

A pedales

Una vez más, la actualidad nos impone el tema del artículo. En las pasadas semanas tres ciclistas han resultado muertos y dos heridos cuando una conductora bajo los efectos del alcohol y las drogas atropelló a un grupo de triatletas en una carretera valenciana. Otros dos incidentes más con ciclistas profesionales, cercanos en el tiempo, acabaron con el fallecimiento del italiano Michele Scarponi, y el acoso y atropello del inglés Chris Froome por un vehículo que se dio a la fuga. En Italia, el atropello del piloto de moto Nicky Hayden también terminó fatalmente y más recientemente otro deportista fue arrollado en una carretera de Ciudad Real por un camión que tampoco paró.

Muchas veces se cree que la mayoría de los accidentes con bicicletas son ocasionados por la imprudencia de ciclistas y su falta de disciplina para cumplir las reglas del tráfico, pero en estos últimos percances está claro que no ha sido así. Se trata de ciclistas expertos con muchos kilómetros en sus piernas a los que se les supone una gran experiencia.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, de los accidentes con víctimas que ocurrieron en el año 2015 en vía interurbana, solo el 33% de los conductores de bicicletas implicados había cometido alguna infracción. En la mayoría de los casos son los otros conductores los culpables del accidente.



Estamos viviendo una proliferación de bicicletas en nuestras ciudades y carreteras. El interés por un medio de transporte alternativo que beneficie la movilidad, la contaminación y la salud ha contribuido a ello. De esta forma, muchas personas se han incorporado a la bicicleta sin conocer exactamente las normas que rigen su circulación. Por otra parte, los conductores del resto de vehículos tampoco tienen claro cuál tiene que ser su comportamiento con respecto a las bicicletas.

Hay que tener en cuenta que las bicicletas son vehículos menos visibles, más vulnerables y más inestables en su circulación, y por ahí tienen que ir todas las precauciones. Vamos a repasar las situaciones más conflictivas en las que se pueden encontrar los dos tipos de usuarios y cuál es la norma que la regula.

LUGAR EN LA VÍA

.....

Como norma general, los automóviles tienen que circular por la calzada, salvo que por razones de emergencia lo hagan a una velocidad anormalmente reducida perturbando gravemente la circulación. En ese caso, podrán circular por el arcén si su masa máxima autorizada no excede de 3.500 kg.



Las bicicletas circularán por el arcén si es transitable y suficiente. Si no lo es, utilizarán la parte imprescindible de la calzada. Podrán circular en columna de a dos lo más cerca posible de la derecha siempre que exista visibilidad y no formen aglomeraciones de tráfico.

En algunas ciudades, las ordenanzas municipales permiten que las bicicletas, en determinadas circunstancias, puedan circular por la acera y por el carril BUS. Conviene consultar la normativa específica de cada ciudad.

PRIORIDAD DE PASO

Las bicicletas tienen prioridad con respecto a los vehículos de motor:

- Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- Cuando el vehículo a motor gire para entrar en otra vía y haya un ciclista en las proximidades.
- Si el primer ciclista de un grupo ha iniciado el cruce, todo el grupo tiene preferencia.

En los demás casos, rigen las mismas normas que con el resto de vehículos. Si las intersecciones no están señalizadas, la prioridad la tiene el vehículo (bicicleta o automóvil) que se acerque por la derecha. Si están señalizadas con semáforos o señales, se tendrá que cumplir la señalización.



ADELANTAMIENTO

Al adelantar a un ciclista hay que tener en cuenta:

- Valorar la necesidad. Si hay cualquier duda relacionada con la seguridad, esperar un momento mejor.
- No poner en peligro ni a los ciclistas a los que vamos a adelantar ni a los que pudieran venir en sentido contrario.
- Cuando un automóvil adelante a un ciclista o grupo de ellos, debe dejar una separación mínima de 1,5 metros.
- Hay que ocupar el carril contiguo, aunque sea el del sentido contrario y haya una línea continua.



Cuando sea la bicicleta la que adelante fuera de poblado a cualquier otro vehículo también tiene que mantener la separación mínima de 1,5 metros. Si las bicicletas adelantan en poblado, se hará a una distancia proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la vía.

DISTANCIA DE SEGURIDAD

La norma general dice que cuando un vehículo circule detrás de otro deberá dejar entre ellos un espacio que le permita detenerse en caso de frenado brusco sin colisionar con él. No cumplir esta norma es especialmente peligroso en el caso que el vehículo que circula delante sea una bicicleta. Por eso, algunos ayuntamientos han modificado su ordenanza de circulación en el sentido de que los vehículos no se puedan acercar a menos de una determinada distancia. Por ejemplo, en Madrid esa distancia nunca podrá ser menor de cinco metros.

Un accidente frecuente ocurre cuando los ocupantes de los vehículos abren la puerta sin mirar si una bicicleta se acerca. Por ello, se aconseja que cuando las bicicletas circulen por el carril más próximo a los vehículos aparcados se sitúen en el centro del carril.

