan la accidentalidad de los usuarios de la bicicleta tanto en zona urbana como en carretera en los últimos años, y asimismo la comparación con la accidentalidad general en la red de carreteras del Estado. Dichos cuadros y gráficos, se reproducen a continuación:

- Cuadro 1 Evolución de los índices de peligrosidad y mortalidad en la red de carreteras del Estado
- Cuadro 2 Accidentes y víctimas por provincias con bicicletas implicadas. Accidentes 1990
- Cuadro 3 Accidentes y víctimas por Comunidades Autónomas con bicicletas implicadas. Accidentes 1990
- Cuadro 4 Accidentes y víctimas por provincias con bicicletas implicadas. Accidentes 1991
- Cuadro 5 Accidentes y víctimas por Comunidades Autónomas con bicicletas implicadas. Accidentes 1991
- Cuadro 6 Accidentes y víctimas por provincias con bicicletas implicadas. Accidentes 1992
- Cuadro 7 Accidentes y víctimas por Comunidades Autónomas con bicicletas implicadas. Accidentes 1992
- Cuadro 8 Accidentes y víctimas por provincias con bicicletas implicadas. Accidentes 1993

- Cuadro 9 Accidentes y víctimas por Comunidades Autónomas con bicicletas implicadas. Accidentes 1993
- Cuadro 10 Accidentes y víctimas por provincias con bicicletas implicadas. Accidentes 1994
- Cuadro 11 Accidentes y víctimas por Comunidades Autónomas con bicicletas implicadas. Accidentes 1994
- Cuadro 12 Accidentes y víctimas por provincias con bicicletas implicadas. Accidentes 1995 (enero-agosto)
- Cuadro 13 Accidentes y víctimas por Comunidades Autónomas con bicicletas implicadas. Accidentes 1995 (enero-agosto)
- Cuadro 14 Conductores y pasajeros de bicicletas heridos (carretera y zona urbana)
- Cuadro 15 Conductores y pasajeros de bicicletas muertos (carretera y zona urbana)
- Gráfico 1 Víctimas en accidente por tipo de vehículo y edades. Año 1994
- Gráfico 2 Número de muertos en accidentes con víctimas (carretera + zona urbana) según tipo de vehículo
- Cuadro 16 Conductores implicados en accidentes con víctimas en carretera, clasificados por edad, sexo y condición. Año 1994
- Cuadro 17 Conductores implicados en accidentes con víctimas en zona urbana, clasificados por edad, sexo y condición. Año 1994

- Cuadro 18 Infracciones de los conductores implicados en los accidentes con víctimas, en carretera. Año 1994
- Cuadro 19 Infracciones de los conductores implicados en los accidentes con víctimas, en zona urbana. Año 1994
- Cuadro 20 Estado y tipo de los vehículos implicados en los accidentes con víctimas, en zona urbana. Año 1994
- Cuadro 21 Estado y tipo de los vehículos implicados en los accidentes con víctimas, en carretera. Año 1994
- Cuadro 22 Usuarios de bicicletas y triciclos sin motor

**CUADRO 1**

Evolución de los índices de peligrosidad y mortalidad en la red de carreteras del Estado.

Año	N.º accidentes con víctimas	N.º de muertos	Millones de vehículos/km.	Índice de peligrosid.	Índice de mortal.
1989	24.272	3.086	60.200	40,3	5,1
1990	22.961	3.122	65.000	35,3	4,8
1991	21.512	2.939	68.300	31,5	4,3
1992	19.228	2.681	73.400	26,2	3,6
1993	17.610	2.535	77.100	22,8	3,3
1994*	16.500	2.040	78.600**	21,0	2,6

\* Datos provisionales según la información disponible.  
 \*\* Estimación.

El número de accidentes con víctimas en el período, ha descendido un 30%, y el de víctimas mortales un 33%; teniendo en cuenta el aumento del tráfico, el riesgo de que se produzca un accidente con víctimas, medido por el píndice de peligrosidad, ha descendido un 47%, y el de mortalidad, medido por el índice de mortalidad, un 48%.

P R O V I N C I A	TOTAL GENERAL					CARRETERA					ZONA URBANA				
	ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ALAVA	66	1	72	1	71	19	0	20	0	20	47	1	52	1	51
2. ALBACETE	24	5	30	5	25	10	5	12	5	7	14	0	18	0	18
3. ALICANTE	57	7	70	7	63	40	7	50	7	43	17	0	20	0	20
4. ALMERIA	19	2	21	2	19	15	2	17	2	15	4	0	4	0	4
5. AVILA	12	0	14	0	14	6	0	8	0	8	6	0	6	0	6
6. BADAJOZ	25	1	29	1	28	5	0	5	0	5	20	1	24	1	23
7. BALEARES	55	4	69	4	65	26	4	35	4	31	29	0	34	0	34
8. BARCELONA	322	4	366	4	362	85	3	99	3	96	237	1	267	1	266
9. BURGOS	48	2	54	2	52	25	2	29	2	27	23	0	25	0	25
10. CACERES	9	0	14	0	14	5	0	10	0	10	4	0	4	0	4
11. CADIZ	39	5	48	5	43	18	5	22	5	17	21	0	26	0	26
12. CASTELLON	33	3	42	3	39	20	2	29	2	27	13	1	13	1	12
13. CIUDAD REAL	22	5	25	5	20	14	4	17	4	13	8	1	8	1	7
14. CORDOBA	36	0	40	0	40	12	0	13	0	13	24	0	27	0	27
15. CORUÑA LA	46	2	50	2	48	32	2	35	2	33	14	0	15	0	15
16. CUENCA	5	0	5	0	5	2	0	2	0	2	3	0	3	0	3
17. GIRONA	28	7	29	7	22	13	6	14	6	8	15	1	15	1	14
18. GRANADA	24	2	31	2	29	16	2	22	2	20	8	0	9	0	9
19. GUADALAJARA	9	1	9	1	8	7	1	7	1	6	2	0	2	0	2
20. GUIPUZCOA	92	5	101	6	95	52	5	57	6	51	40	0	44	0	44
21. HUELVA	10	0	11	0	11	4	0	4	0	4	6	0	7	0	7
22. HUESCA	24	1	26	1	25	8	1	8	1	7	16	0	18	0	18
23. JAEN	12	0	14	0	14	10	0	11	0	11	2	0	3	0	3
24. LEON	57	5	61	5	56	15	3	17	3	14	42	2	44	2	42
25. LLEIDA	12	1	13	1	12	8	0	9	0	9	4	1	4	1	3
26. LA RIOJA	10	1	10	1	9	4	1	4	1	3	6	0	6	0	6
27. LUGO	21	1	24	1	23	17	0	17	0	17	4	1	7	1	6
28. MADRID	108	3	125	3	122	57	3	66	3	63	51	0	59	0	59
29. MALAGA	24	2	29	2	27	10	1	12	1	11	14	1	17	1	16
30. MURCIA	65	5	74	5	69	28	2	30	2	28	37	3	44	3	41
31. NAVARRA	13	4	15	4	11	13	4	15	4	11	0	0	0	0	0
32. ORENSE	17	1	20	1	19	10	1	12	1	11	7	0	8	0	8
33. ASTURIAS	82	4	87	4	83	45	4	49	4	45	37	0	38	0	38
34. PALENCIA	38	1	41	1	40	17	1	18	1	17	21	0	23	0	23
35. PALMAS LAS	11	0	12	0	12	7	0	8	0	8	4	0	4	0	4
36. PONTEVEDRA	54	4	64	4	60	42	3	51	3	48	12	1	13	1	12
37. SALAMANCA	26	0	29	0	29	5	0	7	0	7	21	0	22	0	22
38. STA. CRUZ TENERIEE	27	1	32	1	31	17	1	22	1	21	10	0	10	0	10
39. CANTABRIA	51	5	56	5	51	28	4	32	4	28	23	1	24	1	23
40. SEGOVIA	15	0	19	0	19	6	0	10	0	10	9	0	9	0	9
41. SEVILLA	155	5	168	5	163	35	3	37	3	34	120	2	131	2	129
42. SORIA	5	1	5	1	4	3	1	3	1	2	2	0	2	0	2
43. TARRAGONA	40	6	49	6	43	19	4	21	4	17	21	2	28	2	26
44. TERUEL	5	1	5	1	4	2	1	2	1	1	3	0	3	0	3
45. TOLEDO	25	3	26	3	23	17	3	18	3	15	8	0	8	0	8
46. VALENCIA	99	7	117	7	110	51	6	63	6	57	48	1	54	1	53
47. VALLADOLID	46	3	48	3	45	10	0	10	0	10	36	3	38	3	35
48. VIZCAYA	104	2	120	2	118	56	2	64	2	62	48	0	56	0	56
49. ZAMORA	22	1	26	1	25	15	1	17	1	16	7	0	9	0	9
50. ZARAGOZA	55	4	60	4	56	17	3	21	3	18	38	1	39	1	38
51. CEUTA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52. MELILLA	5	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0	5	0	5
<b>T O T A L</b>	<b>2209</b>	<b>128</b>	<b>2510</b>	<b>129</b>	<b>2381</b>	<b>998</b>	<b>103</b>	<b>1161</b>	<b>104</b>	<b>1057</b>	<b>1211</b>	<b>25</b>	<b>1349</b>	<b>25</b>	<b>1324</b>

ACCIDENTES Y VICTIMAS POR COMUNIDADES AUTONOMAS CON BICICLETAS IMPLICADAS ACCID. 1990

CUADRO 3

COMUNIDAD AUTONOMA	TOTAL GENERAL						CARETERA						ZONA URBANA							
	ACC CON VICT		VICTIMAS		TOTAL		ACC CON VICT		VICTIMAS		TOTAL		ACC CON VICT		VICTIMAS		TOTAL			
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ANDALUCIA	319	16	362	16	366	120	13	138	13	125	199	3	224	3	221					
2. ARAGON	84	6	91	6	85	27	5	31	5	26	57	1	60	1	59					
3. ASTURIAS	82	4	87	4	83	45	4	49	4	45	37	0	38	0	38					
4. BALEARES	55	4	69	4	65	26	4	35	4	31	29	0	34	0	34					
5. CANARIAS	38	1	44	1	43	24	1	30	1	29	14	0	14	0	14					
6. CANTABRIA	51	5	56	5	51	28	4	32	4	28	23	1	24	1	23					
7. CASTILLA-LA MANCHA	85	14	95	14	81	50	13	56	13	43	35	1	39	1	38					
8. CASTILLA-LEON	269	13	297	13	284	102	8	119	8	111	167	5	178	5	173					
9. CATALUÑA	402	18	457	18	439	125	13	143	13	130	277	5	314	5	309					
10. EXTREMADURA	34	1	43	1	42	10	0	15	0	15	24	1	28	1	27					
11. GALICIA	138	8	158	8	150	101	6	115	6	109	37	2	43	2	41					
12. MADRID	108	3	122	3	122	57	3	66	3	63	51	0	59	0	59					
13. MURCIA	65	5	74	5	69	28	2	30	2	28	37	3	44	3	41					
14. NAVARRA	13	4	15	4	11	13	4	15	4	11	0	0	0	0	0					
15. LA RIOJA	10	1	10	1	9	4	1	4	1	3	6	0	6	0	6					
16. VALENCIA	189	17	229	17	212	111	15	142	15	127	78	2	87	2	85					
17. PAIS VASCO	262	8	293	9	284	127	7	141	8	133	135	1	152	1	151					
TOTAL COMUNIDADES	2204	128	2505	129	2376	998	103	1161	104	1057	1206	25	1344	25	1319					
CEUTA Y MELILLA	5	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0	5	0	5					
TOTAL NACIONAL	2209	128	2510	129	2381	998	103	1161	104	1057	1211	25	1349	25	1324					

