

LIBRO BLANCO SOBRE

La Protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana



Plan de choque para la reducción de la siniestralidad



“No vive el que no vive seguro”

- *Francisco de Quevedo* -

PARTICIPAN

Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències

Colectivo Valencia en Bici. Miembros Coordinadora Con Bici

Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport

Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública

Diputació d'Alacant

Diputació de Castelló

Diputació de València

Dirección General de Tráfico. Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia

Federació de Ciclisme CV

Federació de Triatló de la CV

Federació Valenciana de Municipis i Províncies

ÍNDICE

PRÓLOGO DEL PRESIDENT DE LA GENERALITAT

1. INTRODUCCIÓN. PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL

2. OBJETIVO

3. DATOS DE ACCIDENTALIDAD CICLISTA

4. EL USUARIO DE LA BICICLETA

5. ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE ACCIDENTALIDAD

6. MAPA DE ACCIDENTALIDAD EN CARRETERAS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

7. ESCENARIOS DE MEJORA

8. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020. MINISTERIO DEL INTERIOR

9. MEDIDAS PROPUESTAS

10. HOJA DE RUTA

11. ESTUDIOS DE REFERENCIA

PRÓLOGO DEL PRESIDENTE DE LA GENERALITAT



El 16 de junio de 2017, en una convocatoria de urgencia que reunió en el Palau de la Generalitat a representantes de la Dirección General de Tráfico, Federación de Ciclismo de la Comunitat Valenciana, Federació de Triatló, Colectivo Valencia en Bici, direcciones generales competentes en Seguridad Vial, Deporte, Salud Pública, y Emergencias, la Federación Valenciana de Municipios y Provincias y diputaciones provinciales, me comprometí a que una comisión de expertos se pusiera a trabajar de inmediato en la redacción de un Libro Blanco sobre la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana, que incluyera un Plan de Choque para la reducción de la siniestralidad en las carreteras valencianas.

Hoy, un mes después de aquel compromiso que formulé, tengo la satisfacción de presentar este documento de trabajo que, utilizando el argot ciclista, se ha realizado contrarreloj dada la urgencia y la premura que el asunto requería. Según el último balance del Ministerio de Interior, un total de 58 ciclistas fallecieron en las carreteras españolas en 2015 y 652 resultaron heridos hospitalizados. En la Comunitat Valenciana, hemos vivido un mayo de 2017 negro en cuanto a la siniestralidad ciclista. Se produjeron 15 atropellos de ciclistas en diez días, en los cuales 3 de ellos murieron y dos resultaron en estado grave. De los conductores implicados en el accidente, 3 de ellos estaban en estado ebrio o drogados.

Estas cifras tan alarmantes nos llevaron a marcarnos un objetivo claro: Trabajar sobre una serie de medidas de carácter preventivo, pero también pedagógico, que contribuyan a poner el contador a cero en cuanto a accidentes ciclistas en nuestras carreteras. Hemos de tener en cuenta que la Comunitat Valenciana tiene una gran tradición en la práctica de este deporte. La Federación Valenciana de Ciclismo es la segunda de España por cifra de inscritos, unos 10.000, mientras que la de triatlón es la primera, con más de 5.200 deportistas. Asimismo, la Comunitat Valenciana, cada vez más es un destino cicloturístico, tanto extranjero como nacional, por lo que hay que ofrecer al visitante las mismas garantías de seguridad que tienen sus países o zonas de origen.

El presente Libro Blanco es, por tanto, la respuesta de la Generalitat a una demanda por parte de un colectivo muy numeroso en la Comunitat Valenciana que reclama más seguridad, pero también es un compromiso necesario de que impregne en la ciudadanía la cultura de la prevención y, también, la cultura de la bicicleta: Generar valores de respeto y fomento de la misma puesto que se trata de un vehículo esencial en nuestra movilidad, ayuda a la salud y en la lucha contra el cambio climático.

Tras un amplio debate en la redacción de este documento, y en el que se ha pedido asesoramiento a la Dirección General de Tráfico y a las consellerías del gobierno valenciano competentes en la materia, planteamos mejorar la señalización de itinerarios ciclistas, la realización de aforos de tráfico ciclista, aumentar las campañas de concienciación y formación orientadas a la problemática ciclista, instalación de nuevos radares puntuales o de tramo, e incrementar la vigilancia en materia de velocidad y consumo de alcohol y otras drogas en tramos conflictivos.

Somos conscientes de que esta es la primera etapa de una carrera de fondo en la que la Generalitat no quiere convertirse en el farolillo rojo dentro del conjunto de regiones de la Unión Europea. Pretendemos, finalmente, formar parte del sprint de meta, conseguir entre todos los valencianos el maillot de líder para que nuestra Comunitat pueda ser modelo de esa Cultura de la bicicleta que impera ya desde tiempo en muchos países europeos.

1. INTRODUCCIÓN. PLAN DIRECTOR DE SEGURIDAD VIAL

El Plan Director de Seguridad Vial de la Generalitat (PDSV), aprobado por Acuerdo del Consell de 7 de abril de 2017, es un plan estratégico para la mejora de la seguridad vial que define las líneas prioritarias de trabajo y sirve de guía no sólo a las administraciones gestoras de carreteras, sino también a administraciones de otros ámbitos, como la educación, la sanidad, la industria y la respuesta a las emergencias, así como institutos, organismos y asociaciones implicadas en la seguridad vial, entendiéndose que la seguridad vial es una responsabilidad compartida. Otro enfoque que establece el plan es La Visión Cero: trabajar con el objetivo de conseguir cero muertos y heridos graves por accidentes de tráfico.

Los desplazamientos en bicicleta se están incrementando, por motivos de trabajo, deporte o turismo. La protección de los colectivos vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas, es uno de los objetivos estratégicos ya establecidos en el Plan Director de Seguridad Vial de la Generalitat. El plan establece diversas Líneas de Intervención para los usuarios vulnerables, que incluyen Planes de acción específicos.

Para el desarrollo y seguimiento del PDSV se ha constituido la Comisión de Seguimiento, con representantes de cada una de las seis consellerías que tienen asignadas funciones en el ámbito del plan. Ya en la primera reunión de esta comisión, el 6 de julio de 2017, se trató el problema de la accidentalidad ciclista, cuyas conclusiones van a ser de utilidad para este Libro.



2. OBJETIVO

El Libro Blanco sobre la Protección de Ciclistas de la Comunitat Valenciana, se orienta a:

- Promover el uso de la bicicleta dentro del contexto de una vida saludable.
- Proteger a quien conduce de la posible siniestralidad por el hecho de ser un vehículo desprotegido.
- Prevenir la accidentalidad de quien conduce bicicletas y las lesiones derivadas de la misma.
- Fomentar medidas de autoprotección y seguridad vial del propio ciclista.

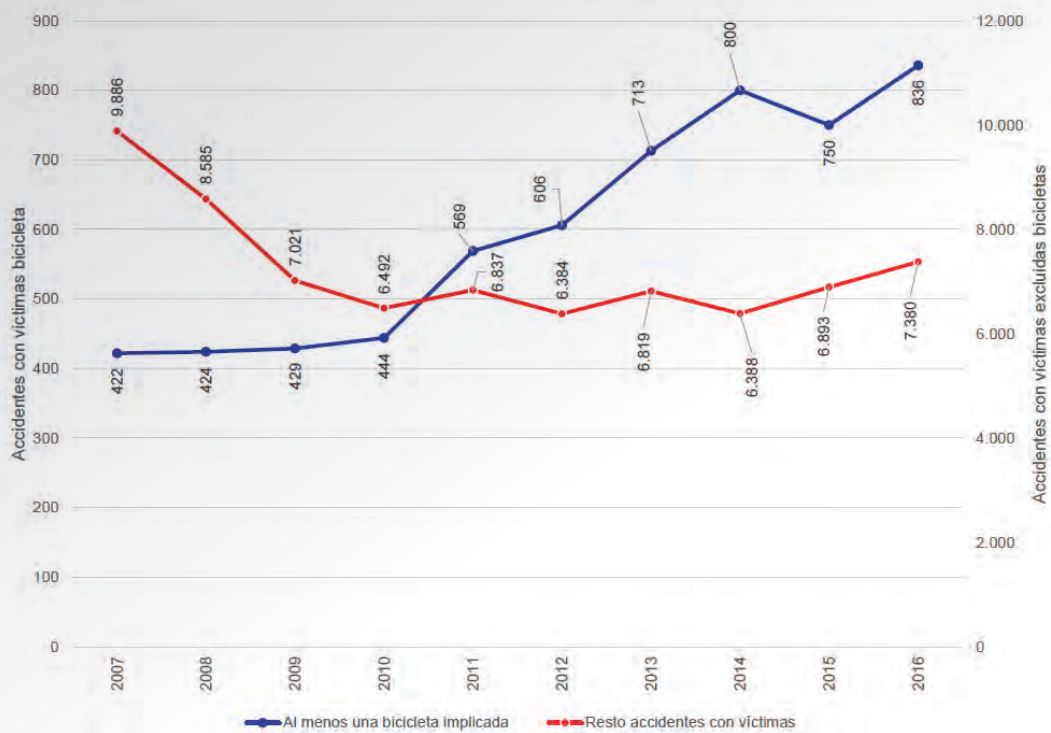
EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD. COMUNIDAD VALENCIANA. 2007-2016

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Variación 2016/2015
Accidentes con víctimas	Al menos un ciclista implicado	422	424	429	444	569	606	713	800	750	836	11,5%
	Resto accidentes con víctimas	9.886	8.585	7.021	6.492	6.837	6.384	6.819	6.388	6.893	7.380	7,1%
	Total accidentes con víctimas	10.308	9.009	7.450	6.936	7.406	6.990	7.532	7.188	7.643	8.216	7,5%
	% accidentes ciclistas	4%	5%	6%	6%	8%	9%	9%	11%	10%	10%	
Fallecidos	Ciclistas	19	10	7	9	7	5	3	11	3	13	
	No ciclistas	366	313	256	204	191	146	138	156	151	167	10,6%
	Fallecidos	385	323	263	213	198	151	141	167	154	180	16,9%
	% fallecidos ciclistas	5%	3%	3%	4%	4%	3%	2%	7%	2%	7%	
Heridos hospitalizados	Ciclistas	113	82	104	67	90	86	78	94	65	99	
	No ciclistas	2.512	2.056	1.786	1.024	1.086	970	872	825	721	766	6,2%
	Total heridos hospitalizados	2.625	2.138	1.890	1.091	1.176	1.056	950	919	786	865	10,1%
	% heridos hospitalizados ciclistas	4%	4%	6%	6%	8%	8%	8%	10%	8%	11%	
Heridos no hospitalizados	Ciclistas	292	317	297	367	471	520	624	676	699	749	7,2%
	No ciclistas	11.764	10.112	8.269	8.252	8.417	8.020	8.771	8.024	8.728	9.492	8,8%
	Total heridos no hospitalizados	12.056	10.429	8.566	8.619	8.888	8.540	9.395	8.700	9.427	10.241	8,6%
	% heridos no hospitalizados ciclistas	2%	3%	3%	4%	5%	6%	7%	8%	7%	7%	

SINIESTRALIDAD DE CICLISTAS. VARIACIÓN RESPECTO AL AÑO ANTERIOR. 2016-2015

		2015	2016	Variación 2016/2015
Alicante	Fallecidos	1	5	+4
	Heridos hospitalizados	22	33	+11
	Heridos no hospitalizados	206	249	+21%
Castellón/Castelló	Fallecidos	0	3	+3
	Heridos hospitalizados	9	17	+8
	Heridos no hospitalizados	86	94	+9%
Valencia/València	Fallecidos	2	5	+3
	Heridos hospitalizados	34	49	+15
	Heridos no hospitalizados	407	406	0%
COMUNITAT VALENCIANA	Fallecidos	3	13	+10
	Heridos hospitalizados	65	99	+34
	Heridos no hospitalizados	699	749	+7%

