

EFECTO DEL CARRIL-BICI SOBRE LA ACCIDENTALIDAD CICLISTA EN SEVILLA

(SIBUS, Julio de 2013)

La Tabla adjunta, basada en los datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico, muestra la evolución de la accidentalidad ciclista en Sevilla en el periodo 2002-2010, que incluye cuatro años anteriores y cuatro años posteriores a la implantación de la red de vías ciclistas de la ciudad, mas un año que puede considerarse de transición (2006)

Del análisis de la tabla se deduce que, si bien en número total de accidentes aumentó, como consecuencia del incremento del número de desplazamientos en bicicleta, su número relativo (accidentes por cada 100.000 desplazamientos) se redujo aproximadamente a la mitad tras la implantación del carril-bici (como el número absoluto de accidentes entre 2002 y 2006 apenas sufre variación y el número total de desplazamientos debe ser menor o igual al del 2006 para esos años, la conclusión es que el número relativo de accidentes debe ser igual o superior al de 2006).

Año	Número total de accidentes	Accidentes por cada 100.000 desplazamientos	Ciclistas fallecidos o con heridas graves (*)	Miles de desplazamientos anuales en bicicleta
2002	53	≥1,8	8	≤ 3.000
2003	59	≥1,8	7	≤ 3.000
2004	57	≥1,8	5	≤ 3.000
2005	42	≥1,8	1	≤ 3.000
2006	56	1,824	4	3.070
2007	56	0,846	3	6.479
2008	86	0,926	10	9.288
2009	146	1,004	11	13.986
2010	138	0,865	3	15.962

Tabla: Número total de accidentes de bicicleta en Sevilla en el periodo 2002- 2010. Fuente: *Dirección General de Tráfico*. Los datos sobre el número total de desplazamientos en bicicleta se han estimado a partir de los sucesivos conteos de bicicletas del Ayuntamiento de Sevilla en 2006, 2007, 2008, y 2009 (número medio de ciclistas por punto de observación) mediante una extrapolación del dato de 17,054 millones de desplazamientos en 2011 (SIBUS, 2010)

(*) Se define herida grave como toda aquella herida que exige hospitalización por mas de 24 horas

Asimismo, de los datos de la Tabla se deduce que la gravedad de los accidentes también disminuyó. Así, mientras que durante el periodo 2002-2005 el 10% de los ciclistas accidentados resultaron heridos graves o fallecieron como consecuencia del accidente, en el periodo 2006-2010 este

porcentaje se redujo a un 6,3%.

En definitiva, podemos afirmar que la construcción del carril-bici contribuyó de un modo decisivo no sólo a aumentar el número de desplazamientos ciclistas en la ciudad, sino también a aumentar la seguridad del tráfico ciclista. Este resultado está de acuerdo con otros análisis previos que muestran como el aumento del número de ciclistas va casi siempre ligado a un aumento en la seguridad del tráfico ciclista (Jacobsen, 2003; Elvik, 2009)

REFERENCIAS

(Jacobsen, 2003) Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*: 2003;9:205–209.

(Elvik, 2009) Elvik R. The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport *Accident Analysis & Prevention*: 2009;41:849-855.

(SIBUS, 2012) SIBUS *Investigación sobre el uso de la bicicleta en Sevilla 2011*. <http://bicicletas.us.es/Sevilla2011.pdf>