P R O V I N C I A	TOTAL GENERAL					CARRETERA					ZONA URBANA				
	ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ALAVA	58	3	64	3	61	14	2	17	2	15	44	1	47	1	46
2. ALBACETE	11	0	12	0	12	4	0	5	0	5	7	0	7	0	7
3. ALICANTE	38	3	49	3	46	25	3	34	3	31	13	0	15	0	15
4. ALMERIA	9	3	10	3	7	6	3	6	3	3	3	0	4	0	4
5. AVILA	6	1	10	1	9	5	1	9	1	8	1	0	1	0	1
6. BADAJOZ	25	3	30	3	27	14	3	19	3	16	11	0	11	0	11
7. BALEARES	63	4	68	4	64	27	3	30	3	27	36	1	38	1	37
8. BARCELONA	313	7	348	7	341	73	7	93	7	86	240	0	255	0	255
9. BURGOS	39	3	44	3	41	16	3	18	3	15	23	0	26	0	26
10. CACERES	8	2	8	2	6	7	2	7	2	5	1	0	1	0	1
11. CADIZ	15	2	17	2	15	4	1	4	1	3	11	1	13	1	12
12. CASTELLON	27	3	32	3	29	21	3	26	3	23	6	0	6	0	6
13. CIUDAD REAL	23	5	32	5	27	14	4	19	4	15	9	1	13	1	12
14. CORDOBA	38	2	41	2	39	12	1	12	1	11	26	1	29	1	28
15. CORUÑA LA	42	7	47	7	40	24	6	26	6	20	18	1	21	1	20
16. CUENCA	7	1	8	1	7	4	1	4	1	3	3	0	4	0	4
17. GIRONA	38	3	45	3	42	14	1	18	1	17	24	2	27	2	25
18. GRANADA	24	0	26	0	26	13	0	15	0	15	11	0	11	0	11
19. GUADALAJARA	7	1	9	1	8	4	1	6	1	5	3	0	3	0	3
20. GUIPUZCOA	97	2	106	2	104	38	2	45	2	43	59	0	61	0	61
21. HUELVA	15	0	22	0	22	6	0	9	0	9	9	0	13	0	13
22. HUESCA	11	1	11	1	10	5	0	5	0	5	6	1	6	1	5
23. JAEN	9	0	10	0	10	4	0	5	0	5	5	0	5	0	5
24. LEON	54	3	58	3	55	17	2	18	2	16	37	1	40	1	39
25. LLEIDA	21	1	22	1	21	12	1	12	1	11	9	0	10	0	10
26. LA RIOJA	14	4	15	4	11	8	3	9	3	6	6	1	6	1	5
27. LUGO	16	1	17	1	16	11	1	12	1	11	5	0	5	0	5
28. MADRID	136	13	154	15	139	56	9	66	10	56	80	4	88	5	83
29. MALAGA	27	3	35	3	32	19	2	26	2	24	8	1	9	1	8
30. MURCIA	66	2	77	2	75	27	2	33	2	31	39	0	44	0	44
31. NAVARRA	33	3	38	3	35	29	3	34	3	31	4	0	4	0	4
32. ORENSE	28	2	30	2	28	20	2	22	2	20	8	0	8	0	8
33. ASTURIAS	76	3	80	3	77	53	2	55	2	53	23	1	25	1	24
34. PALENCIA	27	3	32	3	29	13	2	15	2	13	14	1	17	1	16
35. PALMAS LAS	18	0	19	0	19	7	0	7	0	7	11	0	12	0	12
36. PONTEVEDRA	31	2	34	2	32	22	2	24	2	22	9	0	10	0	10
37. SALAMANCA	31	2	33	2	31	12	2	12	2	10	19	0	21	0	21
38. STA. CRUZ TENERIFE	18	1	19	1	18	6	0	7	0	7	12	1	13	1	12
39. CANTABRIA	34	1	36	1	35	19	0	19	0	19	15	0	17	0	17
40. SEGOVIA	11	0	13	0	13	3	0	3	0	3	8	0	10	0	10
41. SEVILLA	120	3	135	3	132	29	2	32	2	30	91	1	103	1	102
42. SORIA	4	0	4	0	4	1	0	1	0	1	3	0	3	0	3
43. TARRAGONA	48	2	58	2	56	18	1	23	1	22	30	1	35	1	34
44. TERUEL	3	0	4	0	4	2	0	3	0	3	1	0	1	0	1
45. TOLEDO	14	2	16	2	14	7	1	8	1	7	7	1	8	1	7
46. VALENCIA	88	4	105	4	101	45	3	59	3	56	43	1	46	1	45
47. VALLADOLID	51	2	55	2	53	26	2	26	2	24	25	0	29	0	29
48. VIZCAYA	90	1	103	1	102	45	1	51	1	50	45	0	52	0	52
49. ZAMORA	12	1	13	1	12	9	1	10	1	9	3	0	3	0	3
50. ZARAGOZA	42	3	51	3	48	13	3	17	3	14	29	0	34	0	34
51. CEUTA	1	0	2	0	2	1	0	2	0	2	0	0	0	0	0
52. MELILLA	5	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0	5	0	5
T O T A L	2042	118	2312	120	2192	884	94	1038	95	943	1158	24	1274	25	1249

## ACCIDENTES Y VICTIMAS POR COMUNIDADES AUTONOMAS CON BICICLETAS IMPLICADAS

ACCID. 1991

CUADRO 5

COMUNIDAD AUTONOMA	TOTAL GENERAL					CARRETERA					ZONA URBANA				
	ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ANDALUCIA	257	13	296	13	283	93	9	109	9	100	164	4	187	4	183
2. ARAGON	56	4	66	4	62	20	3	25	3	22	36	1	41	1	40
3. ASTURIAS	76	3	80	3	77	53	2	55	2	53	23	1	25	1	24
4. BALEARES	63	4	68	4	64	27	3	30	3	27	36	1	38	1	37
5. CANARIAS	36	1	38	1	37	13	0	14	0	14	23	1	24	1	23
6. CANTABRIA	34	1	36	1	35	19	0	19	0	19	15	1	17	1	16
7. CASTILLA-LA MANCHA	62	9	77	9	68	33	7	42	7	35	29	2	35	2	33
8. CASTILLA-LEON	235	15	262	15	247	102	13	112	13	99	133	2	150	2	148
9. CATALUÑA	420	13	473	13	460	117	10	146	10	136	303	3	327	3	324
10. EXTREMADURA	33	5	38	5	33	21	5	26	5	21	12	0	12	0	12
11. GALICIA	117	12	128	12	116	77	11	84	11	73	40	1	44	1	43
12. MADRID	136	13	154	15	139	56	9	66	10	56	80	4	88	5	83
13. MURCIA	66	2	77	2	75	27	2	33	2	31	39	0	44	0	44
14. NAVARRA	33	3	38	3	35	29	3	34	3	31	4	0	4	0	4
15. LA RIOJA	14	4	15	4	11	8	3	9	3	6	6	1	6	1	5
16. VALENCIA	153	10	186	10	176	91	9	119	9	110	62	1	67	1	66
17. PAIS VASCO	245	6	273	6	267	97	5	113	5	108	148	1	160	1	159
TOTAL COMUNIDADES	2036	118	2305	120	2185	883	94	1036	95	941	1153	24	1269	25	1244
CEUTA Y MELILLA	6	0	7	0	7	1	0	2	0	2	5	0	5	0	5
TOTAL NACIONAL	2042	118	2312	120	2192	884	94	1038	95	943	1158	24	1274	25	1249

P R O V I N C I A	TOTAL GENERAL					CARRETERA					ZONA URBANA				
	ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ALAVA	63	2	70	2	68	12	2	14	2	12	51	0	56	0	56
2. ALBACETE	25	2	29	2	27	7	2	9	2	7	18	0	20	0	20
3. ALICANTE	76	2	89	2	87	40	1	49	1	48	36	1	40	1	39
4. ALMERIA	13	3	13	3	10	8	2	8	2	6	5	1	5	1	4
5. AVILA	14	1	16	1	15	6	1	7	1	6	8	0	9	0	9
6. BADAJOZ	16	1	16	1	15	6	1	6	1	5	10	0	10	0	10
7. BALEARES	98	4	122	4	118	43	3	60	3	57	55	1	62	1	61
8. BARCELONA	356	10	396	11	385	67	6	79	7	72	289	4	317	4	313
9. BURGOS	41	3	46	3	43	24	2	28	2	26	17	1	18	1	17
10. CACERES	5	0	5	0	5	2	0	2	0	2	3	0	3	0	3
11. CADIZ	46	2	55	3	52	15	2	20	3	17	31	0	35	0	35
12. CASTELLON	38	5	42	5	37	18	4	19	4	15	20	1	23	1	22
13. CIUDAD REAL	27	3	35	4	31	16	2	22	2	20	11	1	13	2	11
14. CORDOBA	44	0	54	0	54	16	0	18	0	18	28	0	36	0	36
15. CORUÑA LA	51	3	62	4	58	37	3	45	4	41	14	0	17	0	17
16. CUENCA	9	1	14	1	13	5	1	8	1	7	4	0	6	0	6
17. GIRONA	49	6	56	6	50	26	6	30	6	24	23	0	26	0	26
18. GRANADA	37	0	47	0	47	13	0	19	0	19	24	0	28	0	28
19. GUADALAJARA	12	2	14	2	12	7	1	9	1	8	5	1	5	1	4
20. GUIPUZCOA	85	3	95	3	92	25	1	29	1	28	60	2	66	2	64
21. HUELVA	17	0	17	0	17	8	0	8	0	8	9	0	9	0	9
22. HUESCA	17	0	20	0	20	11	0	13	0	13	6	0	7	0	7
23. JAEN	15	0	16	0	16	10	0	11	0	11	5	0	5	0	5
24. LEON	68	7	73	7	66	19	2	22	2	20	49	5	51	5	46
25. LLEIDA	19	1	24	1	23	13	1	17	1	16	6	0	7	0	7
26. LA RIOJA	27	4	33	4	29	10	4	11	4	7	17	0	22	0	22
27. LUGO	13	2	14	2	12	12	2	13	2	11	1	0	1	0	1
28. MADRID	150	5	172	5	167	65	2	74	2	72	85	3	98	3	95
29. MALAGA	57	3	64	3	61	27	3	31	3	28	30	0	33	0	33
30. MURCIA	68	4	77	4	73	21	2	25	2	23	47	2	52	2	50
31. NAVARRA	31	1	34	1	33	26	1	29	1	28	5	0	5	0	5
32. ORENSE	16	3	17	3	14	15	3	15	3	12	1	0	2	0	2
33. ASTURIAS	95	9	104	9	95	70	8	77	8	69	25	1	27	1	26
34. PALENCIA	35	6	40	6	34	18	4	23	4	19	17	2	17	2	15
35. PALMAS LAS	16	1	18	1	17	10	1	12	1	11	6	0	6	0	6
36. PONTEVEDRA	33	2	38	2	36	26	2	31	2	29	7	0	7	0	7
37. SALAMANCA	33	1	35	1	34	11	1	13	1	12	22	0	22	0	22
38. STA. CRUZ TENERIFE	32	1	39	1	38	16	1	23	1	22	16	0	16	0	16
39. CANTABRIA	40	3	47	3	44	29	2	33	2	31	11	1	14	1	13
40. SEGOVIA	19	1	19	1	18	7	1	7	1	6	12	0	12	0	12
41. SEVILLA	127	6	151	6	145	46	4	62	4	58	81	2	89	2	87
42. SORIA	4	0	4	0	4	3	0	3	0	3	1	0	1	0	1
43. TARRAGONA	41	2	45	2	43	20	2	22	2	20	21	0	23	0	23
44. TERUEL	6	0	6	0	6	4	0	4	0	4	2	0	2	0	2
45. TOLEDO	21	2	23	2	21	10	1	11	1	10	11	1	12	1	11
46. VALENCIA	139	7	164	7	157	63	7	72	7	65	76	0	92	0	92
47. VALLADOLID	47	4	55	4	51	17	3	21	3	18	30	1	34	1	33
48. VIZCAYA	120	3	130	3	127	49	3	55	3	52	71	0	75	0	75
49. ZAMORA	15	1	20	1	19	11	1	15	1	14	4	0	5	0	5
50. ZARAGOZA	55	2	59	2	57	15	2	17	2	15	40	0	42	0	42
51. CEUTA	1	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2
52. MELILLA	11	0	12	0	12	0	0	0	0	0	11	0	12	0	12
T O T A L	2493	134	2848	138	2710	1055	103	1251	106	1145	1438	31	1597	32	1565

CUADRO 9

ACCID. 1993.