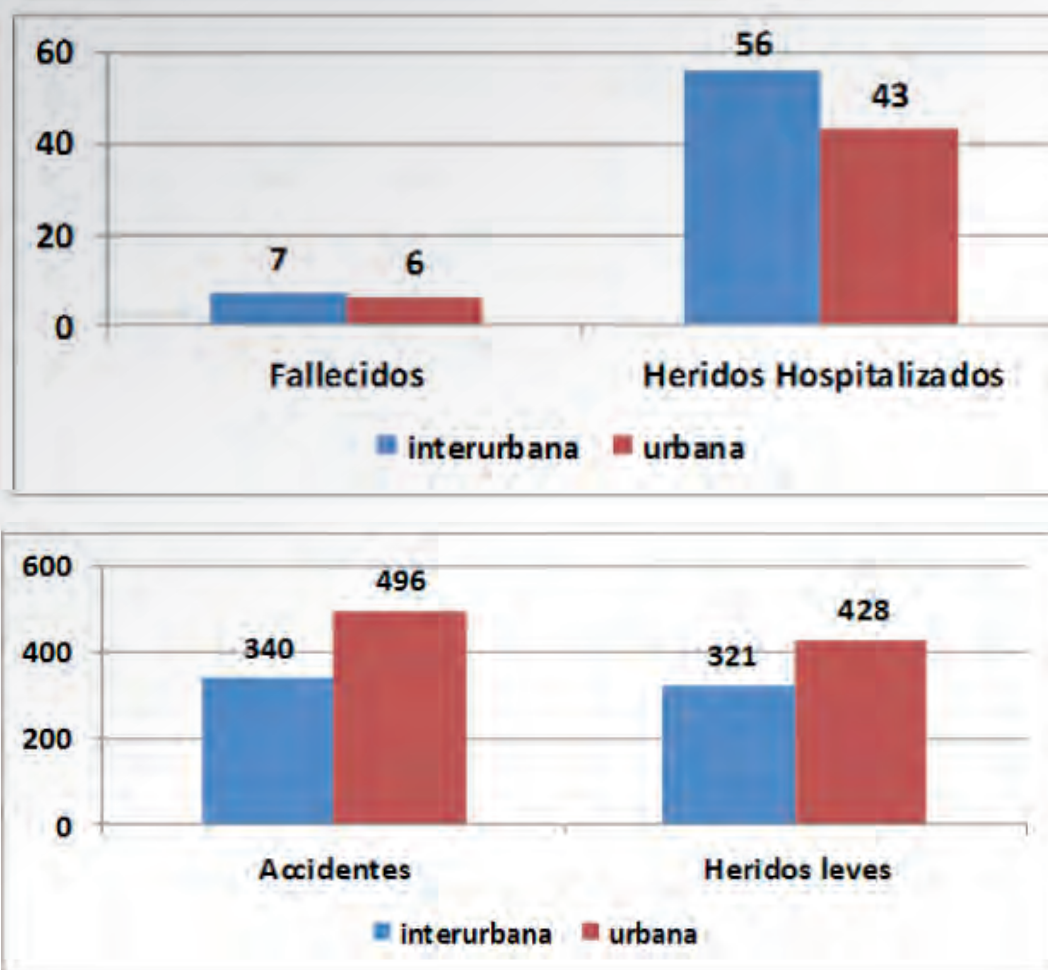
ACCIDENTES CON VÍCTIMAS COMUNIDAD VALENCIANA. VÍAS INTERURBANAS Y URBANAS



FALLECIDOS COMUNIDAD VALENCIANA. VÍAS INTERURBANAS Y URBANAS



SINIESTRALIDAD CICLISTAS EN VÍAS INTERURBANAS Y URBANAS COMUNITAT VALENCIANA 2015-2016

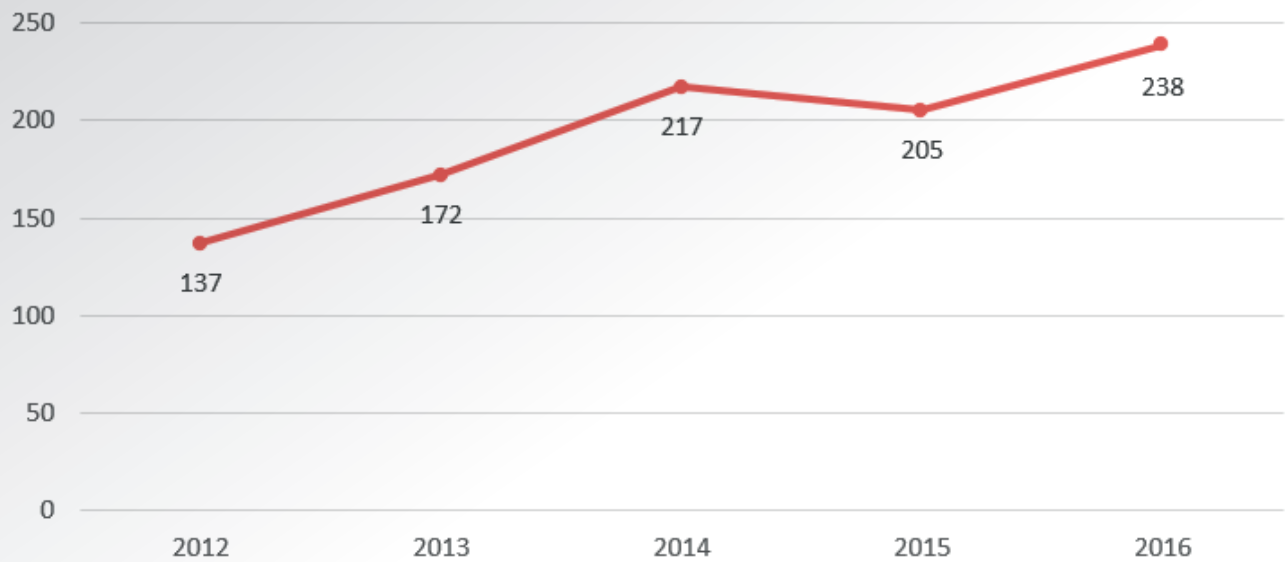


3.2 CARRETERAS DE LAS DIPUTACIONES Y LA GENERALITAT

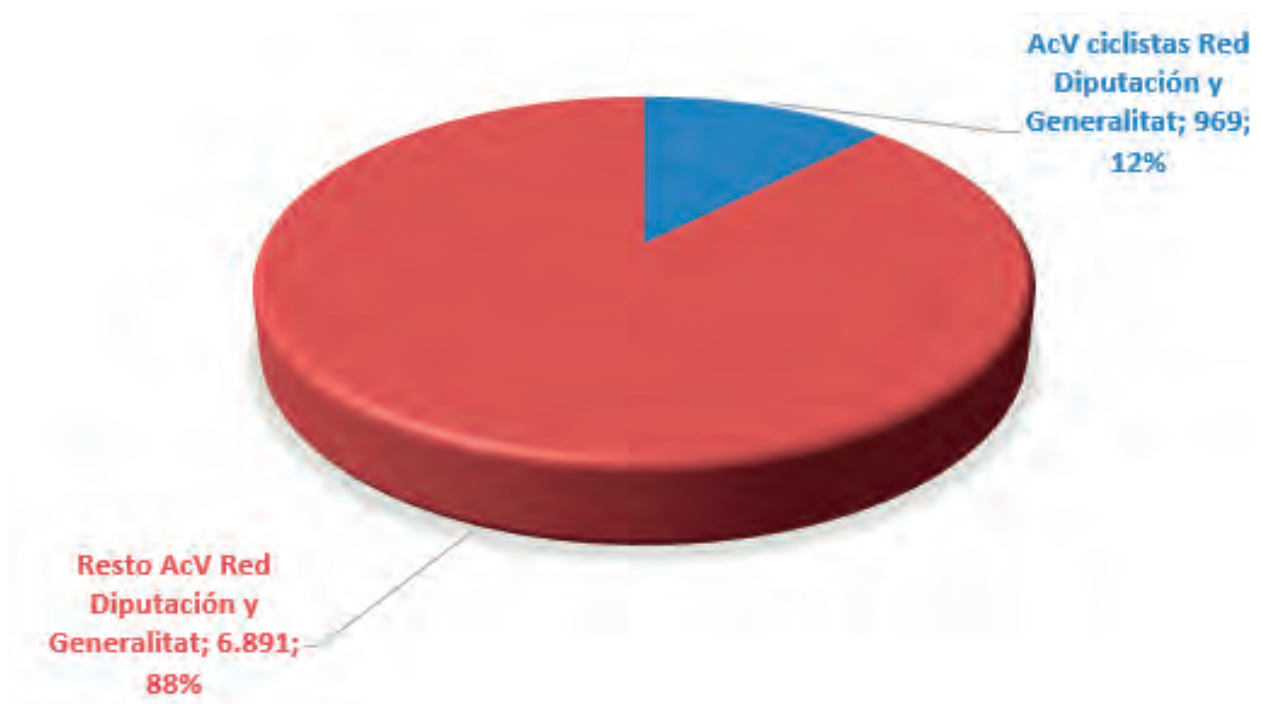
ACCIDENTALIDAD CICLISTA. RED CARRETERAS DIPUTACIÓN Y GENERALITAT. 2012-2016

AÑO	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL PERIODO
AcV	1.473	1.648	1.531	1.539	1.669	7.860
AcV ciclistas Red Diputación y Generalitat	137	172	217	205	238	969
Resto AcV Red Diputación y Generalitat	1.336	1.476	1.314	1.334	1.431	6.891
Ciclistas fallecidos	4	1	3	2	5	15
Ciclistas Graves	28	22	24	26	23	123
Ciclistas Leves	109	154	196	190	210	859
% Ciclistas fallecidos	2,8%	0,6%	1,3%	0,9%	2,1%	1,5%
% Ciclistas Graves	19,9%	12,4%	10,8%	11,9%	9,7%	12,3%
% Ciclistas Leves	77,3%	87,0%	87,9%	87,2%	88,2%	86,2%
Total Ciclistas implicados	141	177	223	218	238	997
% AcV/AcV ciclistas Red Diputación y Generalitat	9,3%	10,4%	14,2%	13,3%	14,3%	12,3%
% Resto Ac /AcV Red Diputación y Generalitat	90,7%	89,6%	85,8%	86,7%	85,7%	87,7%

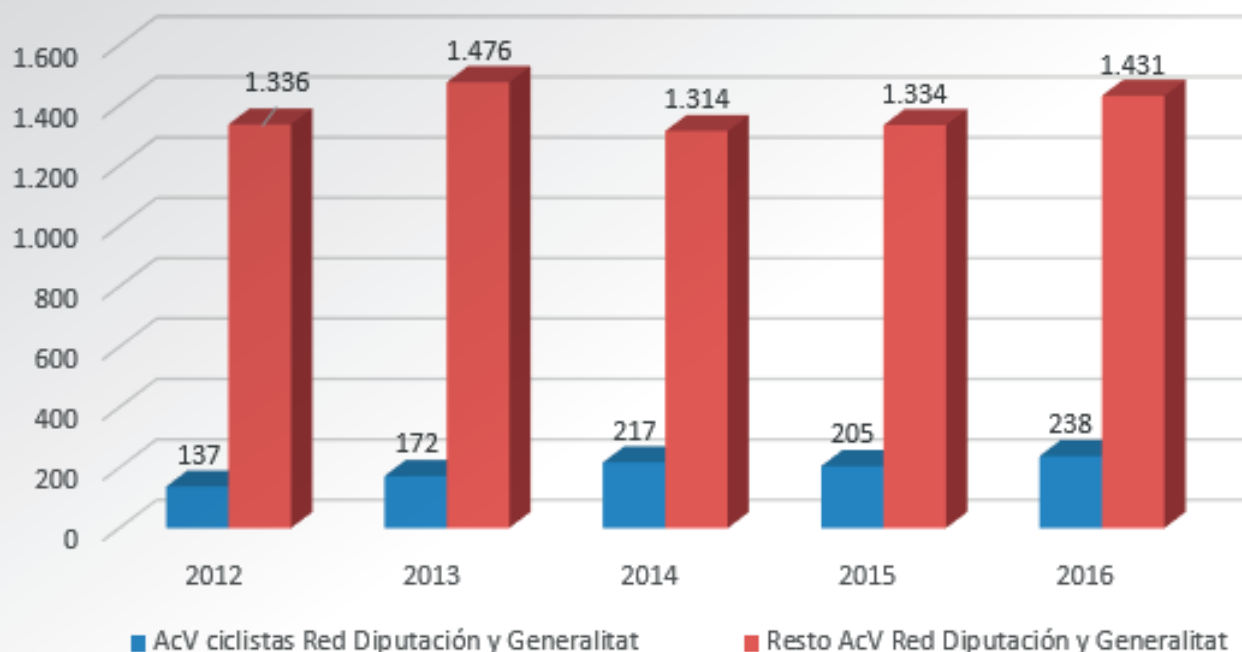
COMUNITAT VALENCIANA. RED CARRETERAS DIPUTACIÓN Y GENERALITAT.
EVOLUCIÓN ANUAL ACCIDENTALIDAD CICLISTA. PERIODO: 2012 - 2016



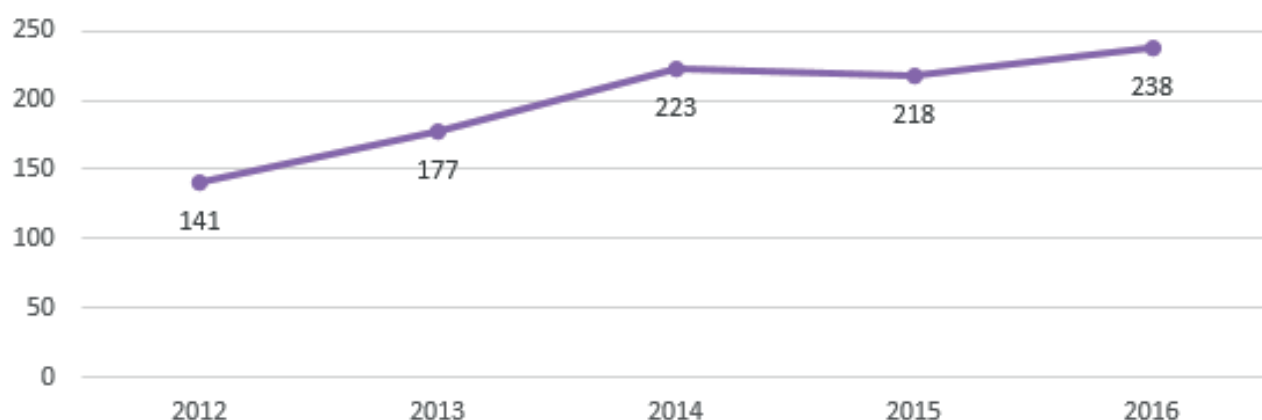
COMUNITAT VALENCIANA. RED CARRETERAS DIPUTACIÓN Y GENERALITAT.
DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL ACCIDENTES. PERIODO: 2012 - 2016



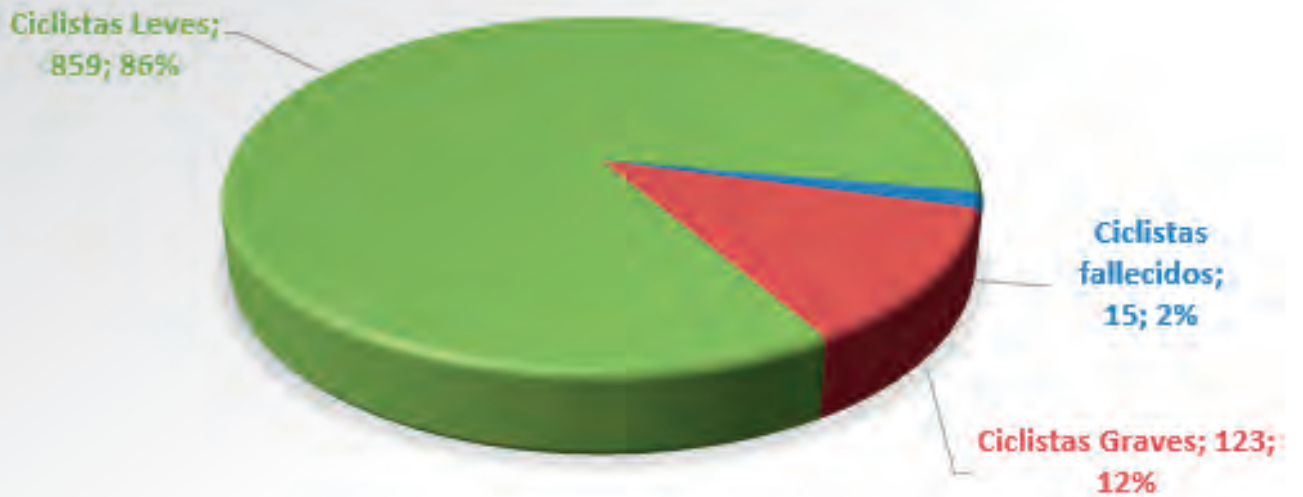
COMUNITAT VALENCIANA. RED CARRETERAS DIPUTACIÓ Y GENERALITAT.
COMPARATIVA ANUAL Nº ACCIDENTES. PERIODO: 2012 - 2016



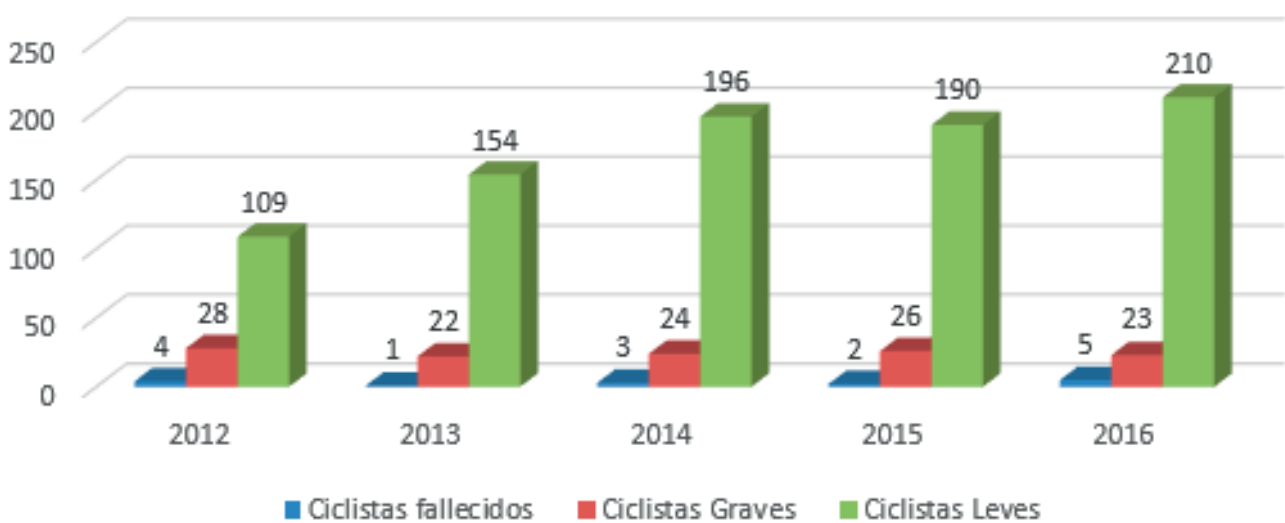
COMUNITAT VALENCIANA. RED CARRETERAS DIPUTACIÓ Y GENERALITAT.
EVOLUCIÓN ANUAL Nº CICLISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES. PERIODO: 2012 - 2016



COMUNITAT VALENCIANA. RED CARRETERAS DIPUTACIÓ Y GENERALITAT.
 DISTRIBUCIÓ PORCENTUAL CICLISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES.
 PERIODO: 2012 - 2016.



COMUNITAT VALENCIANA. RED CARRETERAS DIPUTACIÓ Y GENERALITAT.
 COMPARATIVA ANUAL Nº CICLISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES. PERIODO: 2012 - 2016.



