

LA SEGURIDAD VIAL DEL CICLISTA

José Griñán López

Ex-presidente de la Federación de Ciclismo de la Región de Murcia

La preocupación por la seguridad vial de los ciclistas es una constante en los últimos años. Aunque es cada vez que se produce un accidente mortal cuando se reabre el debate sobre la seguridad de los ciclistas mientras circulan por carretera. Desde hace tiempo están en estudio medidas tendentes a erradicar, o cuando menos paliar, esta grave plaga que nos azota.

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

El crecimiento espectacular de la práctica deportiva ciclista en España ha puesto de relieve la inadecuación de las normas, de las infraestructuras y de la cultura vial existente.

Tras un dilatado estudio por una Comisión del Senado, en noviembre de 1.999 se publicó la Ley de Adaptación de las Normas de Circulación a la Práctica del Ciclismo, afirmando que la bicicleta es un eficaz medio de transporte, alternativa del automóvil. Esta Ley obligaba a adaptar el Reglamento de Circulación y anima a construir pistas para bicicletas.

¿Qué piden los ciclistas?

CIRCULACIÓN EN PARALELO. (2 CICLISTAS EN PARALELO)

Es más segura: El 80 % de los accidentes ocurren circulando en solitario y únicamente el 2 % en paralelo. Aumenta la visibilidad (en solitario puede no ser visto por el automovilista). Predispone al automovilista a extremar las precauciones y suele reducir la velocidad.

ADELANTAMIENTOS

Respetar 1.5 metros de distancia. Para no bloquear las carreteras ante la imposibilidad de adelantar a un grupo de ciclistas este estará obligado a facilitar las maniobras de adelantamiento a los vehículos a motor.

Se prohibirá la circulación en paralelo por aquellos tramos de carretera en donde está prohibido adelantar a los vehículos que circulen en el sentido de los ciclistas si no existe arcén suficiente.

Se permitirá a los vehículos a motor adelantar al ciclista o grupo de ciclistas ocupando lo imprescindible del carril contrario en las zonas en las que está prohibido adelantar cuando las circunstancias del tráfico lo permitan por no haber peligro.

CIRCULACIÓN POR AUTOVÍAS

Siempre que no exista vía alternativa. El Gobierno debe comprometerse a construir las nuevas autovías con carriles o arcenes bici segregados. El Gobierno debe complementar las autovías ya construidas con vías de servicio.

COCHE DE APOYO

Debidamente identificados con señales acústicas y luminosas para acompañar y proteger grupos ciclistas. Se informará a las Jefaturas Provinciales de Tráfico, previamente de recorridos y horarios.

ARCENES. Amplios, de 2.5 metros

Es muy importante su conservación y limpieza: No sirven si están sucios. Pueden estar pintados de rojo: Son más vistosos y efectivos. Separados de la calzada por bandas sonoras: avisan de invasión.

EDUCACIÓN VIAL

Eje central de cualquier acción preventiva. Obligatoria en todos los Niveles de Enseñanza. Área curricular en: Escuelas de Ciclismo, Cursos de Formación de Técnicos Inclusión Programa de Autoescuelas.

CAMPAÑAS INFORMATIVAS

Divulgación, por la DGT, en sus campañas.

- Causas y consecuencias de los accidentes.
- Sensibilización.
- Seguridad vial colectiva basada en el respeto mutuo.

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

- Dirigida a los automovilistas.
- Avisan de la presencia de ciclistas.
- Deben contener mensajes precisos.

Las principales novedades relativas a los ciclistas que recoge el nuevo Reglamento de Circulación son:

REFLECTANTES OBLIGATORIOS

En vías interurbanas, cuando sea obligatorio el uso de luces, los ciclistas deben llevar una prenda reflectante que les permita ser vistos a 150 metros.

USO DE CASCO

Obligatorio el uso de casco homologado o certificado cuando se circule por vías interurbanas.

TASA DE ALCOHOLEMIA

Se incluye expresamente a los ciclistas, como a todos

los conductores en general, en la obligación de someterse al preceptivo test de alcoholemia y establece la tasa máxima de alcohol en sangre en 0,5 g/l 0,25 mg/l en aire espirado.

ASIENTOS PARA MENORES

Los mayores de edad pueden transportar a un menor de hasta 7 años en un asiento adicional homologado instalado en la bicicleta.

CIRCULAR EN GRUPO. CIRCULAR POR AUTOVÍA.

Los ciclistas pueden circular en columna de a dos como máximo. Deben ir siempre lo más a la derecha posible de la vía y colocarse de uno en uno en zonas de poca visibilidad. Pueden circular por autovías los mayores de 14 años, sólo por el arcén, siempre que no está prohibido por la señal correspondiente. En este caso, un panel indicará los itinerarios alternativos. Por otro lado, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas que circulan juntos.

DESCENSOS

En los descensos prolongados con curvas, los ciclistas pueden abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

COCHES DE SEGUIMIENTO

Está permitido que los vehículos de seguimiento de ciclistas, que circulen a velocidad lenta, vayan por el arcén.

PRIORIDAD EN LOS GIROS

Los ciclistas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos a motor cuando giren a la derecha o a la izquierda para entrar en otra vía. También tienen prioridad cuando circulen en grupo y el primero de ellos ya haya entrado en una glorieta o iniciado un cruce.

La posibilidad de uso y disfrute, sin riesgo, de la

bicicleta se ve seria y continuamente amenazada por: La utilización generalizada y masiva del coche; la predominante adecuación al automóvil de las infraestructuras viarias y la normativa circulatoria.

Se impone, con urgencia, lograr una situación equilibrada, una búsqueda de soluciones con fórmulas que se refieran tanto a la ordenación del espacio físico, como a la reglamentación, para favorecer el uso de la bicicleta.

En este sentido, atendiendo las reivindicaciones de numerosos colectivos ciclistas, entre los que se encuentra la Federación, las nuevas Normas de Tráfico incorporan importantes aspectos a tener en cuenta para la práctica del ciclismo, tanto de forma activa (lo que los ciclistas debemos hacer), como pasiva (lo que el resto de usuarios de la vía han de hacer ante los ciclistas).

En definitiva, y de acuerdo con los entendidos en el tema, la seguridad vial se rige por tres reglas de oro:

1. La educación vial de conductores (ciclistas, motoristas, automovilistas) y peatones
2. El diseño, construcción y conservación de la red de carreteras.
3. El respeto a las normas de circulación.

Por eso, sólo cuando peatones, ciclistas, motoristas y automovilistas asumamos que tenemos el mismo derecho al uso y disfrute de las vías públicas, sin privilegios, podremos, desde el respeto mutuo, avanzar en una verdadera mejora en la seguridad vial colectiva.

Los ciclistas debemos dar ejemplo constante de civismo. Hemos de ser los primeros y más estrictos cumplidores de la normativa vigente.