ACCIDENTES Y VICTIMAS POR COMUNIDADES AUTONOMAS CON BICICLETAS IMPLICADAS

COMUNIDADES AUTONOMAS	TOTAL GENERAL				CARRERA				ZONA URBANA					
	ACC CON VICT		VICTIMAS		ACC CON VICT		VICTIMAS		ACC CON VICT		VICTIMAS			
	TOTAL	MORT.	TOTAL	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	HERID		
1. ANDALUCIA	410	15	462	447	160	11	182	11	171	250	4	280	4	276
2. ARAGON	76	7	90	83	20	3	24	3	21	56	4	66	4	62
3. ASTURIAS	126	1	143	142	71	0	83	0	83	55	1	60	1	59
4. BALEARES	108	4	117	113	31	2	31	2	29	77	2	86	2	84
5. CANARIAS	58	3	63	60	27	2	29	2	27	31	1	34	1	33
6. CANTABRIA	57	4	65	61	33	3	37	3	34	24	1	28	1	27
7. CASTILLA-LA MANCHA	84	6	94	88	29	6	34	6	28	55	0	60	0	60
8. CASTILLA-LEON	262	21	288	266	114	13	130	14	116	148	8	158	8	150
9. CATALUNA	555	14	631	616	116	9	145	10	135	439	5	486	5	481
10. EXTREMADURA	35	3	37	34	16	3	16	3	13	19	0	21	0	21
11. GALICIA	157	10	176	166	113	9	130	9	121	44	1	46	1	45
12. MADRID	221	19	236	227	50	6	227	6	221	171	3	184	3	181
13. MURCIA	85	7	99	92	35	4	41	4	37	50	3	58	3	55
14. NAVARRA	21	3	21	18	20	3	20	3	17	1	0	1	0	1
15. RIOJA, LA	27	2	32	30	12	1	17	1	16	15	1	15	1	14
16. VALENCIANA	335	13	386	373	147	12	172	12	160	188	1	214	1	213
17. PAIS VASCO	294	9	328	319	129	6	141	6	135	165	3	187	3	184
TOTAL COMUNIDADES	2911	131	3268	3135	1123	93	1284	95	1189	1788	38	1984	38	1946
CEUTA Y MELILLA	9	0	10	10	0	0	0	0	0	9	0	10	0	10
TOTAL NACIONAL	2920	131	3278	3145	1123	93	1284	95	1189	1797	38	1994	38	1956

## ACCIDENTES Y VICTIMAS POR PROVINCIAS CON BICICLETAS IMPLICADAS

ACCID. 1994

CUADRO 10

P R O V I N C I A S	T O T A L G E N E R A L					C A R R E T E R A					Z O N A U R B A N A				
	A C C C O N V I C T		V I C T I M A S			A C C C O N V I C T		V I C T I M A S			A C C C O N V I C T		V I C T I M A S		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ALAVA	63	2	70	2	68	15	1	17	1	16	48	1	53	1	52
2. ALBACETE	26	1	29	1	28	10	1	12	1	11	16	0	17	0	17
3. ALICANTE	78	6	94	6	88	46	6	55	6	49	32	0	39	0	39
4. ALMERIA	16	2	18	2	16	11	1	13	1	12	5	1	5	1	4
5. AVILA	14	0	15	0	15	9	0	9	0	9	5	0	6	0	6
6. BADAJOZ	33	4	33	4	29	15	4	15	4	11	18	0	18	0	18
7. BALEARES	119	6	134	6	128	57	5	67	5	62	62	1	67	1	66
8. BARCELONA	501	15	549	15	534	76	11	96	11	85	425	4	453	4	449
9. BURGOS	38	2	44	2	42	8	1	11	1	10	30	1	33	1	32
10. CACERES	7	1	10	1	9	7	1	10	1	9	0	0	0	0	0
11. CADIZ	54	2	58	2	56	14	2	14	2	12	40	0	44	0	44
12. CASTELLON	46	1	56	1	55	19	0	25	0	25	27	1	31	1	30
13. CIUDAD REAL	31	3	35	3	32	15	3	18	3	15	16	0	17	0	17
14. CORDOBA	64	3	71	3	68	19	3	21	3	18	45	0	50	0	50
15. CORUNA, LA	80	3	90	3	87	46	2	53	2	51	34	1	37	1	36
16. CUENCA	10	4	11	4	7	4	3	4	3	1	6	1	7	1	6
17. GIRONA	60	5	69	5	64	24	3	30	3	27	36	2	39	2	37
18. GRANADA	38	6	43	6	37	22	6	26	6	20	16	0	17	0	17
19. GUADALAJARA	9	1	12	1	11	4	1	5	1	4	5	0	7	0	7
20. GUIPUZCOA	143	3	160	3	157	45	2	53	2	51	98	1	107	1	106
21. HUELVA	27	0	32	0	32	11	0	13	0	13	16	0	19	0	19
22. HUESCA	11	1	12	1	11	4	1	4	1	3	7	0	8	0	8
23. JAEN	22	1	27	1	26	11	1	15	1	14	11	0	12	0	12
24. LEON	88	3	99	3	96	22	2	25	2	23	66	1	74	1	73
25. LLEIDA	23	1	25	1	24	15	1	16	1	15	8	0	9	0	9
26. RIOJA, LA	31	3	33	3	30	14	2	17	2	15	15	1	16	1	15
27. LUGO	23	0	27	0	27	17	0	20	0	20	6	0	7	0	7
28. MADRID	239	8	276	11	265	50	7	62	10	52	189	1	214	1	213
29. MALAGA	86	2	100	2	98	34	1	41	1	40	52	1	59	1	58
30. MURCIA	72	3	83	3	80	21	1	24	1	23	51	2	59	2	57
31. NAVARRA	24	2	28	2	26	22	1	26	1	25	2	1	2	1	1
32. ORENSE	17	2	19	2	17	12	2	14	2	12	5	0	5	0	5
33. ASTURIAS	107	2	115	2	113	55	1	61	1	60	52	1	54	1	53
34. PALENCIA	27	0	31	0	31	12	0	14	0	14	15	0	17	0	17
35. PALMAS, LAS	30	4	31	4	27	17	4	18	4	14	13	0	13	0	13
36. PONTEVEDRA	58	1	66	1	65	33	0	39	0	39	25	1	27	1	26
37. SALAMANCA	20	0	27	0	27	7	0	12	0	12	13	0	15	0	15
38. STA. CRUZ TENERIFE	50	4	61	4	57	25	4	30	4	26	25	0	31	0	31
39. CANTABRIA	69	5	82	5	77	38	4	48	4	44	31	1	34	1	33
40. SEGOVIA	12	1	12	1	11	6	1	6	1	5	6	0	6	0	6
41. SEVILLA	85	3	96	3	93	34	2	39	2	37	51	1	57	1	56
42. SORIA	9	1	9	1	8	4	1	4	1	3	5	0	5	0	5
43. TARRAGONA	49	2	56	2	54	25	2	29	2	27	24	0	27	0	27
44. TERUEL	5	0	5	0	5	3	0	3	0	3	2	0	2	0	2
45. TOLEDO	24	4	35	6	29	17	2	26	4	22	7	2	9	2	7
46. VALENCIA	194	5	227	5	222	65	3	80	3	77	129	2	147	2	145
47. VALLADOLID	47	2	52	2	50	12	1	15	1	14	35	1	37	1	36
48. VIZCAYA	127	2	142	2	140	77	2	90	2	88	50	0	52	0	52
49. ZAMORA	9	2	9	2	7	7	2	7	2	5	2	0	2	0	2
50. ZARAGOZA	81	4	85	4	81	17	2	18	2	16	64	2	67	2	65
51. CEUTA	4	0	6	0	6	0	0	0	0	0	4	0	6	0	6
52. MELILLA	10	0	13	0	13	0	0	0	0	0	10	0	13	0	13
T O T A L	3110	138	3522	143	3379	1155	106	1370	111	1259	1955	32	2152	32	2120

## ACCIDENTES Y VICTIMAS POR COMUNIDADES AUTONOMAS CON BICICLETAS IMPLICADAS ACCID. 1994

## CUADRO 11

COMUNIDADES AUTONOMAS	TOTAL GENERAL					CARRETERA					ZONA URBANA				
	ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ANDALUCIA	392	19	445	19	426	156	16	182	16	166	236	3	263	3	260
2. ARAGON	97	5	102	5	97	24	3	25	3	22	73	2	77	2	75
3. ASTURIAS	107	2	115	2	113	55	1	61	1	60	52	1	54	1	53
4. BALEARES	119	6	134	6	128	57	5	67	5	62	62	1	67	1	66
5. CANARIAS	80	8	92	8	84	42	8	48	8	40	38	0	44	0	44
6. CANTABRIA	69	5	82	5	77	38	4	48	4	44	31	1	34	1	33
7. CASTILLA-LA MANCHA	100	13	122	15	107	50	10	65	12	53	50	3	57	3	54
8. CASTILLA-LEON	264	11	298	11	287	87	8	103	8	95	177	3	195	3	192
9. CATALUÑA	633	23	699	23	676	140	17	171	17	154	493	6	528	6	522
10. EXTREMADURA	40	5	43	5	38	22	5	25	5	20	18	0	18	0	18
11. GALICIA	178	6	202	6	196	108	4	126	4	122	70	2	76	2	74
12. MADRID	239	8	276	11	265	50	7	62	10	52	189	1	214	1	213
13. MURCIA	72	3	83	3	80	21	1	24	1	23	51	2	59	2	57
14. NAVARRA	24	2	28	2	26	22	1	26	1	25	2	1	2	1	1
15. RIOJA, LA	31	3	33	3	30	16	2	17	2	15	15	1	16	1	15
16. VALENCIANA	318	12	377	12	365	130	9	160	9	151	188	3	217	3	214
17. PAIS VASCO	333	7	372	7	365	137	5	160	5	155	196	2	212	2	210
<b>TOTAL COMUNIDADES</b>	<b>3096</b>	<b>138</b>	<b>3503</b>	<b>143</b>	<b>3360</b>	<b>1155</b>	<b>106</b>	<b>1370</b>	<b>111</b>	<b>1259</b>	<b>1941</b>	<b>32</b>	<b>2133</b>	<b>32</b>	<b>2101</b>
CEUTA Y MELILLA	14	0	19	0	19	0	0	0	0	0	14	0	19	0	19
<b>TOTAL NACIONAL</b>	<b>3110</b>	<b>138</b>	<b>3522</b>	<b>143</b>	<b>3379</b>	<b>1155</b>	<b>106</b>	<b>1370</b>	<b>111</b>	<b>1259</b>	<b>1955</b>	<b>32</b>	<b>2152</b>	<b>32</b>	<b>2120</b>

## ACCIDENTES Y VICTIMAS POR PROVINCIAS CON BICICLETAS IMPLIC.

ENERO-AGOSTO 1995

CUADRO 12

P R O V I N C I A S	T O T A L G E N E R A L					C A R R E T E R A					Z O N A U R B A N A				
	A C C C O N V I C T		V I C T I M A S			A C C C O N V I C T		V I C T I M A S			A C C C O N V I C T		V I C T I M A S		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ALAVA	44	2	46	2	44	17	2	18	2	16	27	0	28	0	28
2. ALBACETE	18	0	20	0	20	3	0	4	0	4	15	0	16	0	16
3. ALICANTE	51	1	55	1	54	38	1	41	1	40	13	0	14	0	14
4. ALMERIA	17	3	21	3	18	16	3	20	3	17	1	0	1	0	1
5. AVILA	8	0	11	0	11	5	0	7	0	7	3	0	4	0	4
6. BADAJOZ	14	1	19	1	18	4	1	8	1	7	10	0	11	0	11
7. BALEARES	106	8	122	8	114	56	7	67	7	60	50	1	55	1	54
8. BARCELONA	327	11	353	11	342	29	6	34	6	28	298	5	319	5	314
9. BURGOS	43	3	47	3	44	11	2	13	2	11	32	1	34	1	33
10. CACERES	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
11. CADIZ	40	1	55	1	54	12	1	18	1	17	28	0	37	0	37
12. CASTELLON	40	0	44	0	44	22	0	26	0	26	18	0	18	0	18
13. CIUDAD REAL	33	1	42	1	41	10	0	16	0	16	23	1	26	1	25
14. CORDOBA	38	1	42	1	41	10	0	11	0	11	28	1	31	1	30
15. CORUÑA, LA	40	2	44	2	42	27	2	30	2	28	13	0	14	0	14
16. CUENCA	4	1	5	1	4	1	1	1	1	0	3	0	4	0	4
17. GIRONA	39	1	45	1	44	16	0	21	0	21	23	1	24	1	23
18. GRANADA	29	0	39	0	39	14	0	22	0	22	15	0	17	0	17
19. GUADALAJARA	6	0	6	0	6	2	0	2	0	2	4	0	4	0	4
20. GUIPUZCOA	91	0	99	0	99	36	0	40	0	40	55	0	59	0	59
21. HUELVA	14	0	16	0	16	10	0	12	0	12	4	0	4	0	4
22. HUESCA	7	0	9	0	9	3	0	3	0	3	4	0	6	0	6
23. JAEN	9	1	10	1	9	5	1	5	1	4	4	0	5	0	5
24. LEON	57	3	68	3	65	20	2	28	2	26	37	1	40	1	39
25. LLEIDA	15	1	15	1	14	11	1	11	1	10	4	0	4	0	4
26. RIOJA, LA	13	0	17	0	17	7	0	8	0	8	6	0	9	0	9
27. LUGO	14	0	15	0	15	8	0	9	0	9	6	0	6	0	6
28. MADRID	198	7	221	7	214	36	5	41	5	36	162	2	180	2	178
29. MALAGA	56	1	63	1	62	16	0	19	0	19	40	1	44	1	43
30. MURCIA	63	0	70	0	70	24	0	28	0	28	39	0	42	0	42
31. NAVARRA	20	0	20	0	20	17	0	17	0	17	3	0	3	0	3
32. ORENSE	13	1	14	1	13	12	1	13	1	12	1	0	1	0	1
33. ASTURIAS	85	2	95	2	93	47	1	52	1	51	38	1	43	1	42
34. PALENCIA	23	1	24	1	23	10	1	11	1	10	13	0	13	0	13
35. PALMAS, LAS	26	2	32	2	30	11	1	15	1	14	15	1	17	1	16
36. PONTEVEDRA	38	4	44	4	40	25	4	30	4	26	13	0	14	0	14
37. SALAMANCA	18	1	21	1	20	2	1	2	1	1	16	0	19	0	19
38. STA. CRUZ TENERIFE	27	1	28	1	27	13	1	14	1	13	14	0	14	0	14
39. CANTABRIA	52	0	54	0	54	25	0	27	0	27	27	0	27	0	27
40. SEGOVIA	15	0	17	0	17	4	0	7	0	7	9	0	10	0	10
41. SEVILLA	58	4	59	4	55	35	4	36	4	32	23	0	23	0	23
42. SORIA	8	1	9	1	8	8	1	9	1	8	0	0	0	0	0
43. TARRAGONA	39	5	50	5	45	21	4	28	4	24	18	1	22	1	21
44. TERUEL	4	0	4	0	4	1	0	1	0	1	3	0	3	0	3
45. TOLEDO	21	2	23	2	21	13	2	14	2	12	8	0	9	0	9
46. VALENCIA	119	2	136	2	134	45	2	58	2	56	74	0	78	0	78
47. VALLADOLID	55	2	58	2	56	22	2	25	2	23	33	0	33	0	33
48. VIZCAYA	81	1	85	1	84	60	1	63	1	62	21	0	22	0	22
49. ZAMORA	15	3	16	3	13	9	1	10	1	9	6	2	6	2	4
50. ZARAGOZA	45	2	48	2	46	10	2	10	2	8	35	0	38	0	38
51. CEUTA	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
52. MELILLA	9	1	11	1	10	0	0	0	0	0	9	1	11	1	10
T O T A L	2207	84	2469	84	2385	862	64	1006	64	942	1345	20	1463	20	1443