3.3 DATOS DE SINIESTRALIDAD FACILITADOS POR LAS FEDERACIONES DEPORTIVAS

Los datos facilitados, aun haciendo referencia a un colectivo pequeño comparado con la totalidad de usuarios de la bicicleta, sirven de muestra para poner mayor énfasis en la adopción de medidas correctoras para el descenso de una siniestralidad que a falta de una proyección mayor, demuestra un aumento del número de accidentes con implicación de vehículos, dado que en la fecha actual se han registrado los mismos accidentes que en la totalidad del año anterior.

4. EL USUARIO DE LA BICICLETA

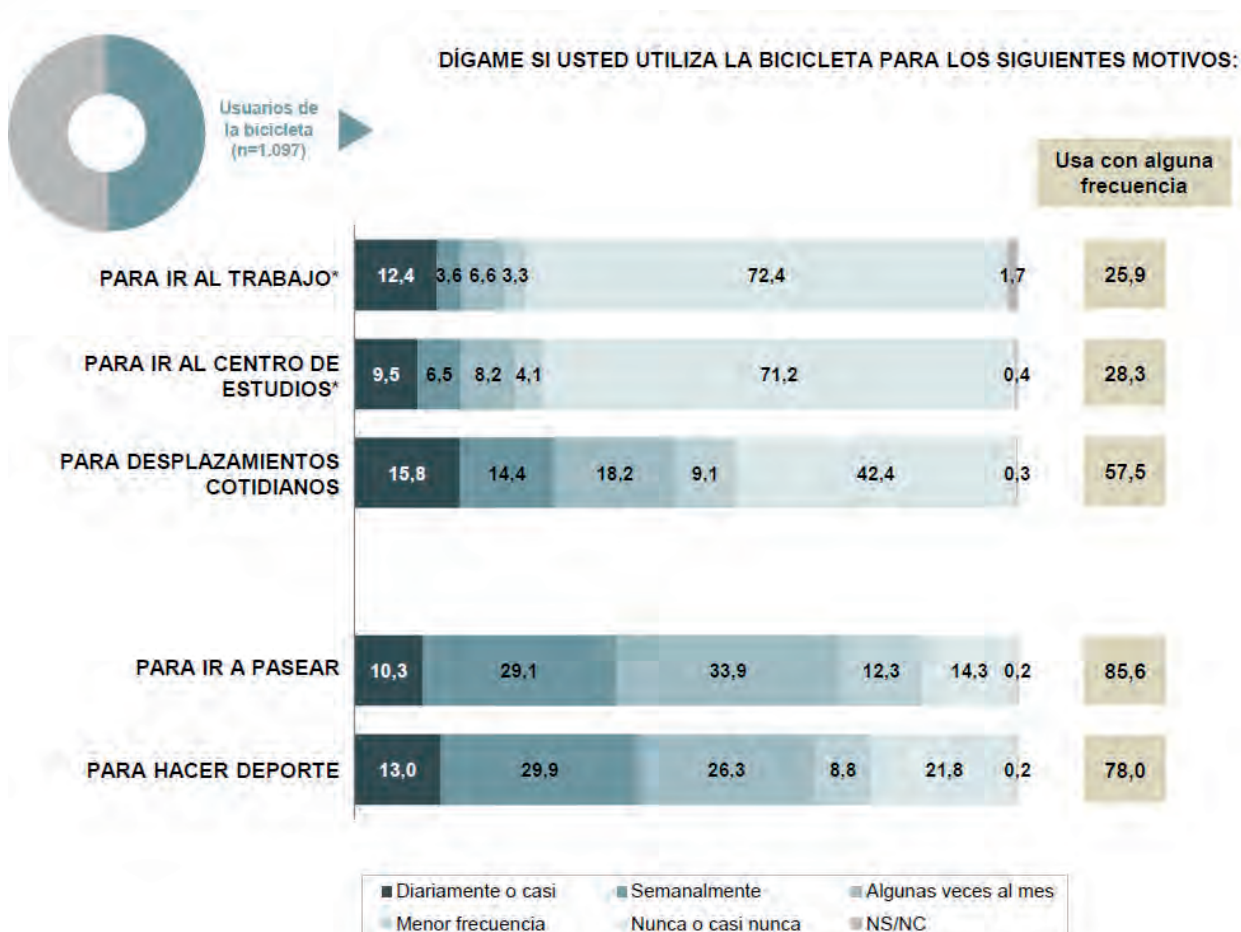
FUENTE: APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2008/96/CE SOBRE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y DEL RD 345/2011, EN LAS CARRETERAS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA. Caracterización de la accidentalidad ciclista 2011-2013 en la Red de carreteras de la Generalitat. Febrero 2015

A la hora de analizar la realidad ciclista y los riesgos a los que se ven sometidos es fundamental tener en cuenta que la versatilidad de este tipo de vehículo hace que los perfiles de los usuarios sean muy variados.

En carretera, podemos distinguir principalmente dos tipos de usuarios:

- Usuarios esporádicos: son los niños y jóvenes en medios rurales y los cicloturistas, en especial de fines de semana y festivos. Son ciclistas que utilizan todo tipo de vías para circular: caminos agrícolas, carreteras secundarias, vías específicas para bicicletas, calzadas y aceras urbanas, etc... No suelen ser usuarios de carretera. Por ello, por su falta de hábito y conocimiento de los comportamientos que se deben seguir, su incursión esporádica en la carretera produce un mayor riesgo de accidente.
- Usuarios deportivos: Los ciclistas deportivos, tanto aficionados (federados o no) como profesionales constituyen la gran mayoría de usuarios en las carreteras, especialmente las locales, aunque circulan indiscriminadamente por todas.

FUENTE: BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA. INFORME DE RESULTADOS. septiembre de 2015



El Barómetro anual de la bicicleta, tiene por objetivo conocer y seguir la evolución de la opinión, los hábitos y el uso que los españoles hacen de la bicicleta y las necesidades y demandas que tienen en relación a ésta. Algunas de las conclusiones de la edición de este estudio, de septiembre de de 2015, son:

- Una cuarta parte de los usuarios de la bici la utiliza para ir al trabajo o al centro de estudios. La mitad de los que la usan para ir al trabajo lo hace a diario, lo mismo que un tercio de los que la usan para ir al centro de estudios.
- Por otro lado, seis de cada diez usuarios de la bici la utilizan para desplazamientos cotidianos, ocho de cada diez para hacer deporte y más del 85% para ir a pasear.
- Crecen los usuarios de bicicleta que la utilizan para ir al trabajo, al centro de estudios o para otros desplazamientos cotidianos. En el caso del trabajo y del centro de estudios, los que usan la bici al menos semanalmente también alcanzan el máximo hasta ahora.
- Crecen también los usuarios de la bici que la utilizan para ir a pasear, en cambio se estancan los que la utilizan para hacer deporte. Los que usan la bici para hacer deporte a diario o semanalmente superan el 40%, siendo la finalidad que genera un uso más intenso.
- No se observan grandes diferencias en número de usuarios según tamaño de municipio, aunque sí en cuanto al uso que se le da a la bicicleta:
 - En las ciudades, especialmente las grandes, se usa más para ir al trabajo o a estudiar,
 - En los pueblos, sobre todo los más pequeños, se utiliza de forma más intensa para pasear o hacer deporte.

5. ANÁLISIS DE LOS FACTORES DE ACCIDENTALIDAD

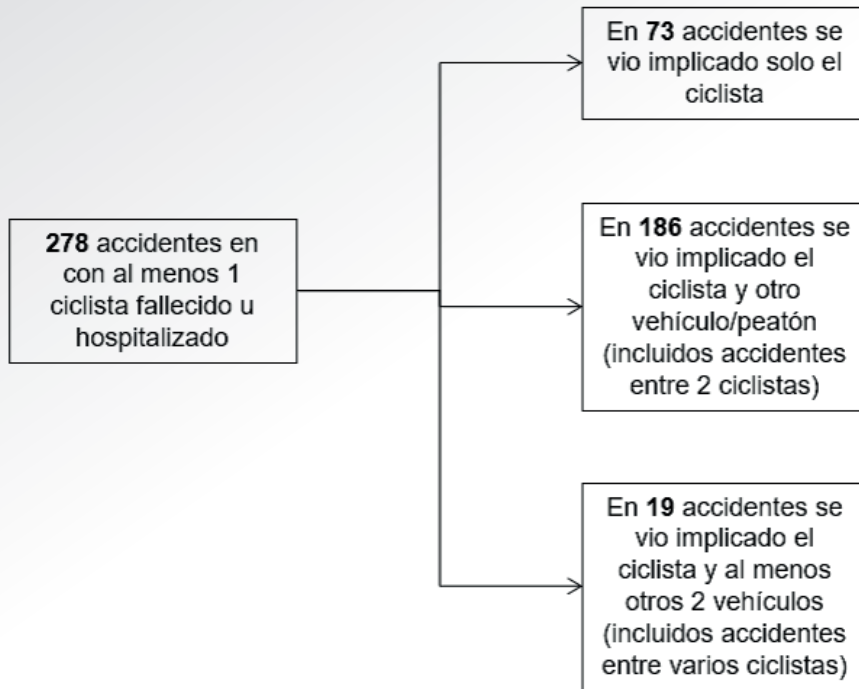
FUENTE: *CARACTERIZACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD CICLISTA EN LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA (2009-2014)*. Septiembre 2015.

Como resumen del análisis de la accidentalidad, puede decirse que:

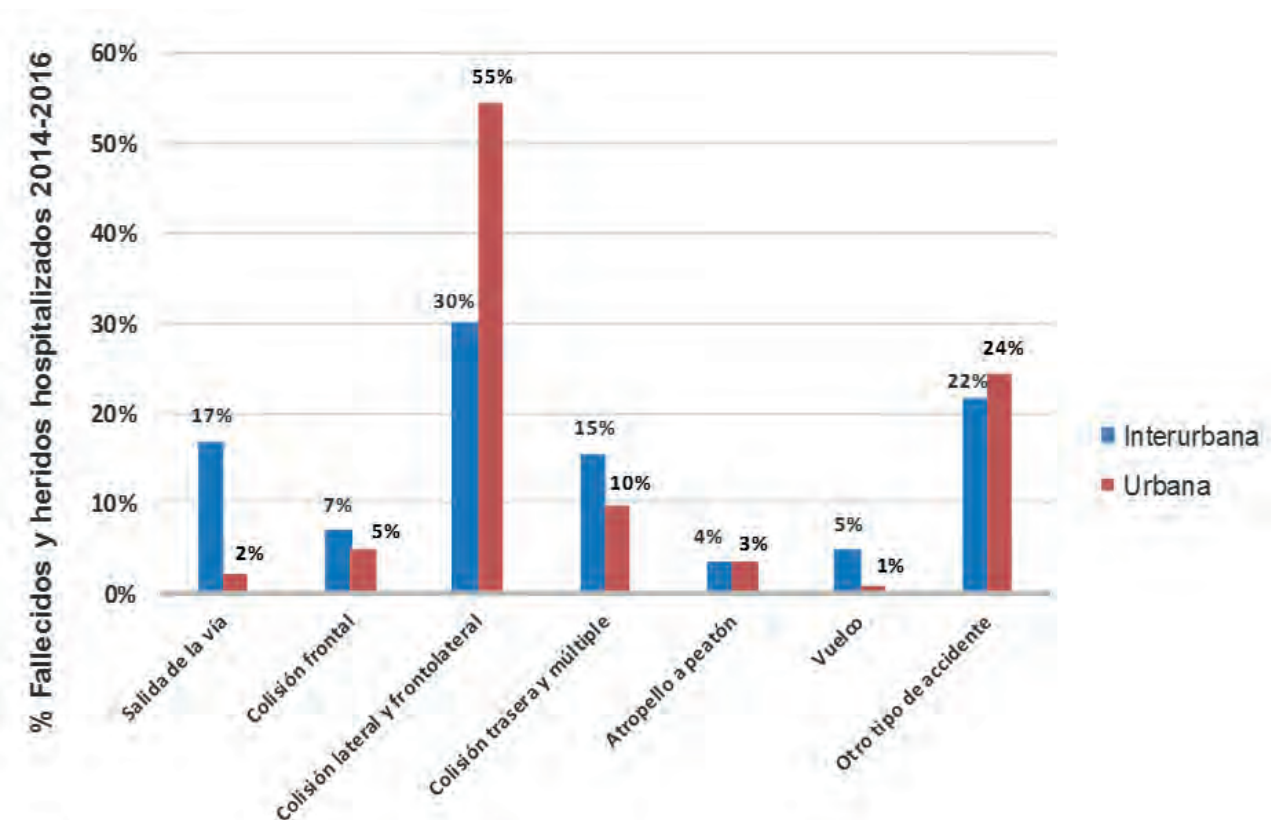
- La mayoría de los accidentes se produce entre una bici y otro vehículo. La accidentalidad con otros vehículos es mayor si el ciclista circula sólo, puesto que la visibilidad del pelotón es mayor, aunque existe más probabilidad de que los ciclistas se accidenten entre sí cuando circulan en pelotón.
- Las intersecciones, giratorias y no giratorias, se llevan un alto porcentaje de los accidentes con implicación de bicicletas (43%). Sin embargo cuando se consideran los accidentes con sólo bicis implicadas el más frecuente se produce en recta.
- Los accidentes son mayoritariamente colisiones frontolaterales en el caso que existan otros vehículos implicados, y vuelco en calzada en el caso de accidentes con sólo bicis implicadas, en los que también cobra relevancia la colisión con otro objeto.
- En el caso de las gloriets, mayoritariamente se producen colisiones frontolaterales entre un ciclista que circula por el anillo y otro vehículo que se incorpora al mismo sin cederle el paso al ciclista.
- En las intersecciones no giratorias, el accidente más frecuente vuelve a ser la colisión frontolateral entre un ciclista que circula por la vía preferente y otro vehículo que cruza la vía preferente o se incorpora a la misma sin ceder el paso al ciclista.
- El porcentaje de accidentes en los que existía carril bici es muy escaso, únicamente un 5%. En caso de existir, en la mitad de las ocasiones el ciclista no circulaba por él.
- La conducción distraída o desatenta es la infracción más frecuente, tanto si van solos como si hay otros vehículos implicados; únicamente en un 22% de los casos donde hay otro vehículo implicado éste no cometió alguna infracción, subiendo este porcentaje a un 73% en el caso de los ciclistas.
- El factor inherente al conductor, que agrupa distracción, cansancio, sueño, enfermedad e incluso presencia de alcohol o drogas, está presente en casi la mitad de los accidentes, siendo la infracción a la norma el siguiente factor. Tan sólo en un 5% de los casos la causa principal se debía a condiciones inherentes a la vía. En accidentes con sólo bicis cobran peso los factores velocidad inadecuada e inherente a la vía.
- Los accidentes se producen casi siempre de día, siendo las 11 de la mañana la hora en que se acumulan más accidentes, aunque hay un pequeño repunte a las 20 h (en torno a un 7%). Se producen accidentes todos los días de la semana, con un pequeño repunte los sábados, que resulta más significativo en el caso de accidentes sólo con ciclistas (en torno a un tercio de los accidentes de este tipo se producen en sábado). Agosto es el mes más problemático.
- El ciclista accidentado es mayoritariamente una persona de mediana edad que circula solo, por motivos de ocio.