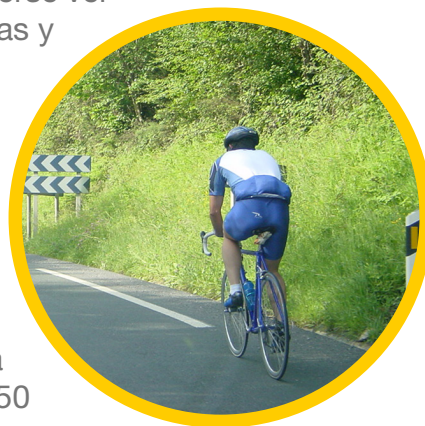


VER Y SER VISTOS

Cuando se trata de usuarios vulnerables como los ciclistas, ver y hacerse ver es fundamental. En primer lugar señalizando claramente las maniobras y llevando ropa de colores claros y llamativos.

Se tiene que utilizar el alumbrado entre la puesta y la salida del sol y siempre que se circule por túneles y pasos inferiores. Los ciclistas llevarán una luz de posición blanca en la parte delantera y en la parte trasera un reflectante y una luz de color rojo. Opcionalmente se pueden llevar reflectantes amarillos en pedales y radios.

Además, si se trata de vía interurbana, los ciclistas llevarán alguna prenda reflectante que permita distinguirlos como mínimo desde 150 metros.



Últimamente las nuevas tecnologías, nos echan una mano en este sentido. Diferentes empresas han fabricado dispositivos luminosos para hacernos ver que disponen hasta de intermitentes y luces de frenado.

Tanto los conductores de automóviles como los de bicicletas tenemos que empezar a acostumbrarnos a encontrarnos en la vía. Aunque en España el uso diario de la bicicleta está creciendo, aún estamos lejos de la media europea. En nuestro país se sitúa en torno al 3% mientras que la media está en el 8%, muy lejos de países como Holanda (36%) y Dinamarca (23%).



La convivencia con seguridad de los vehículos con las bicicletas y también con los peatones será un reto al que nos tendremos que enfrentar en los próximos años. No debemos dejar que los datos negativos influyan en esta tendencia ya imparable. La movilidad de las ciudades, la contaminación y sobre todo nuestra salud, nos lo agradecerán.

CONSEJOS DE SEGURIDAD

Ciclistas

- **Ver y hacerse ver.** Con los dispositivos luminosos o reflectantes reglamentarios.
- **Señalizar con antelación** todas las maniobras.
- **Utilizar el casco** en vías interurbanas y los menores de 16 años en todas las vías.
- **Ser previsibles** en la trayectoria y en las maniobras.
- **Cumplir la normativa de tráfico.** Respetar la señalización, no utilizar el teléfono móvil, no usar auriculares, no beber alcohol.
- **Utilizar espejo retrovisor o girar la cabeza** antes de realizar una maniobra o un desplazamiento lateral.
- **Evitar circular en el ángulo muerto** de los vehículos. Si miramos a su retrovisor y vemos la cara de su conductor, él también nos estará viendo.
- **Estudiar el itinerario** a seguir. Utilizar vías para ciclistas o recorridos con poco tráfico de vehículos.
- **Prestar atención al pavimento.** Evitar rejillas metálicas y marcas viales (sobre todo si están mojados), baches, etc. Si se van a esquivar, asegurarse de que se puede hacer con seguridad.



Otros vehículos

- **Mantener la distancia lateral de seguridad** reglamentaria, especialmente en el caso de vehículos voluminosos, viento lateral, niños, etc.
- **Prever desplazamientos** laterales inesperados.
- **Mantener la distancia frontal.** No acercarse demasiado desde atrás.



- **Aumentar la precaución** al circular por vías frecuentadas por ciclistas, carriles bici, parques, etc.
- **Advertir de la presencia a los ciclistas con el claxon** si se duda de que nos hayan visto. Pero nunca demasiado cerca para no asustarles.

Octavio Ortega
Editor. Experto en Seguridad Vial
PONS Seguridad Vial



» MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



A pesar del aumento del uso de la bicicleta, en el año 2016 disminuyó el número de fallecidos disminuyó con respecto al año anterior. Fallecieron 33 personas, 10 menos que en el año 2015. De ellos, 6 no utilizaban casco, a pesar de ser obligatorio en vías interurbanas.



Aunque en el año 2015 hubo 7.186 accidentes con una bicicleta implicada (un 4% más que en el año 2014), se produjeron un 17% menos de fallecidos y un 3% menos de heridos hospitalizados que en el 2014.



Es obligatorio que las bicicletas dispongan de un timbre. No sirve cualquier otro dispositivo para emitir sonidos.



Algunas sanciones relacionadas con las bicicletas:

- » Como en cualquier otro vehículo, si un ciclista no respeta un semáforo o las señales de Ceda el paso o Stop, tiene una sanción de 200 euros (100 en periodo reducido).
- » Si el conductor o pasajero de una bicicleta no utilizan el casco cuando es obligatorio tiene una sanción de 200 euros (100 en periodo reducido).
- » Si no se mantiene la distancia de seguridad en los adelantamientos tiene una sanción de 200 euros (100 en periodo reducido). Si se pone en peligro a los ciclistas que circulan en sentido contrario, además, tiene una retirada de 4 puntos del carné de conducir.
- » Circular con una bicicleta sin utilizar el alumbrado cuando sea obligatorio tiene una sanción de 80 euros (40 en periodo reducido).
- » Circular con una bicicleta sin el timbre obligatorio tiene una sanción de 80 euros (40 en periodo reducido).
- » Abrir las puertas de un vehículo sin haberse cerciorado de que no implica peligro para otros usuarios tiene una sanción de 80 euros (40 en periodo reducido).