## ACCIDENTES Y VICTIMAS POR COMUNIDADES AUTONOMAS CON BICICLETAS IMPLIC.

ENERO-AGOSTO 1995

CUADRO 13

COMUNIDADES AUTONOMAS	TOTAL GENERAL					CARRETERA					ZONA URBANA				
	ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS			ACC CON VICT		VICTIMAS		
	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID	TOTAL	MORT.	TOTAL	MUERT	HERID
1. ANDALUCIA	261	11	305	11	294	118	9	143	9	134	143	2	162	2	160
2. ARAGON	56	2	61	2	59	14	2	14	2	12	42	0	47	0	47
3. ASTURIAS	85	2	95	2	93	47	1	52	1	51	38	1	43	1	42
4. BALEARES	106	8	122	8	114	56	7	67	7	60	50	1	55	1	54
5. CANARIAS	53	3	60	3	57	24	2	29	2	27	29	1	31	1	30
6. CANTABRIA	52	0	54	0	54	25	0	27	0	27	27	0	27	0	27
7. CASTILLA-LA MANCHA	82	4	96	4	92	29	3	37	3	34	53	1	59	1	58
8. CASTILLA-LEON	242	14	271	14	257	93	10	112	10	102	149	4	159	4	155
9. CATALUNA	420	18	463	18	445	77	11	94	11	83	343	7	369	7	362
10. EXTREMADURA	15	1	20	1	19	5	1	9	1	8	10	0	11	0	11
11. GALICIA	105	7	117	7	110	72	7	82	7	75	33	0	35	0	35
12. MADRID	198	7	221	7	214	36	5	41	5	36	162	2	180	2	178
13. MURCIA	63	0	70	0	70	24	0	28	0	28	39	0	42	0	42
14. NAVARRA	20	0	20	0	20	17	0	17	0	17	3	0	3	0	3
15. RIOJA, LA	13	0	17	0	17	7	0	8	0	8	6	0	9	0	9
16. VALENCIANA	210	3	235	3	232	105	3	125	3	122	105	0	110	0	110
17. PAIS VASCO	216	3	230	3	227	113	3	121	3	118	103	0	109	0	109
<b>TOTAL COMUNIDADES</b>	<b>2197</b>	<b>83</b>	<b>2457</b>	<b>83</b>	<b>2374</b>	<b>862</b>	<b>64</b>	<b>1006</b>	<b>64</b>	<b>942</b>	<b>1335</b>	<b>19</b>	<b>1451</b>	<b>19</b>	<b>1432</b>
CEUTA Y MELILLA	10	1	12	1	11	0	0	0	0	0	10	1	12	1	11
<b>TOTAL NACIONAL</b>	<b>2207</b>	<b>84</b>	<b>2469</b>	<b>84</b>	<b>2385</b>	<b>862</b>	<b>64</b>	<b>1006</b>	<b>64</b>	<b>942</b>	<b>1345</b>	<b>20</b>	<b>1463</b>	<b>20</b>	<b>1443</b>

**CUADRO 14****CONDUCTORES Y PASAJEROS DE BICICLETA HERIDOS  
(carretera y zona urbana)**

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>Carretera</u>	<u>Zona Urbana</u>
1970	1.719	859	860
1975	1.124	596	528
1980	1.100	554	546
1981	1.394	675	719
1982	1.371	647	724
1983	2.029	825	1.204
1984	1.952	823	1.129
1985	2.217	956	1.261
1986	2.064	967	1.097
1987	2.157	976	1.181
1988	2.171	949	1.222
1989	2.302	965	1.337
1990	2.089	952	1.137
1991	1.903	842	1.061
1992	2.319	1.000	1.319
1993	2.666	1.049	1.617
1994	2.846	1.078	1.768

**CUADRO 15****CONDUCTORES Y PASAJEROS DE BICICLETA MUERTOS  
(carretera y zona urbana)**

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>Carretera</u>	<u>Zona Urbana</u>
1970	140	104	36
1975	88	82	16
1980	94	75	19
1981	114	88	26
1982	88	59	29
1983	117	89	28
1984	102	78	24
1985	112	77	35
1986	122	101	21
1987	104	79	25
1988	111	95	16
1989	139	108	31
1990	123	100	23
1991	117	93	24
1992	133	102	31
1993	145	106	39
1994	152	119	33

GRAFICO 1

VÍCTIMAS EN ACCIDENTE POR TIPO DE VEHÍCULO Y EDADES AÑO 1994

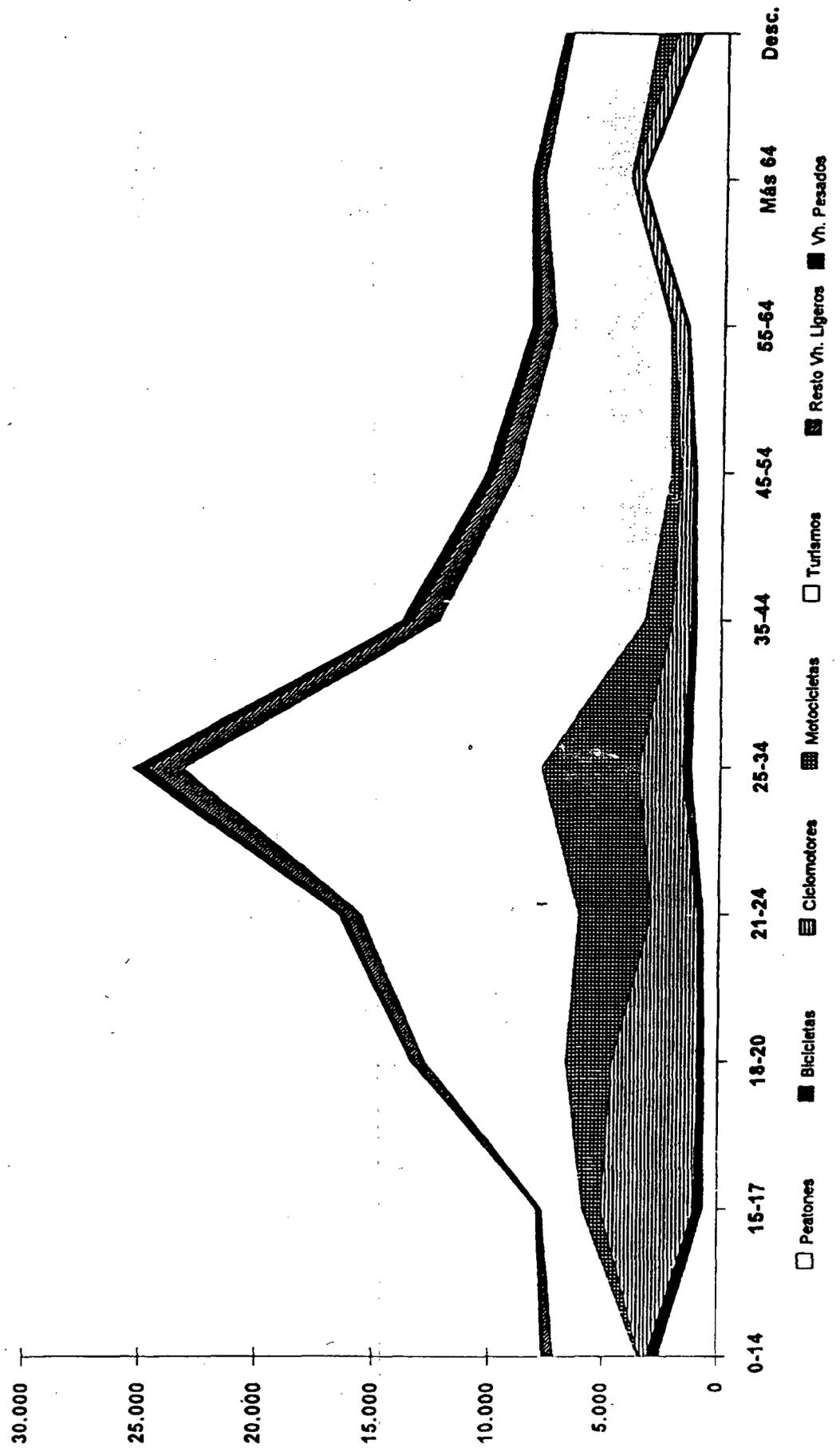
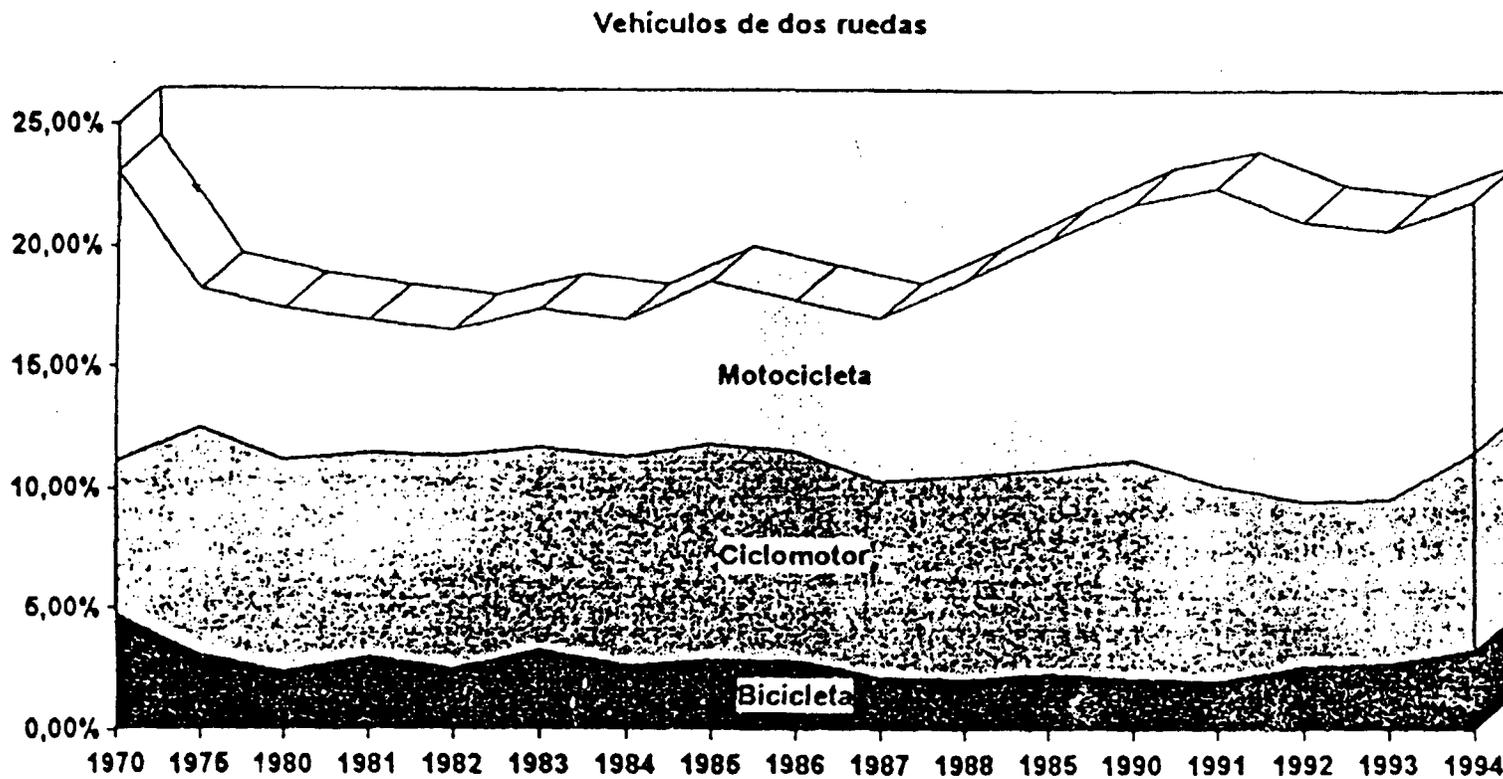


GRAFICO 2

Nº de Muertos en accidentes con víctimas (carretera + Z. urbana) según tipo de vehículo.