FUENTE: Datos facilitados por la Dirección General de Tráfico

DISTRIBUCIÓN DE CASOS EN FUNCIÓN DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS IMPLICADOS. ACCIDENTES CON CICLISTAS FALLECIDOS O HERIDOS HOSPITALIZADOS EN VIAS URBANAS E INTERURBANAS. COMUNIDAD VALENCIANA 2014-2016



DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE CICLISTAS FALLECIDOS Y HERIDOS HOSPITALIZADOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. COMUNIDAD VALENCIANA 2014-2016



FALLECIDOS Y HERIDOS HOSPITALIZADOS CICLISTAS SEGÚN DÍA DE LA SEMANA Y HORA DEL ACCIDENTE. COMUNIDAD VALENCIANA 2014-2016

VIAS INTERURBANAS

	Hora del accidente																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Lunes	0	0	1	0	0	0	1	0	2	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	14
Martes	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	1	2	0	1	1	1	0	2	0	3	1	1	0	0	18
Miércoles	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	2	2	0	0	0	2	1	2	1	0	0	0	13
Jueves	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	4	2	1	0	0	1	1	0	1	1	2	0	0	0	16
Viernes	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	10
Sábado	0	0	0	1	0	0	0	1	2	6	11	5	8	3	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	41
Domingo	0	0	1	0	0	0	0	1	2	9	0	8	4	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	30
Total	0	0	2	1	0	1	3	4	9	21	20	19	16	8	2	5	3	7	3	8	6	2	2	0	142

PATRÓN: equivalente al resto de España

- Concentración en sábados y domingos
- Franja horaria 9-13 horas

VIAS URBANAS

	Hora del accidente																							Total	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23
Lunes	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4	3	2	2	0	0	1	0	0	1	3	2	0	0	0	20
Martes	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	3	2	1	3	2	2	0	0	2	2	1	0	23
Miércoles	0	0	0	0	1	1	0	1	2	2	3	0	0	1	0	0	3	0	3	4	0	3	0	0	24
Jueves	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	2	1	0	1	1	2	0	0	2	0	3	1	1	0	19
Viernes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	4	2	1	2	1	1	1	2	4	1	2	0	0	25
Sábado	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	4	1	1	1	2	1	0	1	1	0	2	0	0	0	18
Domingo	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	2	2	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	14
Total	0	0	0	0	2	1	1	6	7	13	14	11	10	8	7	8	6	5	10	12	11	9	2	0	143

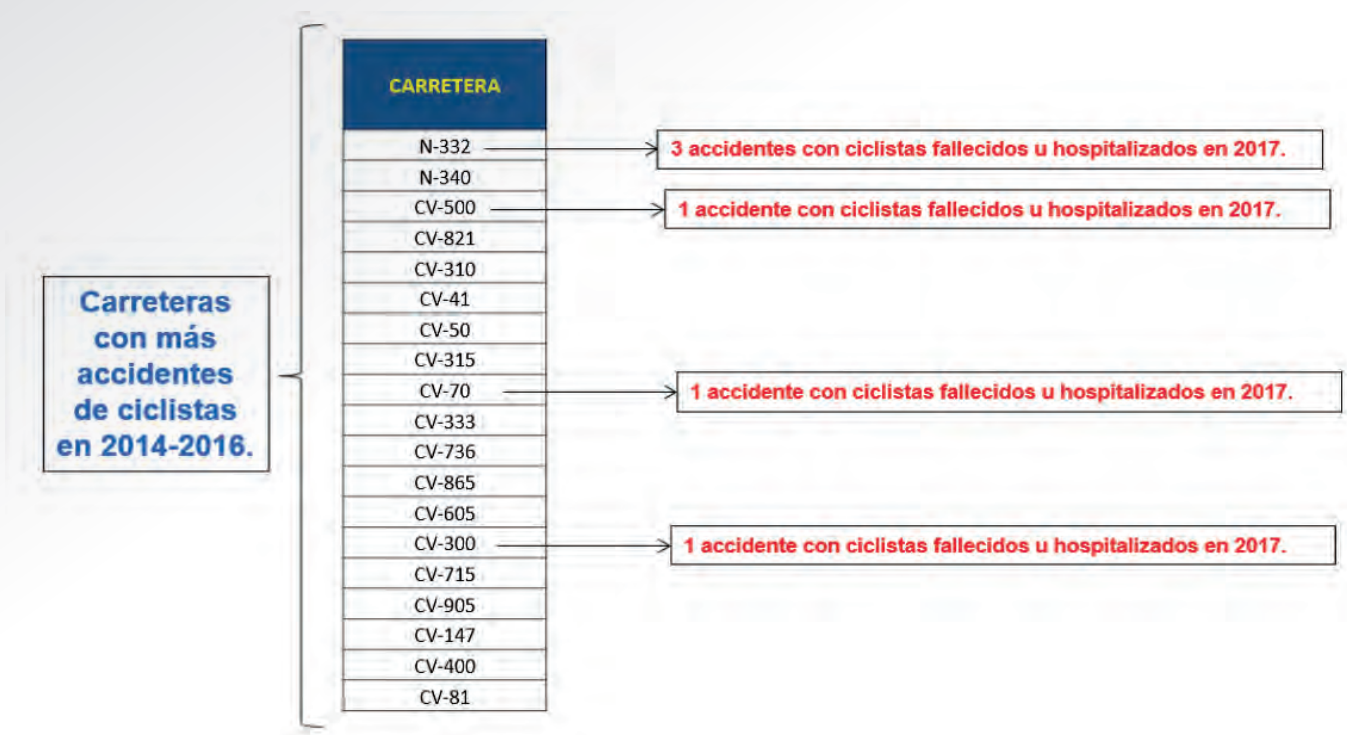
PATRÓN: equivalente al resto de España

- Distribución más homogénea a lo largo de la semana y del día.
- Picos de incidencia en las franjas 9-13 y 18-20 horas

6. DISTRIBUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD

FUENTE: Dirección General de Tráfico

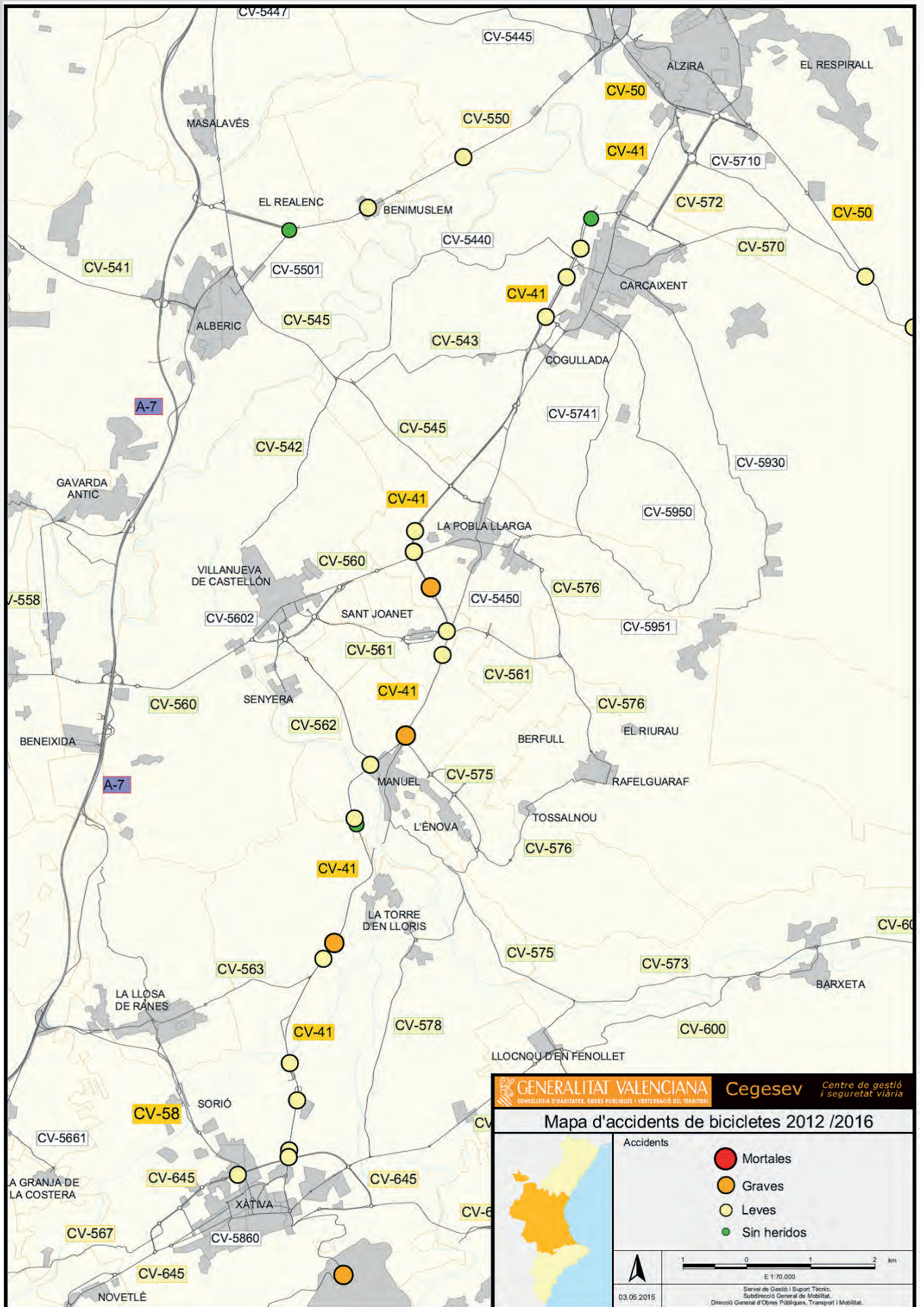
Las carreteras con más accidentes de ciclistas víctimas en función del número absoluto de accidentes en la Comunitat Valenciana durante el periodo 2014-2016, son:



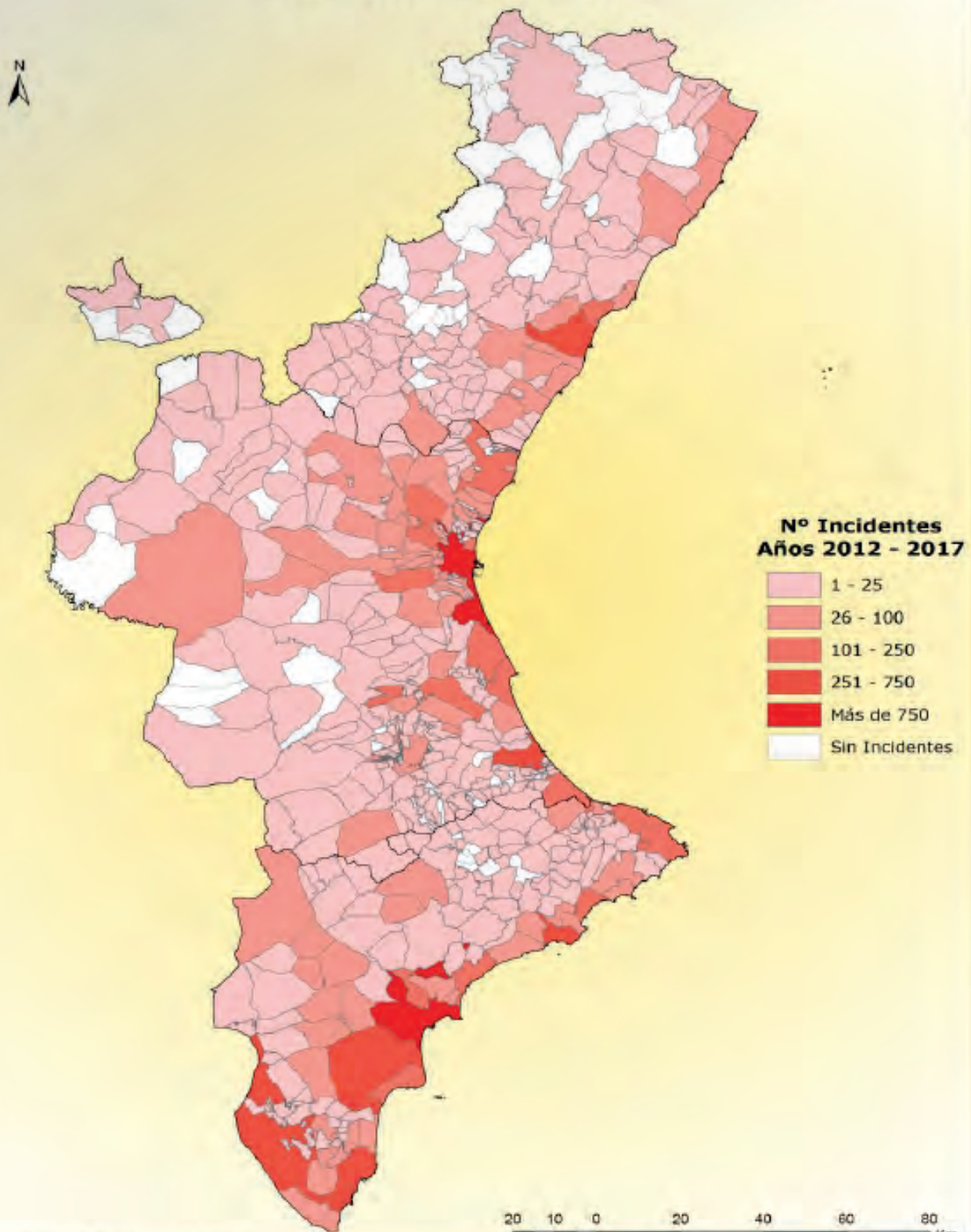
El mapa de accidentalidad en carreteras de la Generalitat, puede consultarse, a través del enlace:

http://www.habitatge.gva.es/ca/web/carreteras/seguridad-vial-car/-/documentos/GrKHCDUYqhq0/folder/164498941?p_auth=2yFAHk7y

Se incluye imagen representativa de la información que puede consultarse en la web, centrada en la carretera CV-41.



Incidentes con ciclistas implicados 2012 - 2017* (por municipios)



* Incidentes hasta el 30 de junio del 2017

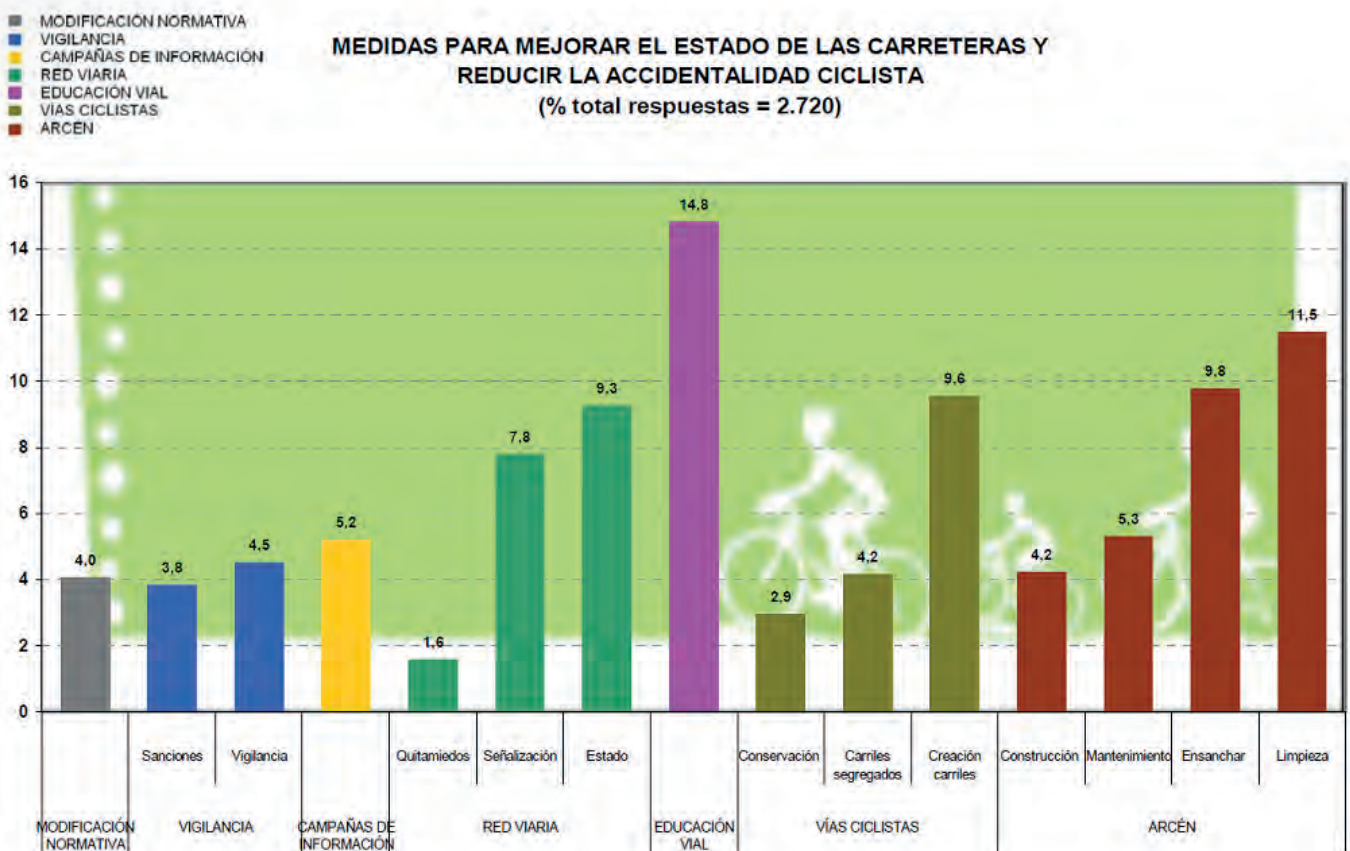
7. ESCENARIOS DE MEJORA

FUENTE: TRÁFICO DE CICLISTAS EN ALGUNAS CARRETERAS ESPAÑOLAS. Diciembre 2006. Dirección General de Tráfico

El estudio de opinión cuantitativo realizado por la Dirección General de Tráfico, en el año 2006, sobre el TRÁFICO DE CICLISTAS EN ALGUNAS CARRETERAS ESPAÑOLAS, articulado sobre una encuesta dirigida al colectivo de ciclistas que transita por las carreteras de 10 provincias españolas, identificaba los siguientes escenarios de mejora, con los porcentajes que figuran en la gráfica extraída de dicho estudio.

- Modificación normativa
- Vigilancia
- Campañas de Información
- Red Viaria
- Educación Vial
- Vías Ciclistas
- Arcén

Desglosados dichos escenarios en diversos grupos de medidas, según se muestra en el gráfico.



El estudio referido refleja que la opinión de los usuarios identifica mayoritariamente las siguientes medidas de reducción de la accidentalidad ciclista:



Educación vial	14,8%
Limpieza de los arcenes	11,5%
Ensanchamiento de los arcenes Creación de carriles Estado de la Red Viaria	Porcentajes equivalentes de cada uno de dichos apartados con valores entorno al 9,5 %

8. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020

MINISTERIO DEL INTERIOR

El Ministro del Interior en el Pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible celebrado el 23 de mayo de 2017 dió a conocer las nuevas propuestas a incluir en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, después de haber sometido dicho documento marco a una revisión, tal y como establece la propia Estrategia.

Objetivos y Temas Clave	Acciones
NIÑOS	
• Mejorar la utilización eficiente de los sistemas de retención infantil	2
• Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros	5
JÓVENES Y NOVELES	
• Mejorar la capacitación y las actitudes en los conductores noveles	3
• Reducir actitudes de riesgo en adolescentes y jóvenes	3
MAYORES	
• Incrementar la detección de problemas en conductores mayores desde el ámbito de la vigilancia policial	2
• Mejorar la adaptación del mayor a las circunstancias psicofísicas asociadas a la edad con el fin de conseguir una movilidad más segura	5
• Proporcionar espacios seguros de movilidad	2
PEATONES	
• Promover la adquisición de hábitos de desplazamiento de manera activa y de espacios seguros de movilidad.	3
CICLISTAS	
• Impulsar y promover la movilidad en bicicleta, conforme el Plan Estratégico de la Bicicleta.	6
• Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y el resto de usuarios respecto de los ciclistas.	4
MOTORISTAS	
• Incrementar la seguridad para los motoristas	3
• Mejorar la capacitación y actitudes de los motoristas modulando su exposición	3
REINCIDENTES	
• Desarrollar programas formativos y/o sensibilizadores para conductores infractores	2
• Implementar programas de rehabilitación para reobtención del permiso e intervenciones terapéutico-educativas	3
VÍCTIMAS	
• Asistencia a las necesidades de las víctimas	4
• Estimación del impacto de los accidentes de tráfico sobre las víctimas	1
• Mejorar la actuación post-accidente	3
CARRETERA CONVENCIONAL	
• Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales	2
• Mejorar el diseño de las carreteras convencionales	10
EMPRESA Y TRANSPORTE PROFESIONAL	
• Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales	3
• Incorporar la seguridad vial a la seguridad laboral	7
• Promoción de intervenciones en vehículos ligeros utilizados para transporte profesional	2

9. MEDIDAS Y PROPUESTAS

Las medidas y propuestas se plantean sobre la base de la colaboración entre las distintas administraciones y las federaciones deportivas, materializándose con la puesta en marcha de Planes de acción específicos, desarrollados en el marco del Plan Director de Seguridad Vial de la Generalidad Valenciana (PDSV).

Es tarea fundamental, por tanto, la elaboración de los Programas de desarrollo de las directrices del PDSV; los cuales recogerán las actuaciones a ejecutar, e incluirán medidas para protección de ciclistas que circulen por el viario de la Comunitat; conteniendo indicadores para poder evaluar su cumplimiento y eficacia.

Asimismo, desde la Administración General del Estado, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT), se está trabajando en la elaboración del PLAN ESTRATÉGICO DE LA BICICLETA (PEB).

■ PEB

- El Plan comienza ahora sus trabajos. Duración aproximada de un año.
- Se trata de un conjunto de propuestas de todo tipo de impulso de la bicicleta.
- Una parte serán medidas de aumento de la seguridad de los ciclistas.
- Las medidas son transversales: de cambio normativo, de educación, de cambio cultural y de infraestructuras
- La DGT ha asumido el encargo de coordinar e impulsar la elaboración de este Plan.

■ MODIFICACIÓN DE NORMATIVA:

MEDIDAS

- La Dirección General de Tráfico (DGT) en la última modificación de la Ley de Seguridad Vial elevó de rango normativo el adelantamiento a ciclistas con el fin de reforzar la seguridad de los mismos, contemplando que
 - Todo vehículo que adelante a un ciclista debe guardar una separación lateral mínima de 1,5 metros y puede ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario.
 - Está prohibido adelantar a un ciclista si dicha maniobra puede poner en peligro o entorpecer la marcha de los ciclistas, que circulen tanto en el mismo sentido como en el sentido contrario al vehículo que se va a adelantar.
- Por parte de la DGT se está estudiando la propuesta de modificación del código penal para endurecer las penas en los delitos que conlleven víctimas de usuarios de dos ruedas de aquellos conductores que conduzcan bajo los efectos de las drogas o el alcohol. Así como en los delitos de omisión del deber de socorro.
- La DGT ha puesto de manifiesto la necesidad de realizar una gran reforma de la Ley de Seguridad Vial y sus reglamentos de desarrollo.

- Aspectos a modificar:
 - La velocidad, tanto en vías urbanas como en interurbanas;
 - Los reincidentes en alcohol y drogas
 - El permiso por puntos (infracciones, cursos, permiso por puntos virtual europeo...)
 - La educación vial a lo largo de la vida
 - La conducción autónoma
 - La seguridad en los vehículos
 - La nueva movilidad en la ciudad
 - (...)

- Constitución de 8 grupos de trabajo en el seno del Consejo Superior de Tráfico en los que participarán las instituciones o entidades más vinculadas con la materia encargada a cada grupo.

Grupos de trabajo propuestos al Pleno:

- Reincidentes y enfermedades limitativas de la conducción. Alcohol y drogas.
- Vehículos: seguridad de/en vehículos y nueva movilidad motorizada.
- Nueva movilidad activa. Ciudad. Restricciones medioambientales.
- Normas de circulación.
- Permiso por puntos: infracciones y cursos. Nuevas propuestas para mejorar efectividad.
- Velocidad.
- Educación vial a lo largo de la vida.
- Formación de conductores.

- Otras necesidades de modificación normativa detectadas por la DGT:
 - MEDIDAS DEL PLAN DE PROTECCIÓN A CICLISTAS:
 - Verificación de la posible reincidencia del conductor que ha provocado el accidente, por si procede declarar la pérdida de vigencia del art. 36 del RG de Conductores, por la desaparición de las aptitudes para conducir.
 - Aumento de vías con alta presencia de ciclistas. Esta medida depende de la implicación de los titulares de las vías de cada provincia y de las federaciones de ciclismo.
 - Grupo de trabajo sobre posible imputación de responsabilidad administrativa a los responsables de accidentes en los casos en los que no hay imputación penal (no son los casos de positivos a alcohol/drogas, sino los casos de imprudencias).

 - REINCIDENTES
 - Dentro de las necesidades de cambio normativo detectadas, se destaca el tratamiento para conductores reincidentes.
 - Reincidentes de alcohol/drogas.
 - Reincidentes por otras infracciones graves o muy graves.

PROPUESTAS

- Ser admitidos como prueba los videos grabados por ciclistas sobre infracciones.
- Incrementar la frecuencia de los reconocimientos de las personas más mayores.
- Evitar el uso de dispositivos móviles y de audio en vehículos a motor y ciclistas.
- Endurecimiento de las medidas de recuperación del carnet de una persona responsable de un accidente y en la que concurran agravantes como alcohol y drogas.
- Ordenanza tipo local de circulación de peatones y bicicletas: dicha Comisión de trabajo podría incorporar y proponer reuniones de coordinación con la DGT cuando estén claros los documentos y elementos a facilitar a los ayuntamientos para el control y la inspección. El Grupo de expertos tendrá como función la valoración y seguimiento de las acciones desarrolladas.
- Herramientas para el cumplimiento de la norma. Mejorar la experiencia y formación de los policías locales y así aumentar la eficacia de los controles de alcohol y drogas tóxicas. La coordinación en materia de control de la DGT, con los ayuntamientos, en la consecución de los materiales de control (kits de detección de drogas), queda reducida a los municipios con cuerpo de policía. El número de cuerpos de policía local en nuestra Comunitat es 284 en el 2013, siendo 542 los municipios de nuestra Comunitat.
- Recaltar con más asiduidad (autoescuelas, campañas etc..) lo que indica el Reglamento General de Circulación, artículo 46:
 - Los conductores de otros vehículos están obligados a moderar la velocidad, e incluso detener el vehículo, al aproximarse a bicicletas circulando, así como en las proximidades de vías de uso exclusivo para bicicletas.
 - Fuera de poblado, también tienen que moderar su velocidad al acercarse a las bicicletas que circulen por la calzada o por su arcén.

MEDIDAS

- Campañas de control y vigilancia de la DGT. Calendario 2017:

REALIZADAS

- Abril
Motocicletas y vehículos de 2 ruedas (Fin de Semana 8-9 de abril)
Velocidad (del 17 al 23 de mayo)
- Mayo
Motocicletas y vehículos de 2 ruedas (Fin de Semana 6-7 de mayo)
Carreteras Convencionales (del 15 al 21 de mayo)
- Junio
Alcohol y Drogas (del 5 al 11 de junio) (del 23 al 24 de junio)
- Julio
Motocicletas y vehículos de 2 ruedas (Del 8 al 9 de julio)

PLANIFICADAS

- Agosto
Alcohol (del 11 al 14 de agosto)
Velocidad (del 21 al 27 de agosto)
- Septiembre
Motocicletas y vehículos de 2 ruedas (del 9 al 10 de septiembre)
- Octubre
Carreteras Convencionales (del 23 al 29 de octubre)
- Diciembre
Alcohol y Drogas (del 11 al 17 de diciembre)
- Desde la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori (CHOPVT), se colaborará con la DGT en la identificación de tramos para que intensifique la vigilancia en materia de velocidad y consumo de alcohol y otras drogas en tramos con problemática ciclista. Medida ya aplicada para algunos tramos.
- Campañas específicas de sensibilización y vigilancia de ciclistas, realizadas y planificadas por la DGT, con la intervención del Helicóptero de la DGT y de la ATGC (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil).

REALIZADAS

- 13 de mayo
- 27 de mayo
- 10 de junio, (en presencia del Delegado del Gobierno CV)
- 18 de junio
- 25 de junio
- 1 de julio

PLANIFICADAS

- 15 de julio
 - 23 de julio
 - 30 de julio
- Uso de los PMVs (paneles de mensaje variable) para publicar mensajes de concienciación para el respeto a los ciclistas durante los fines de semana de mayo, junio, julio, agosto y septiembre.

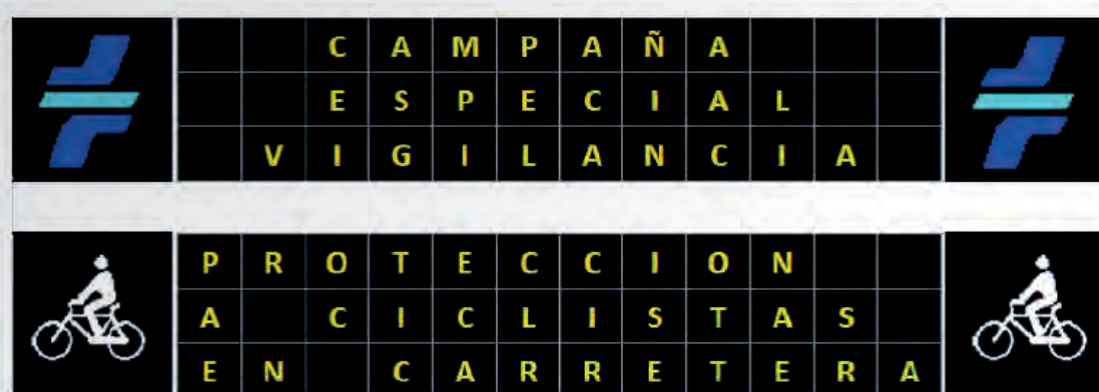
Coincidiendo con las campañas de vigilancia en vías secundarias se han programado aproximadamente el 50% con los mensajes de la campaña de ciclistas y el otro con la de vigilancia en vías secundarias. (Medida anunciada por el Ministro del Interior en el seno del Comité de Seguridad Vial).

- Colaboración de las Unidades de la Policía Nacional Adscrita a la Comunitat Valenciana que en el desarrollo de sus competencias (prevención de incendios, medio ambiente, etc.), estén alerta sobre aquellas situaciones que puedan afectar a los ciclistas, tales como conducción temeraria, peligro vía... y se alerten a través del teléfono único de emergencias 1·1·2.
- Apoyar de las Unidades de la Policía Nacional Adscrita a la Comunitat Valenciana a la Guardia Civil de Tráfico en aquellos requerimientos realizados por ciclistas a través del teléfono único de emergencias 1·1·2 cuando dispongan de patrullas en la zona de alerta.
- Colaboración de las Unidades de la Policía Nacional Adscrita a la Comunitat Valenciana en sus frecuentes contactos con las Policías Locales, ante cualquier requerimiento (controles, identificaciones, etc.) relacionado con las tareas preventivas que realicen en esta área.