CUADRO16

AÑO 1994

CONDUCTORES IMPLICADOS EN ACCIDENTES  
CON VICTIMAS EN CARRETERA,  
CLASIFICADOS POR EDAD, SEXO  
Y CONDICION

DATOS DEL CONDUCTOR	Sexo	Bicicletas sin motor
Hasta 13 años.....	V	115
	M	13
De 14 a 17 años .....	V	182
	M	24
De 18 a 20 años .....	V	103
	M	12
De 21 a 24 años .....	V	83
	M	9
De 25 a 34 años .....	V	170
	M	17
De 35 a 44 años .....	V	154
	M	12
De 45 a 54 años .....	V	114
	M	6
De 55 a 64 años .....	V	84
	M	8
De 65 a 74 años .....	V	57
	M	2
De 75 o más .....	V	25
	M	1
No especificada .....	V	35
	M	3
TOTAL.....		1.229
Sin Permiso Conducir.....		—
Permiso sin especificar ..		—
Fugados .....		1

CUADRO17

AÑO 1994

CONDUCTORES IMPLICADOS EN ACCIDENTES  
CON VICTIMAS EN ZONA URBANA,  
CLASIFICADOS POR EDAD, SEXO  
Y CONDICION

DATOS DEL CONDUCTOR	Sexo	Bicicletas sin motor
Hasta 13 años.....	V	273
	M	33
De 14 a 17 años .....	V	402
	M	46
De 18 a 20 años .....	V	203
	M	20
De 21 a 24 años .....	V	155
	M	36
De 25 a 34 años .....	V	237
	M	27
De 35 a 44 años .....	V	125
	M	17
De 45 a 54 años .....	V	74
	M	9
De 55 a 64 años .....	V	65
	M	7
De 65 a 74 años .....	V	40
	M	4
De 75 o más .....	V	25
	M	1
No especificada .....	V	174
	M	18
TOTAL.....		1.991
Sin Permiso Conducir.....		—
Permiso sin especificar ..		—
Fugados .....		4

CUADRO 18

AÑO 1994

INFRACCIONES DE LOS CONDUCTORES IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES CON VICTIMAS, EN CARRETERA

N.º de orden	TIPO DE INFRACCION	Bicicletas
<b>SOBRE VELOCIDAD</b>		
1	Velocidad inadecuada para las condiciones existentes .....	59
2	Sobrepasar la velocidad establecida .....	4
3	Marcha lenta entorpeciendo la circulación .....	2
4	Ninguna .....	901
5	Se ignora .....	263
6	<b>TOTAL CONDUCTORES</b> .....	<b>1.229</b>
<b>RESTANTES INFRACCIONES</b>		
7	Conducción distraída o desatenta .....	125
8	Incorrecta utilización del alumbrado .....	4
9	Circular por mano contraria o sentido prohibido .....	25
10	Invadir parcialmente el sentido contrario .....	61
11	Girar incorrectamente .....	112
12	Adelantar antirreglamentariamente .....	20
13	Circular en zig-zag .....	6
14	No mantener intervalo de seguridad .....	11
15	Frenar sin causa justificada .....	2
16	No respetar la norma genérica de prioridad .....	38
17	No cumplir las indicaciones del semáforo .....	3
18	No cumplir la señal de stop .....	61
19	No cumplir la señal de ceda el paso .....	3
20	No respetar el paso para peatones .....	0
21	No cumplir otra señal de tráfico o policía .....	2
22	No indicar o indicar mal una maniobra .....	5
23	Entrar sin precaución en la circulación .....	20
24	Parada o estacionamiento prohibido o peligroso .....	0
25	Ciclistas o ciclomotores en posición paralela .....	21
26	Ciclista o ciclomotorista circulando fuera pista-arcén .....	63
27	Apertura de puertas sin precaución .....	0
28	Otra infracción .....	105
29	Ninguna infracción .....	542
30	<b>TOTAL CONDUCTORES</b> .....	<b>1.229</b>
<b>CONDUCTORES IMPLICADOS SIN INFRACCION ALGUNA</b>		
31	<b>TOTAL CONDUCTORES</b> .....	<b>397</b>

CUADRO 22

## USUARIOS DE BICICLETAS Y TRICICLOS SIN MOTOR

Año		Carretera			Zona Urbana			Total		
		Victimas	Muertos	Heridos	Victimas	Muertos	Heridos	Victimas	Muertos	Heridos
1.990	Conductor	1.022	98	924	1.126	23	1.103	2.148	121	2.027
	Pasajero	30	2	28	34	0	34	64	2	62
	Total	1.052	100	952	1.160	23	1.137	2.212	123	2.089
1.991	Conductor	923	93	830	1.055	24	1.031	1.978	117	1.861
	Pasajero	12	0	12	30	0	30	42	0	42
	Total	935	93	842	1.085	24	1.061	2.020	117	1.903
1.992	Conductor	1.086	102	984	1.317	30	1.287	2.403	132	2.271
	Pasajero	16	0	18	33	1	32	49	1	48
	Total	1.102	102	1.000	1.350	31	1.319	2.452	133	2.319
1.993	Conductor	1.147	106	1.041	1.631	39	1.592	2.778	145	2.633
	Pasajero	8	0	8	25	0	25	33	0	33
	Total	1.155	106	1.049	1.656	39	1.617	2.811	145	2.666
1.994	Conductor	1.187	118	1.069	1.773	33	1.740	2.960	151	2.809
	Pasajero	10	1	9	28	0	28	38	1	37
	Total	1.197	119	1.078	1.801	33	1.768	2.998	152	2.846
1.995	Conductor	644	47	597	943	16	927	1.587	63	1.524
	Pasajero	10	0	10	15	1	14	25	1	24
	Total	654	47	607	958	17	941	1.612	64	1.548

NOTA: Los datos correspondientes a los años 1993 y 1994 están referidos a 30 días.

(\*) Datos hasta el 30 de octubre.

### III. PLAN DE TRABAJO DE LA PONENCIA

1. La Ponencia celebró su sesión constitutiva el día 21 de febrero de 1995, con la siguiente composición:

ALBISTUR MARIN, Xabier ( GMx)  
 CARREÑO RODRIGUEZ-MARIBONA, Angel  
 Mario ( GP)  
 GONZALEZ DE TXABARRI MIRANDA, Joxé  
 Joan ( GV-PNV)  
 MARTIN DEL BURGO SIMARRO, Francisco Ja-  
 vier ( GS)  
 MONZON SUAREZ, Paula (GCC) (que sustituye a  
 D. José Carlos Mauricio Rodríguez 12-9-95)  
 PANIAGUA FUENTES, Javier ( GS)  
 RIOS MARTINEZ, Pedro Antonio ( GIU-IC)  
 SANZ ESCALERA, Emiliano ( GP)  
 SIMO I BURGUES, Joan Horaci ( GC-CiU)  
 SOLER NOMDEDEU, Ofelia( GS)

El Letrado de las Cortes en la Ponencia fue D. Enri-  
 que Arnaldo Alcubilla.

2. La Ponencia acordó en su primera reunión y por unanimidad, designar como coordinador y relator de la misma a D. Francisco Javier Martín del Burgo Simarro. Asimismo, en dicha reunión acordó acometer el trabajo encomendado distinguiendo las siguientes vertientes:

- a) Fase informativa
- b) Examen de documentación
- c) Visitas

a) **Fase informativa.**—La fase informativa ha consistido básicamente en una sistemática y ordenadas comparecencias mantenidas en el seno de la Ponencia, a las que han asistido para ilustrar los trabajos, personalidades y representantes genuinas del sector, competentes o relacionados con el mundo del ciclismo en sus distintas modalidades:

*Sesión de 30 de marzo de 1995*

— D. Rafael Cortés Elvira, Secretario de Estado para el Deporte (212/1430)

- D. Alvaro Marchesi Ullastres, Secretario de Estado de Educación (212/1431)
- D. Miguel Muñoz Medina) Director General de Tráfico del Ministerio de Justicia e Interior (212/1432)
- D. Agustín Herrero López, Director General de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Madrid (212/1433)
- D. José María Lersunde Gacetabeitia, Director General de Tráfico y Parque Móvil de la Comunidad Autónoma del País Vasco (212/1448)
- D. Jesús García Fernández, Director General de Deportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía (212/1435)
- D. Sebastián de la Rica Castedo, Director de Servicio de Circulación del Ayuntamiento de Madrid (212/1449)

*Sesión de 19 de abril de 1995*

- D. José Javier Dombriz Lozano, Director General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (212/1465)
- D. Eugenio Luis Burriel de Orueta, Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Valencia (212/1466)
- D. Francisco Narváez Pazos, Concejal Adjunto del Ambito de la Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona, en representación de la FEMP (212/1467)
- D. Antoni Riu Rovira de Villar, Jefe Provincial de Tráfico de Barcelona (212/1468)
- D. Antonio Ramírez Almanza, Diputado Provincial de Cultura y Deportes de Huelva (212/1469)
- D. Roberto Vidal García, Responsable del Parque Municipal de Tráfico de Vitoria (212/1470)
- D. Salvador Peinado Galindo, Responsable del Parque Municipal de Tráfico de Alcobendas (212/1471)
- D. Antonio Gutiérrez Resa, Profesor Titular de Servicios Sociales de la Universidad de Zaragoza (219/820)
- D. Manuel Bailón Ramírez, Capitán Jefe del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Jaén (212/1472)
- D. José Navarro Herrera, Teniente Coronel de la Segunda Jefatura de la Agrupación de Tráfico de Madrid (212/1473)
- D. Joan Delort i Menal, Inspector Jefe de la Policía Municipal de Girona (212/1474)

*Sesión de 6 de junio de 1995*

- D. Juan Serra Amengual (acompañado por D. Miguel Hernández Pariente), Presidente de la Federación Española de Ciclismo (219/841 y 219/842)
- D. José Grande Sánchez, Seleccionador Nacional de Ciclismo (219/843)
- D. Carlos Santamaría Medes, Presidente de la Sección de Triatlón de la Federación Española de Pentatlón y Triatlón (219/844)

- D. Jaime Ugarte Arce, Presidente de la Federación Vasca de Ciclismo (219/845)
- D. Rogelio Hernández Santibáñez, Presidente de la Federación Madrileña de Ciclismo (219/846)
- D. Alberto Soms, Adjunto al Presidente de la Federación de Cataluña de Ciclismo (219/847)
- D. Rubén Peris, de la Organización Volta Catalunya (219/851)
- D. Jesús Angel Sánchez García-Tizón, Presidente de «La Coruña en Bici» (219/852)
- D. Alfonso Sanz, representante de «Pedalibre Club Cicloturista» (219/853)
- D. Julián Rodado, Presidente de «Peña Cicloturista de Castilla-La Mancha» (219/854)
- D. Antonio Rey Díaz, Presidente de «Club Ciclista Las Aguilas» (219/855)
- D. Julián Fernández Grela, Presidente de «Agrupación Deportiva Triatlón Avilés» (219/856)
- D. Simón Milán Antón, Presidente de «Club Ciclista Chamartín» (219/857)
- D. Angel Urda García, Presidente del «Real Velo-Club Portillo» (219/858)
- Da. María José García del Alamo, Presidente «Club Ciclista Colmenar Viejo» (219/859)
- D. Raúl Rey Alvarez, Representante del «Club Ciclista LEYMA» (219/862)
- D. José Angel García Freire, Representante del «Pescanova Club Ciclista Vigués» (219/863)

*Sesión de 4 de septiembre de 1995*

- D. Antonio Fernández Toraño, Director General de Seguros del Ministerio de Economía y Hacienda (212/1528)
- D. Fernando Falcó Fernández de la Córdoba, Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE) (219/867)
- D. José M<sup>a</sup> Fernández Cuevas, Director de Seguridad Vial de Ayuda del Automovilista (ADA) (219/868)
- D. Daniel Victoria, Presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid (219/869)
- D<sup>a</sup> Nuria Balboa de los Cobos, representante de la sociedad fabricante de bicicletas y accesorios «BH» (219/870)
- D. Ignacio Pi Corrales, Director General de la sociedad fabricantes de bicicletas y accesorios «Otero» (219/871)
- D. Pedro Canals, Director del Hotel San Diego de El Arenal (Mallorca) (219/872)
- D. Javier García Sánchez, autor del libro «L'Alpe d'Huez» (219/873)
- D. Carlos Barrios, profesor de Cirugía Ortopédica de la Universidad de Valencia (219/874)

*Sesión de 25 de septiembre de 1995*

- D. José Luis Laguía, Presidente de la Asociación Nacional de Ciclistas Profesionales (219/876)

- D. Pedro Delgado, miembro de la Asociación Nacional de Ciclistas Profesionales (219/878)
- D. Eduardo Chozas, miembro de la Asociación Nacional de Ciclistas Profesionales (219/879)
- D. José Manuel Fuente, miembro de la Asociación Nacional de Ciclistas Profesionales (219/880)
- D. Julio Jiménez, miembro de la Asociación Nacional de Ciclistas Profesionales (219/881)
- D. Peio Ruiz-Cabestany, miembro de la Asociación Nacional de Ciclistas Profesionales (219/882)
- D. Jesús Suárez Cueva, Director Adjunto del Grupo Deportivo MAPEI-GB (219/884)
- D. Javier Mínguez, Director Adjunto del Grupo Deportivo BANESTO (219/885)
- D. Francisco Giner, Director del Grupo Deportivo ARTIACH (219/886)
- D. Manuel Sáiz, Director Deportivo del Equipo ONCE (219/887)
- D. Domingo Perurena, Director Deportivo del Equipo EUSKADI (219/889)
- D. Maximino Pérez Montero, Director Deportivo del Equipo CASTELLBLANCH-MX ONDA (219/890)
- D. Pablo Antón, Presidente de la Asociación de Equipos Deportivos Ciclistas (219/891)
- D. Víctor Cordero García, Gerente de la Asociación de Equipos Deportivos Ciclistas (219/892)

*Sesión de 11 de octubre de 1995*

- D. Carlos Zapatero Ponte, Director Gerente de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (219/905)
- D. Luis Montoro, Profesor de Psicología de la Facultad de Psicología de Valencia (219/906)
- D. Francisco Chico Pérez, Director de «Bicisport» (219/909)
- D. Angel Toña, Editor de «Ciclismo a Fondo» (219/910)
- D. Javier Olave Gabarre, Redactor-Jefe de Deportes del Diario «El Mundo» (219/912)
- D. Josu Garay, Redactor del Diario «Marca» (219/914)
- D. Daniel Llagüerri Barrabés, Jefe de Deportes de Antena 3 TV (219/915)
- D. Juan Mora, Redactor de Deportes de Canal Plus (219/916)
- D<sup>a</sup> Ana José Cancio Pastor, Redactora de Deportes de RNE (219/919)
- D. Luis Miguel de Dios Muñoz, Redactor de Deportes de TVE (219/921)

*Sesión de 10 de noviembre de 1995*

- D. Alberto Gadea Morraja, Director Técnico de Ciclismo de UNIPUBLIC (219/850)
- D. Abraham Olano, corredor del Equipo ciclista «MAPEI» (219/992)
- D. Laudelino Cubino, corredor del Equipo ciclista «KELME» (219/990)

- D. Fernando Escartín, corredor del Equipo ciclista «MAPEI» (219/991)
- D. José Manuel Moreno, Medalla de Oro en los Juegos Olímpicos (219/996)
- D. Juan Martínez Oliver, de la Selección Española de Ciclismo (219/998)
- D. Roberto Torres, corredor del Equipo ciclista LOTUS (219/999)
- D. Ramón García España, corredor del Equipo ciclista ARTIACH (219/1000)
- D. Francisco Javier Cerezo Perales, corredor del Equipo ciclista CASTELLBLANCH MX ONDA (219/1001)
- D. Iñigo Cuesta, corredor del Equipo ciclista EUSKADI (219/1002)
- D. Félix García Casas, corredor del Equipo ciclista ARTIACH (219/1003)
- D. José Ramón Uriarte Zubero, corredor del Equipo ciclista BANESTO (219/1004)
- D. Ramón González Arrieta, corredor del Equipo ciclista BANESTO (219/1005)

b) **Documentación.**—La Ponencia ha analizado la documentación facilitada por los Servicios Jurídicos del Congreso de los Diputados, que han abarcado desde la legislación española a la comunitaria y documentos internacionales, relativos a la seguridad vial así como los precedentes parlamentarios, además de los siguientes estudios y publicaciones:

- Guía práctica de Legislación sobre Circulación y Seguridad Vial, de M<sup>a</sup> Fernanda de Lorenzo y Francisco J. Puyol.
- Estudios de la Cátedra ADA de Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 1995.
- Contestaciones de los diferentes países a los cuestionarios sobre ciclistas.
- Informe sobre la problemática asociada al ciclismo en las carreteras de la Comunidad de Madrid.
- Vídeo «Seguro sobre dos ruedas», editado por la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco.
- «Recorridos para ciclistas», editado por la Diputación Foral de Vizcaya.
- «Disfruta la vida», editado por la Fundación Caja Vital Kutxa.
- «The complete book of Bicycling», editado por la Dirección General de Deportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Guía del Ciclista, elaborada por la Dirección General de Tráfico.
- «Mi amigo el Semáforo. Educación Vial. Educación Primaria. Primer, Segundo y Tercer Ciclo», editado por la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco.
- «Proyecto de normativa para el uso de la bicicleta en espacios y vías urbanas», preparado por el Ayuntamiento de Barcelona.

— Resumen del Programa de Actividades del Parque Educación Vial, del curso 93/94 y vídeo «Educación Vial en Alcobendas», editado por el Ayuntamiento de Alcobendas.

— «Estudio de la Legislación sobre la circulación de bicicletas y otros elementos débiles del tráfico», preparado por la Guardia Civil de Tráfico.

— «La Seguridad del Ciclista en las vías de comunicación actuales», estudio preparado por el Club Ciclista Vigués «Pescanova».

— Estudio sobre seguridad vial, del Real Automóvil Club de España (RACE).

— «Vive la vía» Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso y «Vías verdes» Aprovechamiento de líneas ferroviarias en desuso para ocio, turismo y medio ambiente, preparado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

— Proyecto de normativa para uso de la bicicleta, preparado por el Ayuntamiento de Barcelona.

— «Barcelona en Bicicleta», editada por el Ayuntamiento de Barcelona.

— Vídeo «Sólo dos ruedas», editado por la Federación Vasca de Ciclismo.

— Vídeo «Seguridad vial del ciclista», editado por la Dirección General de Tráfico.

c) **Visitas.**—La Ponencia ha visitado Vitoria, ciudad española que es de singular interés en este campo en base a las experiencias acometidas en infraestructuras, educación vial, carril-bicicleta y otras que han repercutido en beneficio del usuario de la bicicleta en dicha ciudad. Asimismo la Ponencia ha efectuado el seguimiento, previa invitación de la organización, de una etapa de la Vuelta Ciclista a España y en concreto la Sevilla-Marbella el día 13 de septiembre de 1995.

Miembros de la Ponencia, han aportado sus experiencias en marchas cicloturistas, el seguimiento de algunas de ellas o las deducciones correspondientes tras la comprobación «in situ» de itinerarios frecuentemente utilizados por los cicloturistas en sus salidas habituales.

3. Por fin, la Ponencia, junto con el Presidente de la Comisión de Peticiones del Congreso de los Diputados, recibió de manos de la interesada y promotora, Doña María Teresa Palacios Salvador, viuda de un cicloturista fallecido por accidente sufrido en la localidad gerundense de Sant Pere de Ribes, un total de 27.800 firmas de adhesión a la campaña «Basta de muertos en bicicleta» y mediante las que se solicita de los poderes públicos medidas para la protección de los ciclistas en las vías de comunicación urbanas e interurbanas. Los escritos van dirigidos en el encabezamiento, asimismo, a los Ministros de Educación y Ciencia, de Justicia e Interior y de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente, respectivamente, a los que igualmente se les traslada el contenido y propósito de aquéllos.

La Sra. Palacios Salvador aportó como documentación el trabajo-encuesta «Uso y seguridad en la utilización de la bicicleta», trabajo e interpretación de la en-

cuesta realizada a la población escolar de 4º a 8º de E.G.B. de Sitges, de la provincia de Barcelona, realizado por la propia Sra. Palacios.

#### IV. RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS

A partir del conocimiento exhaustivo de la realidad compleja constituida por su objeto de estudio, la Ponencia formula las recomendaciones y propuestas siguientes, ordenadas en ocho bloques temáticos, los que se indican a continuación:

- A) Educación vial más acorde.
- B) Hacia una seguridad vial del siglo XXI. Comportamientos en carreteras y vías urbanas.
- C) Infraestructuras.
- D) Medidas de seguridad y garantía. Coberturas y cauciones.
- E) Consejo Superior de Tráfico.
- F) El uso de la bicicleta en otros espacios.
- G) Protección del peatón.
- H) La presencia de patinadores en zonas urbanas.

Así ordenadas se elevan las siguientes propuestas y recomendaciones para su concreción, desarrollo y ejecución por las Administraciones Públicas competentes en cada ámbito:

#### A) EDUCACION VIAL MAS ACORDE CON LA REALIDAD ACTUAL DEL TRAFICO URBANO E INTERURBANO

La educación vial, como la educación para la salud, aparecen como valores y actitudes de respeto hacia los demás. Se hace preciso pues incrementar las prácticas y contenidos educativos relativos a la educación vial que han de recibir nuestros escolares, en tres vertientes:

**Primera.—Los Parques Infantiles de Tráfico.**—En estos Parques, en una primera instancia, el profesor ha de recibir la información más acorde impartida por las autoridades de tráfico, los voluntarios de Protección Civil y, en su caso, los representantes de las Federaciones deportivas en cada territorio.

En una segunda instancia, una vez obtenida la formación más acorde a estos planteamientos, el profesorado ayudado por los responsables de Tráfico en cada provincia, previo convenio de colaboración entre el Ministerio de Educación y Ciencia y las Comunidades Autónomas con competencias educativas en la circunscripción, desarrollarán actividades didácticas dirigidas a los alumnos como trabajo de campo en estos Parques Infantiles de Tráfico, donde el conocimiento de las señales de tráfico al uso, los rudimentos más elementos del uso de la bicicleta y del discurrir del automóvil por las vías, utilizando para ello el material adecuado, posibilitarán un conocimiento más exacto del tráfico por parte del alumno, y una utilización correcta de la bici-

cleta como elemento de juego y de práctica deportiva de escolares y jóvenes.

**Segunda.—La Educación Vial como materia transversal.**—El profesorado habrá de impartir esta materia como complementaria del currículum escolar obligatorio, entre las edades comprendidas entre los 6 y los 16 años, debiendo ponerse a disposición de los Centros docentes el material necesario por parte de la Administración competente.

La Administración Educativa ha de dar todo el soporte a aquellas iniciativas que se lleven a cabo, voluntariamente, por maestros o personas sensibilizadas por esta faceta de la educación vial, ya que, a su través, se fomentarían con toda probabilidad las iniciativas de otros educadores y se generarían materiales educativos adecuados. Esta medida no impediría, al tratarse de un nuevo currículum muy abierto, que el profesorado pudiese elaborar sus propios programas y materiales didácticos relativos a una adecuada educación vial para los escolares.

En todo caso, la educación vial como materia debe partir de un método unificado, no debe ser sólo impartida por un profesor especializado, ni basada tampoco sólo en la colaboración voluntaria.

En esta tarea la figura del profesor colaborador proveniente de las Jefaturas de Tráfico, de las Policías Locales, de las Unidades de Protección Civil o de las Federaciones de Ciclismo, puede suponer un considerable enriquecimiento de la labor, en la línea de mejorar las actitudes cívicas ciudadanas y de convivencia, previa formación de dicho profesorado conforme a un plan al efecto trazado por las Administraciones competentes.

**Tercera.—Campanas de información y sensibilización de los ciudadanos.**—Las autoridades académicas y educativas han de colaborar activamente en campañas propias dirigidas al ámbito de su competencia, es decir la educación reglada, así como colaborar en aquellas otras impulsadas de similar naturaleza con otras instituciones que pretendan mejorar la seguridad vial.

La educación vial ha de incluirse en los contenidos de las Escuelas de Padres, que se impulsan desde los departamentos de orientación de los Centros.

Al no ser la Escuela única responsable y competente para la educación vial, resulta inexcusable la colaboración de la familia en las tareas que la escuela impulse en favor de una mejor educación vial, para armonizar los mecanismos de aprendizaje en el largo proceso de elaboración de los propios criterios. Esta implicación de la familia en el mejor aprendizaje de la educación vial evitará que el alumno pueda encontrar comportamientos diferentes en el ambiente familiar con el consiguiente riesgo de resultado negativo.

**Cuarta.—Programas de enseñanza de las autoescuelas.**—Al observarse un tratamiento insuficiente del conocimiento de la bicicleta y su correspondiente derecho en el tráfico rodado, los programas de enseñanza de

las autoescuelas han de reforzar esta realidad y poner mayor énfasis en el respeto al ciclista, en el derecho del cicloturista a discurrir ordenadamente por las distintas vías, siempre desde el respeto a la norma vigente, y desde la consideración de que en el tráfico rodado es posible la convivencia no agresiva del automóvil con otros elementos débiles: la bicicleta y el peatón.