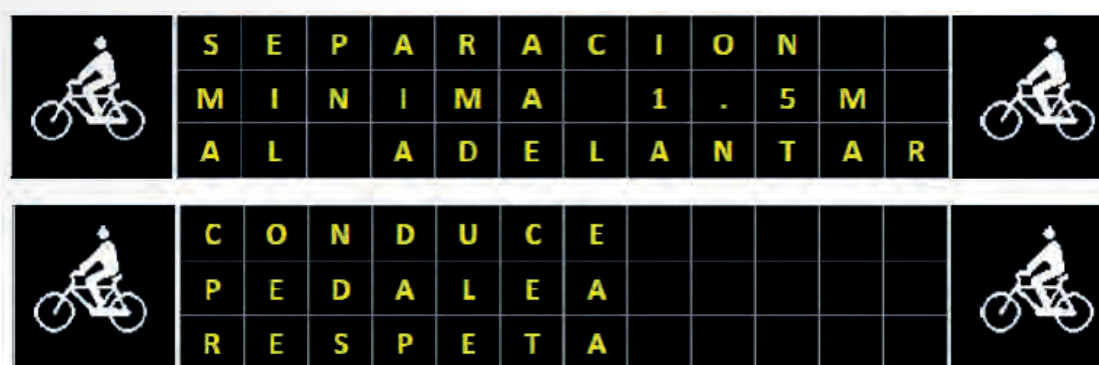
PROPUESTAS

- Sanciones más ejemplares para los conductores que incumplan las normativas y que generalmente son los protagonistas de estos accidentes. Además que los agentes de tráfico realicen controles en las zonas frecuentadas por ciclistas para advertir de esta obligación a los conductores de vehículos a motor.
- Incrementar la vigilancia en caminos y carreteras agrícolas para que sean efectivamente solo para vehículos autorizados, agrícolas, bicicletas u otros más lentos, considerando el uso que en ocasiones se hace como "atajos" o "escape del control alcoholemia" por parte de algunos conductores.
- Formación de unidades policiales (Guardia Civil) con presencia en internet para detección de videos y actuar sobre esos videos de adelantamientos peligrosos captados por ciclistas (típicamente en unidades 'GoPro'). Modelo implantado en algunos de los cuerpos de policía británicos.
- Regular y controlar los lugares de ocio, próximos a carreteras frecuentadas por ciclistas, controlando los horarios de cierre de esos locales.
- Tasas de alcoholemia cero cuando se conduzca.
- Dar otras alternativas de ocio que no sea sólo beber, más deporte y menos borracheras, especialmente para gente joven.
- Incrementar las sanciones, endurecerlas, pero también reeducar y formar.
- Reforzar la vigilancia de control de velocidad en vías interurbanas.
- Controles de alcoholemia a ciclistas.

MENSAJE 1



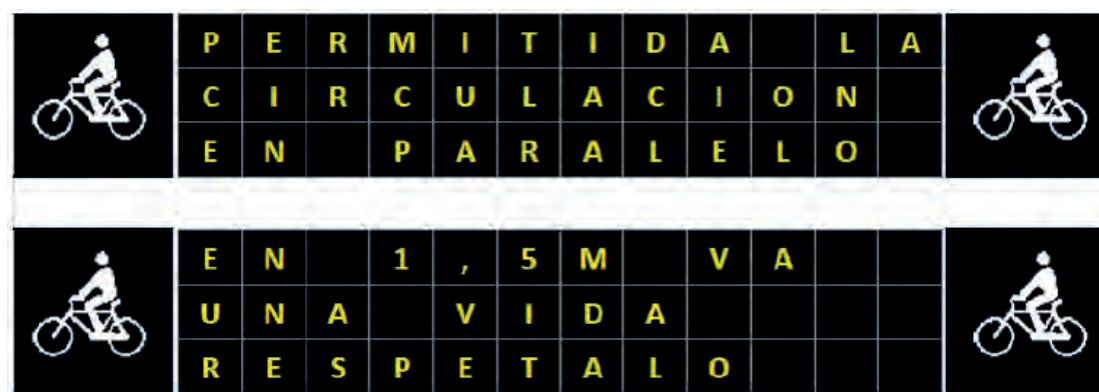
MENSAJE 2



MENSAJE 3



MENSAJE 4



MEDIDAS

- Está previsto que en la próxima campaña de publicidad de la DGT se incluyan spots destinados a concienciar al resto de usuarios de la vía del respeto a los ciclistas.
- Por parte de la CHOPVT, se colaborará con otras Consellerias de la Generalitat, con organizaciones ciclistas y con otras asociaciones, en la realización de campañas de concienciación y formación orientadas a la problemática ciclista.

PROPUESTAS

- Concienciar que los efectos del tráfico deben ser también contemplados en los Planes, no solo bajo la visión "0 accidentes", sino también "0 emisiones contaminantes atmosféricas y acústicas" en el medio ambiente y que redundan en la salud de las personas.
- Medios de comunicación públicos (Generalitat): la radio y la televisión tienen que ser instrumentos que ayuden a la formación y concienciación de los conductores y a promover valores de sostenibilidad y fomento de bici, caminar y transporte público.
- Llamar la atención a los que utilizamos la bicicleta para entrenar o transportarnos por las carreteras, del riesgo que asumimos, por lo tanto debemos ser muy escrupulosos con el cumplimiento de las normativas, tenemos la vida en juego, el vehículo siempre tiene las de ganar, los usuarios de la bicicleta somos la parte más débil"
- Concienciación de toda la sociedad sobre la debilidad de quien usa la bicicleta, ya sea en entrenamiento como en otros usos recreativos.
- Que las campañas de concienciación, sensibilización en estos temas, vayan dirigidas fundamentalmente a las personas que conducen vehículos a motor pero también a ciclistas.
- Eliminar la Violencia Vial, minimizar los conflictos que puedan surgir entre conductores y ciclistas. Campaña de información en empresas comerciales relacionadas con el ciclismo (de alquiler de bicicletas, venta, reparación, ..). Las empresas de alquiler no informan de las diferencias en circulación en vías urbanas y periurbanas.
- Campaña informativa sobre seguridad vial particularizada a movilidad con bicicletas.
 - Contenidos: Resultado de las acciones y aportaciones de los participantes de la Mesas de trabajo, en particular, la Mesa de plan de choque de protección a ciclistas: GVA – DIPUTACIONES PROVINCIALES - FVMP.
 - Las normas viales
 - Recomendaciones básicas
 - Esta campaña, debe ser constante, difundida a través de distintos soportes, con el propósito mantener su presencia y, conseguir el mayor respeto y seguridad entre ciclistas, conductores y peatones.
 - Metodología: Documentos (sin copyright), que se puedan utilizar las administraciones locales en web's, folletos, mupis, marquesinas...

- Como ejemplo, la Campaña se podría desarrollar, a través de:
 - Una Instrucción FVMP instando a su inclusión en web´s locales.
 - Las Policías locales municipales (284 municipios), o en municipios sin cuerpo de policía a través de las Delegaciones / áreas correspondientes integrándose en las acciones a desarrollar o que ya se realicen en materia de seguridad vial:
 - Ferias Locales de Salud : Castellón, Benicassim, Nules, Valencia, Alicante, Moncada, Alfalfar,...
 - Acciones en salud locales.

RED VIARIA

MEDIDAS

- Elaboración por parte de la DGT de un mapa nacional de las rutas ciclistas seguras, seleccionadas por consenso entre: ATGC, Federación de Ciclismo, y los titulares de las vías.

Se pretende dotar en el conjunto de rutas que se identifiquen y en los días de mayor demanda de unas condiciones más favorables y seguras para la práctica del ciclismo. La selección inicial de estas vías ha sido consensuada con la Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana, la ATGC y en la actualidad está en proceso de consulta con los titulares de las vías.

REQUISITOS DE LOS TRAMOS A SELECCIONAR

- Formarán parte de carreteras convencionales con doble sentido y calzada única.
 - No deberán formar parte de itinerarios que soporten una elevada intensidad de tráfico.
 - No contar con ningún punto negro o ser parte de un tramo de concentración de accidentes.
 - Deberán contar con marcas horizontales delimitadoras de calzada y separación de sentidos.
 - Actuar sobre elementos de la circulación –sistemas de contención, señalización horizontal y vertical, etc
 - El estado de conservación y mantenimiento será adecuado, sobre todo en lo relativo a los arcenes pavimentados (si los hubiera).
- Se está señalizando tramos con elevada intensidad circulatoria de ciclistas para advertir al resto de usuarios de la vía de la presencia de ciclistas en la calzada. La señalización de los tramos se decide de forma conjunta y consensuada por la federación de ciclismo autonómica, el titular de la vía y la DGT.

Ejemplo de modelo de señalización fija

MODELO DE SEÑALIZACIÓN FIJA: SECCIÓN INICIAL O DE RECUERDO



MODELO DE SEÑALIZACIÓN FIJA: SECCIÓN FINAL



- La resolución de la Dirección General de Tráfico de 2 de enero de 2017 (BOE 14 de enero) por el que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2017 en el apartado E) contempla la posibilidad de que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico pueda establecer limitaciones de velocidad con carácter temporal en vías interurbanas que así se determinen por presentar una elevada circulación de ciclistas. La página web de la Dirección General de Tráfico informará de los tramos de vías afectados por esta limitación.

En orden a incrementar la seguridad de los ciclistas y garantizar el cumplimiento de las limitaciones temporales de velocidad establecidas y en general de los preceptos con mayor incidencia en la circulación de bicicletas, se programarán, por parte del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil correspondiente, de acuerdo con su planificación operativa, las labores que se estimen adecuadas para la mejor vigilancia y control de los tramos afectados. La vigilancia y control de dichos tramos afectados se tendrá en cuenta asimismo en la programación de la actividad de las distintas patrullas de Helicópteros de la Dirección General de Tráfico.

- Actuaciones por parte de la CHOPVT en tramos de carreteras en los que se detecten circunstancias que aconsejen incrementar la protección al ciclista (itinerarios ciclistas, ciclo-peatonales, cunetas de seguridad, mejora de márgenes, etc).
 - En ejecución o recién puestas en servicio: 5.000 m.
- Redacción por parte de la CHOPVT de los proyectos de construcción para la ejecución de esos itinerarios. Actualmente están en redacción o en tramitación:
 - Anillo Verde, tramo Norte (12 km)
 - Anillo Verde, tramo Sur (13 km)
 - Anillo Verde, tramo Oeste (14 km)
 - Anillo Verde, tramo Este (13 km)
 - Acondicionamiento vía pecuaria El Rebollar-San Juan (21km)
 - Ruta Orpesa -Torreblanca (13 km)
 - Tramo final Vía Verde Ojos Negros y Conexión con Puzol (16 km)
- Por parte de la CHOPVT, se determinará un procedimiento para poder realizar aforos de tráfico ciclista con procedimientos automáticos, dado que en la actualidad la única metodología disponible es la de conteo manual, inviable económicamente.
- Elaboración del mapa de accidentalidad ciclista en la red de la Generalitat para cada una de las redes de nuestro territorio por sus correspondientes titulares. Ya disponibles en la red de carreteras de la Generalitat y de la Diputación de Valencia.
- Realización del análisis de la accidentalidad ciclista, identificando aquellos tramos que son objetivamente más peligrosos para la circulación ciclista; se programarán las actuaciones de mejora de dichos tramos.
- Instalación de nuevos radares puntuales, o de tramo, en carreteras con problemática ciclista; está previsto que la DGT instale a corto plazo dos radares de tramo y un radar puntual en la carretera CV-500 (Valencia-Sueca, por el Saler).
- Se elaborarán por parte de la CHOPVT las "Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial de los ciclistas en las carreteras de la Comunitat Valenciana", siguiendo la línea establecida por el documento ya existente referido a los motociclistas.
- La Diputación de Valencia, ha ejecutado entre 2016 y 2017 las obras correspondientes al proyecto de "Señalización informativa específica para los ciclistas en la subida a 43 puertos de montaña afectando a 26 carreteras de la Red de Diputación de Valencia.
- Se está realizando un análisis de las rutas con tráfico ciclista de la red de carreteras de la Diputación de Valencia y sus condiciones de accidentalidad.

- Se va a realizar un Estudio de Viabilidad de aquellas rutas o carreteras con mayor tráfico ciclista para valorar la adopción de medidas de la mejora de las condiciones de seguridad, tales como ampliación de plataforma para dotarles de arcenes bici, así como marca vial resaltada y señalización. Posteriormente se redactarán los correspondientes proyectos de construcción.

PROPUESTAS

- Instalación de Barreras físicas para proteger los ciclistas en la carretera cuando sea posible.
- Instalación de medidas de moderación de la velocidad en largas rectas.
- Señalización frecuente indicando distancia de seguridad entre coches.
- Tener presente en el diseño de las futuras carreteras la presencia de ciclistas.
- Pacificación del tráfico mediante límites máximos de velocidad restringidos en zonas residenciales o con alta densidad de ciclistas (zonas de 30 km/h)
- Área de infraestructuras. Fundamentada en el diseño y estado de las carreteras tanto en la fase de planificación como en la puesta en servicio, como factor clave de seguridad de los desplazamientos.
 - Seguridad de las infraestructuras (arcenes, reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, cruces, cambios de vías,..)
 - Explotación y conservación de las infraestructuras
- Lograr carreteras más seguras que ayuden a mejorar el estado de las mismas, arcenes, firme, visibilidad, señalización (coexistencia con otras señalizaciones) y mantenimiento,. dirigida a mayores, peatones, ciclistas, motoristas, carretera convencional y velocidad.
- Limpieza frecuente de arcén.
- Arcenes más amplios y carriles más estrechos para los coches (que obligan a los conductores a reducir la velocidad). Arcenes bici...

MEDIDAS

- Por parte de la DGT se aportan las actividades relacionadas con la Seguridad Vial en el ámbito educativo. (Todas estas intervenciones incluyen contenidos sobre la conducta en bicicleta)
 1. Intervenciones en Centros de Infantil y Primaria: Directas del Departamento y en colaboración con la Policía Local (* Todas estas intervenciones incluyen contenidos sobre la conducta en bicicleta)
 2. Intervenciones con Jóvenes y adultos: Directas: 5, en colaboración con Policía Local: 150
 3. Intervenciones en Edu. Especial: Directas: 3, en colaboración con otros agentes: 4
 4. Intervenciones con Ayuntamientos: Directas: 8 sobre "Camino escolar" y "Juego de la Serpiente"
 5. Intervenciones con Policías Locales: 13 Asesoramientos
 6. Participaciones de las Coordinadoras:
 - a. Miembros del Jurado del "Concurso literario de Xativa".
 - b. 2 tutorías Curso online adultos.
 - c. 4 Diseños de Proyectos Educativos.
 - d. Colaboración en encuesta sobre "Estudio Intrar sobre nivel de Educación Vial en los Centros educativos
 - e. Ponencia dirigida al colectivo de pediatras en el "Hospital La FE" con el título: "PREVENCIÓN Y COMPROMISO CON LA VIDA"
 - f. Curso de "EDUCACIÓN VIAL Y LAS EMOCIONES" en la Academia de la Policía Local de Valencia.
 7. Actividades realizadas con tema "bicicleta" en los montajes de los parques infantiles fijos y móviles: 36 localidades, 89 Centros educativos y 16.273 alumnos
 8. En el ámbito no formal han trabajado el tema de la bicicleta:
 9. Escuelas de verano: 4 localidades con participación de 438 alumnos
 10. Bicicletada organizada por el Ayuntamiento de Ribarroja, con participación de 250 alumnos.
 11. Semana de la movilidad: Actividades desarrolladas con el tema de la bicicleta y la actividad desarrollada en el Parque Infantil de tráfico, instalado en esos espacios esa semana.
 12. Ayuntamiento de Manises con 150 participantes
 13. En el espacio "La Rambleta" con una participación de alrededor de 50 alumnos.
- Elaboración por parte de la DGT de un Plan Base de Educación Vial, basado en los principios de transversalidad, la estrategia didáctica del mismo, la implicación social y el aprendizaje a lo largo de la vida.
- Se elaborarán por parte de la CHOPVT con la colaboración de la Federación Valenciana de Municipios y Provincias (FVMP) las "Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial de los ciclistas en las carreteras de la Comunitat Valenciana", siguiendo la línea establecida por el documento ya existente referido a los motociclistas.
- Difusión por parte de la Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte (CEICD) de materiales didácticos a través de la web basados en la promoción de la seguridad vial en niveles no universitarios y que incluyen la protección de los ciclistas.
- La RESOLUCIÓN de 30 de mayo de 2017, del director general de Política Educativa de la Consejería de Educación, Investigación, Cultura y Deporte, (DOGV 12/06/2017) por la que se convocan subvenciones y asignaciones económicas para proyectos de investigación e innovación educativa, junto con otros tres capítulos presupuestarios para el año 2017, han estado diseñadas para promocionar acciones y programas relacionados con programas transversales que potencien a los valores y la interculturalidad ya los materiales innovadores, e incluyen otros aspectos como la movilidad y la seguridad vial. Estos materiales generados para las convocatorias mencionadas nutren la web de recursos relacionados con la temática.

- Fomentar por parte de la CEICD la movilidad racional y la educación vial en la enseñanza no universitaria dentro del marco curricular, prestando atención a la protección de los ciclistas. En el momento que se efectúe una revisión del currículo actual, se implementarán en los mecanismos oportunos para darle presencia a la educación vial en la acción educativa regulada por el currículum.
- Promover desde la CEICD la formación de las personas educadoras y colaboradores en seguridad vial. Colaborar con la red de centros de formación, innovación y recursos educativos de la Comunidad Valenciana (CEFIRE) para proporcionar la formación necesaria a los docentes para que puedan trabajar con su alumnado en los hábitos y actitudes seguras y responsables en lo referente al uso de las vías públicas, como peatones, y como usuarios de vehículos de tracción humana o motorizados.
- Promover el "camino escolar seguro". La CEICD y la Consejería de Sanidad Universal y Salud Pública (CSUSP), en colaboración con otras instituciones y organismos (sobre todo Ayuntamientos), promueve y difunde las iniciativas para el establecimiento de vías de circulación seguras que faciliten la ida y la vuelta a la escuela. Con esto, se favorece una experiencia de autonomía y contacto directo de los niños y niñas con su entorno cotidiano y el acceso a través de modos de desplazamiento no contaminantes y de forma segura, como son caminar, la bicicleta o el transporte colectivo.
- Fomentar por parte de la CEICD programas de educación vial para niños y niñas, como usuarios de la bicicleta. La movilidad en bicicleta requiere el conocimiento de un mínimo de normas de circulación y señales para una movilidad segura, tanto en el entorno urbano como en carretera o en montaña. Por ello, es fundamental trabajar las competencias para circular en bicicleta de forma segura desde las edades más tempranas. En la actualidad, un número importante de centros realizan prácticas de este tipo en colaboración con instituciones públicas y privadas como la DGT, los Diputaciones Provinciales, o los policías locales de cada municipio. La administración educativa valenciana colabora con sus promotores difundiendo estas actuaciones para que se generalicen al mayor número de centros posible.
- Colaboración de la CEICD con Instituciones públicas y privadas que apuestan por la movilidad y la seguridad vial.
- Colaboración de la CEICD y la CSUSP en el programa o programas destinados a promover el transporte activo para prevenir los accidentes de tráfico y mediante las medidas que en breve recogerá el Plan estratégico sobre alimentación saludable y actividad física. Dar difusión a varias acciones como los premios de cortometrajes en educación vial, la escuela de seguridad vial del Circuito Ricardo Torro y las iniciativas propuestas por la DGT.
- Iniciativa "Hoy descansa el coche". La CEICD ha colaborado desde el principio con la CHOPVT en la preparación de la RESOLUCIÓN de 26 de agosto de 2016, de la Consejera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del territorio, por la que es convoquen a los premios asociados a la iniciativa "Hoy descansa el coche» y el desarrollo de las acciones que se prevén, las cuales que fomentan el uso seguro de la bicicleta como forma sostenible desplazamiento. (DOGV 5/09/2016).

PROPUESTAS

- Reforzar la formación y sensibilización de conductores/as mediante los siguientes planteamientos:
 - a) Evitar los esquemas de culpabilización de la víctima de accidentes en la comunicación institucional.
 - b) Informar a conductores y ciclistas sobre normativas, como el Régimen General de Circulación, en la Sección 6. Supuestos excepcionales de ocupación del sentido contrario. Artículo 88. "... adelantamientos a ciclistas".
 - c) Proporcionar a toda la ciudadanía formación adecuada sobre el uso correcto de la bicicleta, integrado en un programa de formación sobre seguridad más amplio para escolares y adolescentes.

En este sentido, desde la Dirección General de Salud Pública se va a impulsar una red de transporte activo y seguro a los centros educativos donde la formación y sensibilización de la comunidad escolar para el uso adecuado de la bicicleta va a tener un lugar importante.

- Extender la colaboración de la CEICD y CSUSP, a las federaciones y clubes deportivos.
- Formación a los conductores de cómo se debe circular cuando te encuentras con un ciclista o grupo de ciclistas.
- Elaboración de materiales didácticos: Vídeos, chalecos, pegatinas y pulseras.
- Educación transversal desde la propia formación deportiva.
- Planes de seguridad promovidos por los propios clubes y colectivos de cara a sus asociados, vestimenta adecuada, etc.
- Integrar la Educación y la Formación Vial en los Planes de Estudio, en el Sistema Educativo Formal, No Formal e Informal.
- Elaborar materiales o recursos didácticos, folletos, guías... para la formación y la educación vial ciclista. Sistema educativo: tiene que ser herramienta de transformación y fomento de la bici.
- Empleo de las nuevas tecnologías para difundir esos recursos: páginas webs, blogs, redes sociales...
- Autoescuelas: intentar concienciar y poner en situación al futuro conductor, que peatones y ciclistas son los más débiles. Incidir especialmente en los adelantamientos a ciclistas y reducción de la velocidad ante su presencia.

- Concienciar y con ello aumentar la seguridad en los desplazamientos y penalizar los comportamientos no seguros. Dirigida a niños, jóvenes, ciclistas.

Temática:

- Iniciación básica a la seguridad vial
- Ocio y Movilidad.

En materia de ciclismo tanto en el ámbito periurbano como en el urbano, sabedores de lo multifactorial de su siniestralidad, resulta complejo determinar la acción primera de prevención. No obstante, en lo que respecta a seguridad en el uso de la bicicleta y, concienciación y sensibilización de la convivencia en el entorno, entendemos fundamental en lo que respecta las acciones dirigidas a aumentar los conocimientos, mejorar la actitud y, procurar una movilidad segura y eficiente se propone:

- Campañas de información y concienciación
 - Introducir la Iniciación básica a la seguridad vial en los Consejos escolares municipales.
 - Introducir la temática requerida en los Consejos sectoriales de Juventud.

- En el acceso a la conducción. Implicación de la sociedad civil
- En la actualización de conocimientos
- PROYECTO BICIESCUELA.

Desarrollado en algunos ayuntamientos valencianos consistiendo esta actividad educativa, dirigida a los alumnos de 2º y 3º de ESO, promover los desplazamientos en bicicleta de forma segura, eficaz y cómoda. Se divide en una sesión educativa inicial, donde se explican los conceptos principales de una circulación cómoda y segura en bicicleta, y en un itinerario exterior y cercano al centro educativo para poner en práctica los conceptos aprendidos.

- Acompañamiento a grupos escolares en bici por la policía local
Para el fomento del uso de la bici en la comunidad escolar, las entidades locales dispondrían a los centros docentes, el acompañamiento por agentes de la policía local en bicicleta a grupos escolares, que desarrollen actividades promovidas por el propio centro, de manera que el alumnado realice el desplazamiento para esta actividad en bicicleta. De esta forma, los alumnos pueden aprender que la bici es un modo de transporte, cómodo, ecológico, seguro, eficaz y que aporta grandes beneficios para la salud. Ayuntamientos de la Comunitat Valenciana ya desarrollan acciones exitosas en este sentido.
- Área de zona periurbana. Fundamentada en su relación con los vehículos a motor. También en zona urbana, en la convivencia de los colectivos más vulnerables, peatones. En definitiva, conseguir de dichos colectivos una movilidad más segura.

MEDIDAS

- Por parte de la CHOPVT, se está procediendo, en colaboración con la DGT, a la señalización de itinerarios ciclistas. Hasta el momento están ya ejecutados o se ejecutarán a corto plazo los siguientes:
 - Alicante.- 10 tramos de carreteras (a señalizar próximamente por DGT)
 - Castellón.- 6 tramos de carreteras (a señalizar próximamente por DGT)
 - Valencia.- 3 tramos de carreteras (señalizados por CHOPVT)
- Realizar por parte de la CHOPVT el estudio para completar la red de itinerarios no motorizados, que actualmente tiene una longitud de 412 km:
 - Alicante (117), Castellón (152) y Valencia (143)
- Se ha elaborado el "Plan de movilidad ciclo-peatonal" en la red de la Diputación de Valencia" en 2016. Este año 2017 están en ejecución varias vías ciclo-peatonales segregadas en 15 carreteras de la red de la Diputación de Valencia, con una longitud total de 9332 metros.

PROPUESTAS

- Incrementar el número de kilómetros de carriles segregados exclusivos para ciclistas en zonas de mucha afluencia.
- Mejorar el diseño de las infraestructuras urbanas e interurbanas para garantizar la seguridad de ciclistas. Algunas medidas que han mostrado efectos positivos sobre la accidentalidad son: garantizar un ancho mínimo de carril bici, evitar carriles bidireccionales, calidad de asfalto (rodadura), ausencia de bordillos, continuidad de la red, apostar por carriles bicis segregados protegidos, priorización en cruces y semáforos.
- Aunque no se está por la prohibición de circulación de determinadas vías al ciclismo, como primer método, si que sabemos que hay vías y tramos de vías que sería extremadamente difícil que fueran seguros a esta práctica, por lo que es indispensable la creación de rutas alternativas atractivas con capacidad de mantenimiento.
- Rutas seguras
 - Rutas urbanas seguras:
 - Relacionadas con entornos de coincidencia y afluencia: parques, mercadillos.
 - Colaboración con ayuntamientos en la ordenación y seguridad, particularmente en lo que se incluye la ordenación vial de los perímetros de actividad comercial.
 - Este apartado, debería incluir una apuesta de fomento económico institucional a los centros escolares para la ubicación de construcción, mejoras y ampliación de aparcabicis.
 - Rutas Periurbanas seguras:
 - En relación con las Rutas verdes o Rutas pecuarias seguras, ya sean locales o Inter locales.
 - No todos podrían mantener vías pecuarias atractivas para su uso en detrimento de las opciones por carretera. Por ello, se vuelve más imprescindible la coordinación citada y la ayuda económica para mantenimiento de las Rutas verdes que se prevean.
 - Esta actividad comercial de venta no sedentaria, en la que se incluye la ambulante, es susceptible de generar riesgos colectivos o de resultar afectados por los mismos, con lo que conlleva unas obligaciones ordenación vial de prevención que incluya Planes de autoprotección.

■ OTROS ÁMBITOS

MEDIDAS

- La Sala de Emergencias de la Generalitat dispone de información de helisuperficies en la Comunitat Valenciana que son utilizadas habitualmente por los helicópteros sanitarios en los TSU Primarios y Secundarios verificadas por la tripulación de la aeronave, policía local del municipio y/o representante municipal. Son actualizadas con modificaciones, recomendaciones o con la inclusión de nuevos puntos de toma en los que se verifica la idoneidad por parte del piloto a la finalización de cada servicio. Dichas helisuperficies pueden dar respuesta a la solicitud de organismos y servicios operativos que planteen la necesidad de su utilización en un incidente/accidente determinado.
- Considerando la necesidad de controlar los lugares de ocio, próximos a carreteras frecuentadas por ciclistas y los horarios de cierre de esos locales y otras actividades lúdicas, por parte de la AVSRE, quien asume la presidencia de la Comisión de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunitat Valenciana, se estudiará, coordinará y asesorará sobre esta materia en sus próximas reuniones.

PROPUESTAS

- Estudiar la posibilidad de crear la Agencia Valenciana de la Bicicleta, como objetivos a corto y medio plazo.
- Crear una comisión de investigación para este tipo de accidentes, para averiguar si hay algún tipo de patrón de conducta, en conductores que pierden el control del vehículo cuando hay ciclistas en carretera, tipo de suicidas que van en dirección contraria... Conocer la media de kilómetros en bici por usuario para obtener datos como uso, evolución, riesgos y peligros...
- Realización de Vigilancia epidemiológica, estableciendo un sistema de vigilancia y análisis de accidentalidad de ciclistas en vías urbanas e interurbanas, con el fin de conseguir información sobre sus factores causantes y consecuencias. En este sentido es importante conocer la magnitud del problema y sus costes, para emprender acciones efectivas y consecuentes.
- Una llamada de atención por parte de la Generalitat a los fabricantes de automóviles y publicitarios del coche, para que hagan hincapié en valores de seguridad y respeto por parte de los conductores hacia peatones y ciclistas.
- Dispositivos tecnológicos en los automóviles que avisen de la presencia de vehículos lentos en la calzada u otros elementos...
- Recuperar la web www.bicieducavial.com aprovechando los contenidos que en su día se prepararon actualizándolos.
- Adaptar la planificación urbanística para facilitar y promover el uso de modos activos de transporte, disminuyendo el uso de transporte motorizado privado en los centros urbanos.
- Fomentar el uso de medidas de protección individual entre ciclistas. Aunque el desarrollo de normativas conducentes al uso obligatorio del casco en áreas urbanas es un debate abierto, la evidencia científica no ha mostrado una relación entre su obligatoriedad y la disminución del uso de la bicicleta, por lo que se aconseja fomentar su uso sin medidas punitivas. Otras medidas de protección individual que han mostrado evidencia son aquellas que aumentan la visibilidad de ciclistas, regulando sobre la utilización de bandas refractarias y otros elementos luminosos.
- Creación de un grupo de expertos en movilidad local, que determine qué instrumentos/herramientas de educación, y regulación local se pueden adoptar en esta particular materia. En este grupo debería acceder las áreas metropolitanas constituida.
- Coordinación y participación. Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes.
 - La participación de la sociedad civil.
 - La coordinación entre administraciones
 - La acción intersectorial

Este aspecto relacionado con todas las acciones que se están comentando tienen que tener una fuerte vocación de interrelación, de integración con los Planes de acción de mancomunidad o comarcales.

Los itinerarios con bicicletas nacen y se finalizan en la ciudad. Con los Planes de Ciudad o de Empresas precisan de la interacción de las instituciones que están desarrollando y son competentes en materia de tráfico y circulación.

- Área de víctimas. Apoyar a las personas afectadas, tanto víctimas directas como a familiares.
- La atención del accidente y después del accidente: Este área entendemos que tiene una gran importancia y, se debe analizar y potenciar. En nuestra Comunitat, hay experiencias como la del ayuntamiento de Castellón y, la del ayuntamiento de Vila-real, que son modelos y exportables.
- Investigación y gestión del conocimiento. más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial.
 - Las estadísticas y los indicadores de seguridad vial
 - La investigación relacionada con la seguridad vial
- Dentro de la tipología de movilidad urbana, la utilización y el fomento del uso de la bicicleta, es el resultado de un conjunto de acciones transversales y coordinadas en diferentes ámbitos - legales, infraestructurales y comunicativas-, que implican la intervención y participación de diversas áreas municipales. La finalidad de la propuesta sería desarrollar una guía de acciones de racionalización de la movilidad en la ciudad fomentando la movilidad peatonal y ciclista y gestionando de manera adecuada el resto de modos de transporte. esta guía, integraría la accesibilidad y la cohesión social dentro de un modelo energético y ambiental sostenible en el tiempo.
- Un plan de mejoras del espacio público urbano y ciudadano para la persona que se desplaza a pie o en bicicleta debe de prever las acciones causadas por el tráfico privado: accidentes, ocupación de espacio, convivencia con transporte público, ruido, contaminación, etc...