En este sentido se hace preciso una o dos unidades específicas a impartir por las autoescuelas a los futuros conductores, en las que han de contemplarse las partes fundamentales de estas propuestas de recomendaciones que se formulan, una vez recogidas por las instancias competentes. Las autoridades competentes en materia de tráfico habrán de adoptar al efecto las medidas necesarias.

#### B) HACIA UNA SEGURIDAD VIAL DEL SIGLO XXI COMPORTAMIENTOS EN CARRETERAS Y VIAS URBANAS

**Quinta.—Campanas divulgativas y disuasorias.**—Es necesario avanzar en esta materia, propiciando con mayor intensidad y extensión campañas ejemplarizantes que por su impacto y carácter aleccionador, nos ofrezcan los distintos medios de comunicación, escritos o audiovisuales. Estas campañas deben ser promovidas fundamentalmente por la Dirección General de Tráfico, el Consejo Superior de Deportes, la Federación Española y las Territoriales de Ciclismo, las Comunidades Autónomas, las Corporaciones Locales y otros sujetos implicados en este ámbito, tales como las asociaciones deportivas, los fabricantes de bicicletas y las compañías de seguros. Los ciclistas profesionales han de participar en estas campañas divulgativas.

Estas campañas han de servir, primero para informar, y segundo para prevenir o evitar los riesgos de los accidentes ocasionados como consecuencia de la práctica del ciclismo. Las fechas vacacionales, los fines de semana, y especialmente los meses de abril a octubre, además de los períodos de tiempo previos coincidentes con los llamados «puentes» resultan los más adecuados para una mayor difusión de estas campañas.

El contenido de los mensajes y de los reportajes ha de ser elaborado por expertos y especialistas evitando la frivolidad y marcando el acento en los factores que conducen al fatal desenlace del accidente.

**Sexta.—La bicicleta en el medio urbano.**—Las distintas Administraciones Públicas, especialmente las Corporaciones Locales, cada una en su ámbito, han de promover iniciativas conducentes a facilitar la circulación de la bicicleta en el tráfico rodado de las ciudades, cultura con tendencia al alza en nuestro país, y que a medio plazo sería deseable se situara en parámetros similares a los de los países de nuestro entorno comunitario en los que la bicicleta forma parte de la tradición como vehículo en el desplazamiento para el ocio y el trabajo de buena parte de los ciudadanos europeos.

En esta línea, como medidas a implantar y en su caso, mejorar, la Ponencia sugiere las siguientes:

— El carril-bici urbano, perfectamente señalizado y trazado, que evite excesivos cruces e intersecciones, y que en su diseño, para que sea de la mayor utilidad ha de cubrir la circunvalación de la ciudad y su corte en diagonal. El carril ha de estar perfectamente diferenciado y coloreado respecto del asfalto que le rodea y con una anchura no inferior a dos metros.

— Las policías locales han de prestar especial celo al respeto por parte de todos los vecinos de este espacio especialmente reservado para la bicicleta. A dicho efecto sería apropiado, con carácter ejemplarizador, que algunos números de las Policías Locales realizaran sus tareas de vigilancia relativos a los ciclistas en ciudad, utilizando la bicicleta como medio de locomoción.

— Los aparcamientos para bicicletas, especialmente ubicados en plazas, a lo largo de los carriles-bicicleta, en las zonas escolares y universitarias y en las cercanías de parques y jardines.

— Al considerar la bicicleta como medio de locomoción, se hace preciso pensar en la combinación que ha de hacerse con el transporte de la misma. En este sentido, han de facilitarse el transporte de la bicicleta en los medios de transporte colectivo más usuales: ferrocarril urbano, de cercanías, de largo recorrido, líneas de autobuses en su caso y autobús urbano. Complementariamente, el servicio de paquetería y de facturación sería apropiado en esta dirección.

En tal sentido se insta a la Administración para que defina, primero, y adecúe después, las condiciones que deben reunir los soportes para el transporte de la bicicleta en automóviles, con arreglo a lo establecido en este apartado por otros países de la Unión Europea. La toma de decisiones para esta medida se hará, en todo caso, siguiendo criterios de seguridad y visibilidad.

Se recomienda no superar la velocidad de 30 Kms/h. cuando se utilice la bicicleta como medio de locomoción y transporte en orden a una conducción más sosegada y segura para el propio ciclista.

Se considera procedente por ser del máximo interés la creación a modo de experiencia, de ciudades piloto que integren un modelo de tráfico que compatibilice la circulación peatonal, el transporte a motor y la bicicleta, estableciendo vías especiales para cada uno. Estas ciudades piloto deberían ser de tamaño medio, en ellas se realizarán inversiones para la creación de vías que incentiven el uso de la bicicleta. Las citadas inversiones serán financiadas por el Estado, las Comunidades Autónomas y los Fondos Europeos, con independencia del concurso activo de aquellas entidades privadas que pongan en práctica programas para la seguridad vial.

Asimismo, los municipios deberían facilitar el uso de la bicicleta, entre otras medidas con:

- direcciones únicas para automóviles, o bien para bicicletas;
- giros prohibidos para unos u otros;
- determinados semáforos;
- zonas de acceso restringido para automóviles o bicicletas;

- áreas peatonales; y
- carriles reservados para bicicletas.

**Séptima.—Vías interurbanas de conexión por zonas.**—Sería conveniente que las Comunidades Autónomas, en colaboración con las Corporaciones Locales, diseñaran y construyeran vías de conexión para permitir el desplazamiento de los usuarios de la bicicleta.

**Octava.—Instrucción de tráfico complementaria.**—Desde la consideración de que la cultura vial de nuestro país data de los años 30, en los que se promulgó el derogado en parte Código de Circulación, se hace preciso contemplar en las normas legales, por derecho propio, esta realidad emergente de la práctica del ciclismo en vías urbanas e interurbanas.

Así, el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, obvia esta realidad y es escaso el tratamiento que se da a la bicicleta y al ciclista en su articulado.

La cultura vial que se pretende en nuestra sociedad presente y de cara al siglo XXI, hace obligatoria la elaboración de una instrucción de tráfico complementaria que bajo el epígrafe de «utilización deportiva de la carretera» contemple lo siguiente:

\* Salidas en grupo.

La regulación de las salidas en grupo de los ciclistas, que ha de conocerse (o, en su caso, autorizarse) por las autoridades de tráfico en la provincia, oídos los representantes de la federación y de los clubes y asociaciones deportivas, que han de formar parte del llamado Consejo Asesor Provincial de Tráfico, a imagen y semejanza del Consejo Superior de Tráfico existente a nivel nacional.

Dichas salidas en grupo una vez reguladas han de permitir la presencia de coches de apoyo que inicien y cierren carrera. Estos coches han de estar dirigidos y pilotados por personal con conocimiento suficiente de la modalidad ciclista, provistos de megafonía y señales luminosas en el vehículo, así como en el manejo de las señales precisas y sus banderines, para un buen discurrir de la marcha en cruces, intersecciones, circulación de vehículos en sentido contrario, reclamación de reducción de velocidad, etc.

La formación de estos monitores ha de hacerse por las Jefaturas Provinciales de Tráfico y la Federación de Ciclismo respectiva, quienes otorgarían la licencia o credencial correspondiente a estos efectos.

\* Salidas individuales.

En el tratamiento de estas salidas de los ciclistas debe recomendarse circular lo más cercano a la derecha de la vía, y en su caso, por el arcén, recordando la prohibición que establece el artículo 18 del Reglamento General de Circulación de utilización de monocascos audi-

tivos que dificultan la identificación de vehículos con el consiguiente riesgo.

\* Salidas en grupos reducidos.

Se deberá permitir la circulación en paralelo de los ciclistas, haciéndolo siempre por la zona más próxima a su derecha y en su caso, por el arcén, con la observancia a las señalizaciones y con la toma de precauciones que en todo momento exija la carretera.

\* Distancias de seguridad.

Se deberá establecer que la distancia de seguridad en los adelantamientos de los ciclistas será de 2,5 metros cuando el vehículo que adelanta sea un camión u otro «largo y pesado» y de 2 metros cuando sea cualquier otro tipo de vehículo.

\* Utilización de arceles.

El ciclista habrá de circular siempre por el arcén, en el caso de que éste exista, y así aparezca identificado o señalizado en la carretera.

\* Cruces, intersecciones y accesos a vías.

El ciclista tendrá especial precaución en estos supuestos, en los que no tendrá preferencia salvo señal que indique lo contrario, reduciendo en todo caso el ritmo de la marcha, y deteniéndose si no es suya la prioridad.

Se determinará la prohibición del adelantamiento en las intersecciones, cruces y acceso a otras vías.

El ciclista tendrá prioridad en los giros a la derecha y en particular si continúa la marcha, de forma que no podrá ser adelantado por los demás vehículos que vayan a girar a la derecha.

\* Controles de alcoholemia.

Se recuerda que los ciclistas, tal y como disponen los artículos 12 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y 21 del Reglamento General de Circulación, como todos los conductores de todos los vehículos, tienen obligación de someterse a pruebas de alcoholemia.

\* Tutela del menor.

En los casos de salidas a carreteras de menores de 12 años, estos podrán hacerlo, siempre que lo hagan acompañados de responsables mayores de edad.

\* Circulación nocturna.

Estará prohibida la circulación nocturna del ciclista que tenga por objeto la vertiente deportiva, salvo las que se produzcan en el seno de las competiciones profesio-

nales. No serán sancionados por las autoridades de tráfico aquellos ciclistas que lo hicieran por razones de trabajo o por utilizar bicicleta en el desplazamiento a localidades próximas. En este caso irán provistos de elementos reflectantes en la bicicleta y en la indumentaria, así como de la suficiente línea de luz por pilas, batería, u otro medio.

\* Adelantamientos.

Estará prohibido el adelantamiento de ciclistas en presencia de la línea continua, sancionándose el incumplimiento de esta norma prohibitiva como si se tratara de otro tipo de vehículo, salvo que aquéllos circularan por arcén así señalizado e identificado.

Estará prohibido adelantar a otro vehículo que preceda en el sentido de la marcha cuando un ciclista avance en dirección contraria a una distancia inferior a los 100 metros.

**Novena.—Estudios de seguridad.** Las Administraciones Públicas, competentes en materia de tráfico y de carretera, realizarán los estudios necesarios sobre las causas de los accidentes en bicicleta y sobre la intensidad del tráfico en la bicicleta, así como sobre los «puntos negros» existentes en las carreteras, de cara a la adopción de las medidas necesarias.

## C) INFRAESTRUCTURAS

**Décima.—Acciones públicas en infraestructuras.—Fondos europeos.**—Reconociendo que las consignaciones presupuestarias para la construcción, mejora y conservación de la red viaria no permiten afrontar por las Administraciones titulares de aquella, con la urgencia e inmediatez que demanda el incremento del tráfico, se hace preciso dar prioridad a las actuaciones públicas en infraestructuras en los términos que se indican, incorporando en las previsiones del Plan Director de Infraestructuras recursos suficientes para que las nuevas infraestructuras en proyecto o ejecución recojan las adecuaciones necesarias para facilitar su uso por las bicicletas en condiciones de seguridad; así como se hace preciso recabar de los fondos europeos y sus distintos programas para las políticas del medio ambiente y las infraestructuras, la financiación necesaria que permita:

a) Mejorar las infraestructuras para permitir su más correcto uso por la bicicleta.

b) Perfilar actuaciones singulares y específicas para este área, en combinación con el conjunto de las Administraciones competentes y responsables en las políticas de infraestructuras y del medio ambiente con la priorización necesaria:

\* Carriles-bici interurbanos.

El carril-bici -que se sitúa entre las acciones de selección de itinerarios prioritarios para el tráfico ciclista-

ha de estar diseñado de tal forma que quede perfectamente separado físicamente del firme de la vía principal. Ha de discurrir paralelo a éste, debe ser utilizado exclusivamente por ciclistas, con una anchura en torno a los 2 metros, pintado en color, y evitando, en lo posible, la mayor parte de cruces e intersecciones en los que habrán de respetarse, en todos los casos, las señales al efecto.

El carril-bici dará vida a las llamadas «rutas verdes», que en todo momento deben aparecer así identificadas, con expresión de la velocidad máxima que ha de utilizarse, y que no debe superar los 40 kms/h.

\* Arcenes.

Los arcenes pueden ser compartidos y exclusivos para ciclistas. En este ámbito resulta prioritaria la actuación que permita la ampliación de arcenes asfaltados y que, en algunos itinerarios así identificados en cada provincia para ciclistas, se dé una tintura de color para el arcén, con la existencia de bandas sonoras o setos de protección, impidiendo de esta forma la irrupción de vehículos en los mismos, salvo emergencia. Las Administraciones competentes vendrán obligadas a la limpieza y conservación periódica de los arcenes dentro de las actuaciones anuales recogidas en sus presupuestos para conservación y explotación de carreteras.