Se proponen cuatro posibles acciones:

- Barómetro municipal de la bicicleta. Su objetivo de disponer de una información real y actualizada sobre la situación de la bicicleta en el municipio
- Esquema marco de un plan de infraestructura ciclista local: Este instrumento, con vocación de mancomunidad o agrupación de municipios, debería implicar un diagnóstico del estado actual de la red y grado de cumplimiento del anterior plan en cuanto a infraestructura se refiere, con análisis de tramos que pueden ser mejorados (por su alta demanda, necesidad de ampliaciones, convivencia con otros medios, etc.) y propuestas de actuación y/o remodelación y ampliación de vías ciclistas (incluyendo fechas de ejecución) y tramos no completados durante el desarrollo del anterior plan.
- Esquema marco de elaboración de un plan local de seguridad vial urbana. Este instrumento sería el marco de referencia de actuación y de conocimiento, que de acuerdo a nuestras características poblacionales y de comunicación viaria, trazaría la evolución de la accidentalidad, su tipología, y con todo ello, una síntesis de la diagnosis y los correspondientes objetivos y propuestas de actuación. (El último conocido data del 2007, http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/urbanos/doc/tipo_sv_urbana002.pdf)
- Esquema marco de plan integral de movilidad sostenible y segura (PIMSS). Dicho Plan, debe prever un:
 - Plan de seguridad vial
 - Plan de mejoras de accesibilidad universal y supresión de barreras
 - Plan de circulación y estructura de la red viaria
 - Plan de estacionamiento
 - Plan de mejoras de la distribución de mercancías
 - Plan de potenciación del transporte público
 - Plan de gestión de la movilidad, con apartado para bicicletas
 - Plan de mejoras de la calidad ambiental y ahorro energético

- Área de conocimiento de buenas prácticas municipales. La finalidad es estudiar, analizar, identificar y difundir experiencias exitosas e innovadoras de gestión municipal en materia de movilidad racional y, la reducción de la accidentalidad. Es decir, identificar acciones y procedimientos cuyo resultado produzca estándares óptimos de seguridad y satisfacción para los usuarios.

El conocimiento de estas experiencias será un recurso más para los municipios que sea instrumento asesor en el desarrollo y fomento de una movilidad segura y sostenible, de acuerdo a su particular capacidad y disponibilidad de acción.

Sin duda, su difusión, de forma sencilla, es indispensable para su utilidad.

10. HOJA DE RUTA

	MEDIDA	ACTORES	COORDINA	INICIO	PLAZO
ESTRATÉGICAS	Programas de desarrollo de las directrices del PDSV	Generalitat	CHOPVT	Inmediato	
	Constitución de la Comisión de Seguimiento del Plan Director de Seguridad Vial (PDSV)	Generalitat	CHOPVT	Realizado	
	Plan Estratégico de la Bicicleta (PEB)	Ministerio del Interior	DGT	En curso	1 año
		ConBici			
		Junto con otras organizaciones operativas			
	Revisión Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020	Ministerio del Interior	DGT	En curso	
	Continuidad del Comitè Tècnic en Matèria Ciclista, para análisis y valoración de las propuestas contenidas en el Libro Blanco sobre la Protección de Ciclistas en la CV	Generalitat	AVSRE	En curso	
		Delegación del Gobierno CV			
		Diputación A			
		Diputación Cs			
Diputación V					
Colectivo Valencia en Bici. Miembros Coordinadora Con Bici		CHOPVT			
Federació de Ciclisme CV					
Federación Valenciana de Municipios y Provincias					
Federació de Triatló de la CV					
NORMATIVA	Modificación de la Ley de Seguridad Vial	Ministerio del Interior	DGT	Realizado	
	Estudio propuesta de modificación del Código Penal	Ministerio del Interior	DGT	En curso	
	Constitución de 8 grupos de trabajo en el seno del Consejo Superior de Tráfico, para analizar una reforma en profundidad de la Ley de Seguridad Vial y sus reglamentos de desarrollo	Ministerio del Interior	DGT	En curso	
VIGILANCIA/SANCIONES	Campañas de control y vigilancia de la DGT	Ministerio del Interior	DGT	En curso	
	Identificación de tramos para que intensifique la vigilancia en materia de velocidad y consumo de alcohol y otras drogas en tramos con problemática ciclista	DGT	DGT	En curso	
		CHOPVT			
	Campañas específicas de sensibilización y vigilancia de ciclistas	DGT	DGT	En curso	
ATGC					

	MEDIDA	ACTORES	COORDINA	INICIO	PLAZO
VIGILANCIA/SANCIONES	Uso de los PMVs (paneles de mensaje variable) para publicar mensajes de concienciación para el respeto a los ciclistas, durante el fin de semana (aprox. 50% de los PMV)	Ministerio del Interior	DGT	May 17	Sep 17
	Colaboración de la Policía Nacional Adscrita a la Comunitat Valenciana que en el desarrollo de sus competencias (prevención de incendios, medio ambiente, etc.), estén alerta sobre aquellas situaciones que puedan afectar a los ciclistas, tales como conducción temeraria, peligro vía... y se alerten a través del teléfono único de emergencias1-1-2.	PN Adscrita a la CV	PN Adscrita a la CV	Inmediato	
		AVSRE			
	Apoyo de la PN adscrita a la CV a la Guardia Civil de Tráfico en aquellos requerimientos realizados por ciclistas a través del teléfono único de emergencias 1-1-2 cuando dispongan de patrullas en la zona de alerta	ATGC	ATGC	Inmediato	
		PN Adscrita a la CV			
		AVSRE			
Colaboración de PN adscrita a la CV en sus frecuentes contactos con las Policías Locales, ante cualquier requerimiento (controles, identificaciones, etc.) relacionado con las tareas preventivas que realicen en esta área.	PN CV	PN CV	Inmediato		
	PPLL				
CAMPAÑAS INFORMACIÓN/CONCIENCIACION	Inclusión de spots destinados a concienciar al resto de usuarios de la vía del respeto a los ciclistas.	Ministerio del Interior	DGT	Próxima campaña DGT	
	Realización de campañas de concienciación y formación orientadas a la problemática ciclista.	ATGC	CHOPVT	Pendiente de determinar	
		PN Adscrita a la CV			
AVSRE					
RED VIARIA	Señalización de tramos con elevada intensidad circulatoria de ciclistas para advertir al resto de usuarios de la vía de la presencia de ciclistas en la calzada.	DGT	DGT	En curso	
		Federación autonómica de ciclismo			
		Diputación A			
		Diputación Cs			
		Diputación V			
		Generalitat			
		Ministerio de Fomento			
	Establecimiento de limitaciones de velocidad con carácter temporal en vías interurbanas que así se determinen por presentar una elevada circulación de ciclistas.	DGT	Jefatura Central de Tráfico	En curso	
Subsector Tráfico GC					

	MEDIDA	ACTORES	COORDINA	INICIO	PLAZO
RED VIARIA	Actuaciones en tramos de carreteras en los que se detecten circunstancias que aconsejen incrementar la protección al ciclista (itinerarios ciclistas, ciclo-peatonales, cunetas de seguridad, mejora de márgenes, etc).	CHOPVT	CHOPVT	En curso	
	Determinación de un procedimiento para poder realizar aforos de tráfico ciclista con procedimientos automático.	CHOPVT	CHOPVT	Pendiente de determinar	
	Elaboración del mapa de accidentalidad ciclista en la CV	Diputación A	CHOPVT	Inmediato	
		Diputación Cs			
		Diputación de Valencia			
		Generalitat			
	Ministerio de Fomento				
	Realización del análisis de la accidentalidad ciclista, identificando aquellos tramos que son objetivamente más peligrosos para la circulación ciclista. Programación de las actuaciones de mejora de dichos tramos.	CHOPVT	CHOPVT	En curso	
	Instalación de nuevos radares puntuales, o de tramo, en carreteras con problemática ciclista.	DGT	DGT	Previsto instalación a corto plazo en CV-500 (Valencia-Sueca, por el Saler)	
CHOPVT					
Elaboración de las "Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial de los ciclistas en las carreteras de la Comunitat Valenciana", siguiendo la línea establecida por el documento ya existente referido a los motociclistas.	CHOPVT	CHOPVT	Pendiente de determinar		
Ejecución de las obras correspondientes al proyecto de 'Señalización informativa específica' para los ciclistas.	Diputación de Valencia	Diputación de Valencia	En curso		
Realización de un análisis de las rutas con tráfico ciclista de la red de carreteras de la Diputación de Valencia y sus condiciones de accidentalidad.	Diputación de Valencia	Diputación de Valencia	En curso		
Realización de un Estudio de Viabilidad de aquellas rutas o carreteras con mayor tráfico ciclista para valorar la adopción de medidas de la mejora de las condiciones de seguridad y posterior redacción de los correspondientes proyectos de construcción.	Diputación de Valencia	Diputación de Valencia	Inmediato		

	MEDIDA	ACTORES	COORDINA	INICIO	PLAZO
EDUCACIÓN VIAL	Actividades relacionadas con la Seguridad Vial en el ámbito educativo (incluyen contenidos sobre la conducta en bicicleta)	DGT	DGT	En curso	
	Elaboración de un Plan Base de Educación Vial	DGT	DGT		
	Difusión de materiales didácticos a través de la web basados en la promoción de la seguridad vial en niveles no universitarios y que incluyen la protección de los ciclistas.	CEICD	CEICD	Pendiente de determinar	
	Convocatoria de subvenciones y asignaciones económicas para proyectos de investigación e innovación educativa, para promocionar acciones y programas relacionados con programas transversales que potencien a los valores y la interculturalidad y a los materiales innovadores. Incluyen entre otros aspectos la movilidad y la seguridad vial.	CEICD	CEICD	En curso	
	Fomentar la movilidad racional y la educación vial en la enseñanza no universitaria dentro del marco curricular, prestando atención a la protección de los ciclistas	CEICD	CEICD	En el momento que se efectúe una revisión del currículo actual	
	Promover la formación de las personas educadoras y colaboradoras en seguridad vial, colaborando con la red de centros de formación, innovación y recursos educativos de la Comunidad Valenciana (CEFIRE).	CEICD	CEICD	Pendiente de determinar	
	Promover el "camino escolar seguro"	CEICD	CEICD	En curso	
		CSUSP			
		Ayuntamientos	CSUSP		
	Fomentar en los programas de educación vial para niños y niñas, como usuarios de la bicicleta. La movilidad en bicicleta requiere el conocimiento de un mínimo de normas de circulación y señales para una movilidad segura, tanto en el entorno urbano como en carretera o en montaña.	CEICD	CEICD	En curso	
DGT					
Colaborar con Instituciones públicas y privadas que apuestan por la movilidad y la seguridad vial. Plan estratégico sobre alimentación saludable y actividad física	CEICD	CEICD	En curso		
	CSUSP	CSUSP			

	MEDIDA	ACTORES	COORDINA	INICIO	PLAZO
EDUCACIÓN VIAL	Dar difusión a varias acciones como los premios de Cortometrajes en educación vial, la escuela de seguridad vial del Circuito Ricardo Tormo y las iniciativas propuestas por la DGT.	CEICD	CEICD	En curso	
		Escuela de Seguridad Vial Ricardo Tormo			
		DGT			
	Iniciativa "Hoy descansa el coche"	CEICD CHOPVT	CHOPVT	En curso	
VIAS CICLISTAS	Elaboración de un mapa nacional de las rutas ciclistas seguras	ATGC	DGT	En curso	
		Federación de Ciclismo CV			
		Diputación A			
		Diputación Cs			
		Diputación V			
		Generalitat			
		Ministerio de Fomento			
	Realizar el estudio para completar la red de itinerarios no motorizados y redacción de los proyectos de construcción para su ejecución.	CHOPVT	CHOPVT	En curso	
	Señalización de itinerarios ciclistas	CHOPVT	CHOPVT	En curso	
		DGT			
Elaboración del "Plan de movilidad ciclo-peatonal" en la red de carreteras de la Diputación de Valencia.	Diputación de Valencia	Diputación de Valencia	Finalizado		
Ejecución de vías ciclo-peatonales segregadas en la red de carreteras de la Diputación de Valencia	Diputación de Valencia	Diputación de Valencia	En curso		
OTROS AMBITOS	Puesta a disposición la gestión de la Sala de Emergencias de la Generalitat para información de helisuperficies en la CV y puntos de toma, para las campañas de vigilancia y/o intervención en accidentes	AVSRE	AVSRE	Inmediato	
	Trasladar al ámbito de la Comisión de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunitat Valenciana el estudio, coordinación y asesoría sobre la necesidad de controlar los lugares de ocio, próximos a carreteras frecuentadas por ciclistas y los horarios de cierre de esos locales y otras actividades lúdicas	AVSRE	AVSRE	Inmediato	

11. ESTUDIOS DE REFERENCIA

Estudio sobre accidentalidad ciclista en España. Período 1996-2001. UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA. Escuela de ciclismo Angelino Soler. COMISIÓN POR LA SEGURIDAD VIAL DEL CICLISTA. Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana.

TRÁFICO DE CICLISTAS EN ALGUNAS CARRETERAS ESPAÑOLAS. Diciembre 2006.
Dirección General de Tráfico.

CARACTERIZACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD CICLISTA EN LA RED DE CARRETERAS DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA (2009-2014). Septiembre 2015.

APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2008/96/CE SOBRE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y DEL RD 345/2011, EN LAS CARRETERAS DE TITULARIDAD AUTONÓMICA. Caracterización de la accidentalidad ciclista 2011-2013 en la Red de Carreteras de la Generalitat. Febrero 2015

BARÓMETRO DE LA BICICLETA EN ESPAÑA. INFORME DE RESULTADOS. septiembre de 2015

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones-Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta. (2017/C 088/10). 21.3.2017.DOUE.

World Health Organization. Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling. Methodology and user guide. Economic assessment of transport infrastructure and policies. 2014 Update [Internet]. 2017 mar [citado 11 de julio de 2017]. Disponible en:
<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/2011/health-economic-assessment-tools-heat-for-walking-and-for-cycling.-methodology-and-user-guide.-economic-assessment-of-transport-infrastructure-and-policies.-2014-update>

Mulvaney CA, Smith S, Watson MC, Parkin J, Coupland C, Miller P, et al. Cycling infrastructure for reducing cycling injuries in cyclists. En: The Cochrane Collaboration, editor. Cochrane Database of Systematic Reviews [Internet]. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd; 2015 [citado 11 de julio de 2017]. Disponible en:
<http://doi.wiley.com/10.1002/14651858.CD010415.pub2>

Billot-Grasset A, Amoros E, Hours M. How cyclist behavior affects bicycle accident configurations? Transp Res Part F Traffic Psychol Behav. agosto de 2016;41:261-76.

Paschalidis E, Basbas S, Politis I, Prodromou M. «Put the blame on...others!»: The battle of cyclists against pedestrians and car drivers at the urban environment. A cyclists' perception study. Transp Res Part F Traffic Psychol Behav. agosto de 2016;41:243-60.

de Waard D, Houwing S, Lewis-Evans B, Twisk D, Brookhuis K. Bicycling under the influence of alcohol. Transp Res Part F Traffic Psychol Behav. agosto de 2016;41:302-8.

Ahlstrom C, Kircher K, Thorslund B, Adell E. Bicyclists' visual strategies when conducting self-paced vs. system-paced smartphone tasks in traffic. Transp Res Part F Traffic Psychol Behav. agosto de 2016;41:204-16.

Bateman-House A. Bikes, Helmets, and Public Health: Decision-Making When Goods Collide. *Am J Public Health*. junio de 2014;104(6):986-92.

Macpherson A, Spinks A. Bicycle helmet legislation for the uptake of helmet use and prevention of head injuries. En: *The Cochrane Collaboration*, editor. *Cochrane Database of Systematic Reviews* [Internet]. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd; 2008 [citado 11 de julio de 2017]. Disponible en: <http://doi.wiley.com/10.1002/14651858.CD005401.pub3>

Ewald B, Cowan T. Making the cycling environment safer: an investigation based on hospital admissions. *Public Health Res Pract* [Internet]. 2015 [citado 11 de julio de 2017];25(3). Disponible en: <http://www.phrp.com.au/issues/july-2015-volume-26-issue-3/making-cycling-environment-safer-investigation-based-hospital-admissions/>

Lovelace R, Roberts H, Kellar I. Who, where, when: the demographic and geographic distribution of bicycle crashes in West Yorkshire. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav*. agosto de 2016;41:277-93.