\* Asfaltado y acondicionamiento.

El mantenimiento adecuado de las vías, la reparación de baches, limpieza de arcenes y acondicionamiento de carreteras evitarían riesgos y permitirían una circulación más segura.

En este sentido se ha de aprovechar y utilizar toda la anchura permitida de arcén o extremos de la carretera, perfectamente cubiertas estas zonas de asfalto, sin flecos, adherencias o calvas en los extremos de las vías, que serían elementos de seguridad.

Los proyectos de reparación y modificación de carreteras, al menos en la red principal, deberán incluir arcenes de 2 metros de ancho para permitir la circulación en bicicleta. En aquellos lugares donde no sea posible, se dará preferencia mediante señales de tráfico a los ciclistas que circulen por la carretera.

\* Vallas metálicas protectoras en carreteras.

Las vallas metálicas protectoras en carreteras han de ser redondeadas en los vértices y pivotes verticales de sostén.

\* Utilización de las vías de servicio en autovías y autopistas.

Se insta a las Administraciones competentes para que las vías de servicio de las autovías y autopistas sean asfaltadas y puedan ser, de esta manera, utilizadas los fines de semana, preferentemente por ciclistas y con ca-

rácter muy restringido a otros usuarios que manifiesten una conducción sosegada y con velocidad no superior a los 50 kms/h.

\* Circuitos bicicleta.

Por procedimiento análogo y con idéntico objetivo al del carril-bici, es aconsejable que el conjunto de las Administraciones Públicas faciliten la construcción de circuitos exclusivamente para el uso de ciclistas.

\* Circuitos sobre antiguos trazados de vías de tren. CICLO-RAIL.

Se interesa al Gobierno que requiera a Renfe y FEVE para que, de acuerdo con las actuaciones emprendidas por la Fundación de Ferrocarriles Españoles de definición y adecuación de las «vías verdes», se facilite a través de los convenios pertinentes de cesión o de uso, con las Comunidades Autónomas, las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos, la posibilidad de utilización de dichas «vías verdes», vías férreas abandonadas, diseñándose trazados específicos para la práctica del ciclismo.

La casuística y la experiencia, indicarán si sobre estas vías férreas abandonadas ha de circularse con bicicleta de montaña o sobre bicicleta de carretera previo asfaltado del ancho entre vías, o ambas modalidades, aprovechando los más de 3.000 kms. de vías abandonadas que existen en nuestro país.

El conjunto de dichas actuaciones públicas que contribuirán a mejorar el tráfico ciclista y la mejor convivencia entre el ciclista y el automovilista, así como la seguridad de ambos, pueden requerir la obtención de terrenos o la renuncia a derechos de reversión en cuya gestión debieran colaborar con la Administración titular los respectivos Ayuntamientos.

**Decimoprimer.**—**Señalizaciones.**—Teniendo en cuenta la existencia de carriles-bici, vías prioritarias para ciclistas, intersecciones entre aquéllas y otras vías con otros vehículos o peatones, contingencias no previstas en el Reglamento General de Circulación que incorpora únicamente dos señales referidas a la bicicleta, se insta la modificación del citado Reglamento en orden a incorporar nuevas señales de tráfico que adviertan de la presencia de ciclistas en carreteras y vías. Dichas señalizaciones pueden ser horizontales, pintadas sobre el asfalto o verticales, tradicionales al uso, que den preferencia, limiten velocidad o prohíban la circulación de ciclistas, en su caso. Las Administraciones competentes habrán de colocar dichas señales en la red viaria.

Respecto de las señales acústicas parece recomendable que en caso de adelantamientos de ciclistas por automovilistas, se anuncie por éstos con alguna antelación este extremo utilizando la señal acústica.

**Decimosegunda.**—**Itinerarios.**—En esta materia se recomienda que por las Jefaturas Provinciales de Trá-

fico en coordinación con las Demarcaciones de Carreteras del Estado, de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Provinciales, se diseñen recorridos alternativos para los fines de semana, preferentemente para uso de ciclistas, en aquellas zonas de especial interés paisajístico, poco frecuentadas por vehículos y con trazados que permitan una marcha segura de los deportistas.

Estos recorridos alternativos, no deben prohibir en ningún caso la circulación de automóviles, pero sí estarían suficientemente identificados y señalizados, con limitación de velocidad no superior a 60 kms/h y con distancias no superiores a los 80 kms.

Los Consejos Asesores Provinciales de Tráfico, ya referidos en este Informe, habrán de participar en la adopción de las medidas al efecto reseñado.

Por propia seguridad, la de terceros, y en evitación de riesgos, no podrá circularse en bicicleta por autopistas. En el caso de autovías y carreteras nacionales de especial densidad se estará a lo que determinen las autoridades de tráfico y los responsables competentes de las Comunidades Autónomas y Dirección General de Carreteras. Pero en el caso de prohibición se deberán proporcionar rutas alternativas debidamente señalizadas y con preferencia para los ciclistas.

#### D) MEDIDAS DE SEGURIDAD Y GARANTIA. COBERTURAS Y CAUCIONES

**Decimotercera.—Seguro para ciclistas.**—Siendo prioritario proceder al aseguramiento de los ciclistas, la Ponencia entiende que el mismo podrá hacerse a través de mutualidad deportiva o compañía de seguros.

Estos seguros deben fomentarse por la Federación Española de Ciclismo y las Territoriales, y por los clubes, asociaciones y peñas cicloturistas. En todo caso, se recomienda facilitar su suscripción en el momento de la adquisición de la bicicleta en el correspondiente comercio o punto de venta.

La cobertura del seguro podría abarcar tanto los daños propios en la bicicleta, el robo y expoliación, la responsabilidad civil derivada para el asegurado por los daños y perjuicios causados involuntariamente a terceros por el uso de la bicicleta, y los accidentes individuales (fallecimiento e invalidez permanente).

Habrà de estudiarse la extensión a los cicloturistas extranjeros que estén circulando con sus bicicletas por las carreteras españolas de un tipo de aseguramiento en términos análogos a los referidos.

**Decimocuarta.—Uso del casco protector.**—La Ponencia recomienda que en marchas organizadas y en competiciones no profesionales, sea obligatorio el uso del casco protector.

En salidas en grupos pequeños o individualmente, se recomienda que sea igualmente obligatorio el uso del casco protector.

Fuera de dichos ámbitos, es decir, en ciudad, y en el ámbito de la competición profesional el uso del casco

habrá de ser facultativo, aún cuando se fomente el mismo como medio de atenuación de accidentes.

En las campañas informativas y disuasorias que se programen, se insertarán con carácter preferente las ventajas del uso del casco protector.

**Decimoquinta.—Seguridad pasiva de la bicicleta.**—Aun reconociendo la fragilidad de la bicicleta, se recomienda a los fabricantes del sector la construcción de estas máquinas con los elementos rígidos y de calidad suficiente que coadyuven en la reducción de los accidentes y de la gravedad de los mismos. En particular dichos sujetos han de prestar especial cuidado a los segmentos reflectantes de llantas, radios, pedales y zonas posteriores de la bicicleta, para permitir la plena visibilidad de la bicicleta por los otros vehículos que circulen por la carretera.

Ha de estudiarse que por las autoridades competentes se adopten las medidas que procedan para la homologación de bicicletas.

**Decimosexta.—Indumentaria.**—Como un elemento más de la seguridad pasiva del ciclista sobre la bicicleta, se recomienda que la indumentaria del mismo ha de confeccionarse con los materiales adecuados y con coloridos lo suficientemente identificables y visibles, tanto en horas de sol como en las del alba y del crepúsculo.

**Decimoséptima.—Licencias federativas y «verdes».**—Se recomienda que la licencia federativa expedida por las Federaciones para profesionales, aficionados y cicloturistas, tendrá como obligatoriedad la realización de un reconocimiento médico y conllevará las ventajas propias y derivadas del aseguramiento de la mutualidad, así como las ventajas de pertenecer a este colectivo, que habrá de recibir periódicamente información de su interés tanto para la práctica deportiva como para las de seguridad que nos ocupa.

Existirá una licencia «verde» que será expedida por las Federaciones para los ciclistas no federados, y que conlleva paralelamente la cobertura y suscripción de un seguro mínimo, también facilitado por la Federación, y de validez para actividades no oficiales promovidas y organizadas por ésta, fuera del ámbito propio de la competición.

**Decimooctava.—Guía de la bicicleta y del ciclista.**—Se recomienda que tanto la licencia federativa como la «licencia verde», comporten la entrega anexa de una guía básica de la bicicleta y del ciclista con el resumen de aquellas observancias de interés relativas a la seguridad vial y al buen uso y manejo de la bicicleta.

Asimismo esta guía, confeccionada por la Federación respectiva, en colaboración con la autoridad competente en materia de tráfico, será entregada a todos los cicloturistas asociados y no asociados a peñas o clubes, por los puntos de venta de bicicletas a la hora de adquirir una de ellas.

Los puntos de venta de bicicletas han de reclamar estas guías a la Federación correspondiente.

**Decimonovena.—Documentación e identificación.**—Se recomienda que el ciclista en su marcha lleve consigo la documentación mínima personal o licencia para su identificación en cualesquiera de los casos o supuestos: participación en pruebas; e identificación requerida por los Agentes de Tráfico, en caso de accidente, desorientación, etc.

#### E) CONSEJO SUPERIOR DE TRAFICO

**Vigésima.—Participación de otros representantes.**—Se interesa que se adopten las medidas pertinentes para que en el Consejo Superior de Tráfico vigente tomen parte con pleno derecho un representante federativo, un representante de los cicloturistas y un representante de las asociaciones de automovilistas, en cuanto ello supone que se lleve la voz y opinión de los practicantes del ciclismo y de los automovilistas al que se ha de constituir como foro genuino de asesoramiento y decisión en materia de tráfico.

De manera análoga, deberían constituirse en cada Comunidad Autónoma o en cada provincia, un Consejo Asesor de Tráfico compuesto por la autoridad correspondiente, los representantes de carreteras de las Administraciones competentes, Protección Civil, Federación de Ciclismo, un representante de peñas, clubes ciclistas y un representante de las asociaciones de automovilistas.

#### F) EL USO DE LA BICICLETA EN OTROS ESPACIOS

**Vigésimoprimerá.—La bicicleta en caminos rurales y cañadas.**—Por lo que se refiere al uso de la bicicleta de montaña por caminos rurales y cañadas, ha de favorecerse tal uso alternativo y complementario de la bicicleta de montaña (todo terreno) por espacios distintos a las vías ordinarias abiertas al tráfico rodado, lo que alivia la presencia de ciclistas en carretera con el consiguiente descenso de riesgos potenciales consustanciales de colisión y accidentes automóvil-bicicleta.

Las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos deben diseñar y establecer los itinerarios más adecuados por caminos rurales, cañadas, vías pecuarias, líneas de

cortafuegos, etc. respetando la propiedad privada de fincas, y, en su caso, solicitando los permisos pertinentes.

Con carácter accesorio se deberán distribuir las aconsejables áreas de descanso y se establecerán bases de uso con el máximo respeto del medio ambiente.

#### G) PROTECCION DEL PEATON

**Vigésimosegunda.—La protección de otros elementos débiles del tráfico.**—Por las Administraciones Públicas, especialmente por los Ayuntamientos, competentes se adoptarán las medidas necesarias para garantizar la configuración y diseño de los itinerarios para peatones como elementos de un conjunto continuo, que ha de ser seguro, que ha de proteger su prioridad frente a cualquier vehículo, que sea coherente en sí mismo y en relación con el acceso a los transportes colectivos, y que atienda a las especificidades de determinados grupos de población como, entre otros, las personas mayores, las personas con movilidad reducida, los invidentes o los niños.

Los marchadores, practicantes de «footing» y corredores, tanto en vías urbanas como en carreteras, discurrirán por la izquierda con el equipamiento adecuado (zapatillas, brazaletes reflectantes, etc...) que les permita ser identificados por el resto de los elementos del tráfico.

#### H) LA PRESENCIA DE PATINADORES EN ZONAS URBANAS

**Vigésimotercera.—La práctica del patinaje en zonas urbanas.**—Por las Administraciones Públicas competentes se adoptarán las medidas pertinentes para reducir los riesgos que para los peatones, vehículos y practicantes y el entorpecimiento de la circulación que pudiera originar la práctica del patinaje en zonas urbanas, estudiando la creación de zonas acotadas para que los patinadores puedan practicar dicha afición sin peligro para terceros.

Los patinadores habrán de dotarse del equipamiento adecuado cuando practiquen dicha actividad para poder ser identificados por otros elementos del tráfico.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de noviembre de 1995.—El Presidente de la Comisión, **José Luis Martínez Blasco**.—El Secretario de la Comisión, **Enrique Martínez Martínez**.

**Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID**

**Cuesta de San Vicente, 28 y 36**

**Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid**

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**