

Ciclistas y conductores: entre el respeto y el cumplimiento de las normas

Dos y cuatro ruedas: Un espacio a compartir



Desde hace algunos años, el número de accidentes donde se ve implicada la bicicleta se ha ido incrementando de manera vertiginosa. Los conductores de vehículos alegan el incumplimiento de las normas de circulación por parte de los ciclistas, mientras que éstos reclaman respeto y consideración. Del buen comportamiento de ambas partes depende que el elevado porcentaje de siniestros disminuya.

Por Rosa González de Frutos

Según los datos de la Dirección General de Tráfico (Revista Tráfico nº 89, abril 1994), si hacemos una reconstrucción de lo que sucede en un accidente donde se ve implicada una bicicleta, encontramos que, en un alto porcentaje, el ciclista involucrado supera los cincuenta años y el accidente se produce mientras efectúa una maniobra antirreglamentaria.

El accidente más habitual se da en una carretera secundaria, durante los meses más calurosos del año, destacando el sábado por la tarde como día y momento más trágico, según la misma fuente. Las grandes capitales de provincia sobresalen como especialmente peligrosas por la elevada densidad de tráfico y dentro de ellas, las intersecciones encabezan las zonas de mayor riesgo. El segundo grupo de riesgo con un mayor número de accidentes en su haber está compuesto por los menores de dieciocho años, por lo que cabe deducir, que la impericia y en algunos casos la fal-

ta de conciencia del riesgo, pueden ser causas que conduzcan al accidente.

Según señalan las estadísticas, el porcentaje más alto de culpabilidad suele estar en posesión del ciclista, rondando el sesenta por cien de los casos. Este dato resulta paradójico, ya que normalmente se piensa que el culpable es el automovilista al encontrarse con un medio de transporte más frágil y no adoptar una postura de respeto. Aún así, los conductores también alcanzan una elevada cota de culpabilidad, (alrededor del cuarenta por ciento), lo que demuestra la necesidad de respeto y de cumplimiento de las normas de circulación por parte de ambos.

EL ERROR DEL CICLISTA

La causa más frecuente de percances con vehículos es, en primer lugar, la reali-



Es importante ir bien equipado y utilizar el casco.

zación de una maniobra antirreglamentaria, seguida de la invasión de la calzada de manera excesiva por parte del ciclista. Otras infracciones como no respetar la prioridad de paso del vehículo, circular de forma incorrecta o insegura, cruzar la calzada indebidamente por pasos no habilitados al efecto, no respetar la señalización, especialmente los "stops", impericia, adelantamientos antirreglamentarios, distracción, circular por el carril de sentido contrario, circular por autopista, conducir de noche sin alumbrado y velocidad inadecuada están en la base de los accidentes de bicicletas.

EL ERROR DEL CONDUCTOR

Dentro de las infracciones ejecutadas por los conductores de turismos, camiones, autocares, motocicletas, etc. destaca, como la más común, la distracción. Un tercio de los accidentes son debidos a esta causa, seguida de los adelantamientos an-

tirreglamentarios en zonas prohibidas y la velocidad inadecuada, generalmente excesiva. Otras causas menos frecuentes aunque no menos importantes son la invasión del arcén y del carril contrario, no respetar la prioridad del ciclista y no guardar la distancia de seguridad.



La separación lateral mínima será de metro y medio

Tanto los conductores como los ciclistas deben basar su comportamiento en el cumplimiento de normas de circulación, la prudencia, la atención y el respeto, claves para una conducción más segura.

¿QUÉ NORMAS DEBE CUMPLIR EL CICLISTA?

En lo referente al comportamiento del ciclista en la vía, ante todo, le está prohibida la circulación por autopista. En el resto de las vías, circulará a cuarenta kilómetros por hora como máximo por la parte destinada especialmente para ellos; si no existe esta zona, marchará por el arcén si es transitable y suficiente, en todo caso, lo más próximo al borde derecho de la calzada sin invadirla por causa injustificada. La circulación se hará siempre en fila, nunca en pelotón. Además está prohibido transportar a otra persona u objeto que di-

Por autopista, está prohibida la circulación de bicicletas. En el resto de las vías, circularán a cuarenta kilómetros por hora como máximo por el arcén, y si éste no existe, por la parte derecha de la calzada.

facilite el manejo de la bicicleta o la visión de la vía.

En cuanto a los cambios de dirección, se comprobará primero la posibilidad de realizarlos sin peligro y, posteriormente, se señalarán con el brazo.

Los adelantamientos se llevarán a cabo en zonas autorizadas y respetando siempre la separación lateral mínima de metro

LOS CICLISTAS

EXIGEN:	Respeto por parte del resto de usuarios de la vía.
PROPONEN:	Circulación en pelotón, ya que les proporcionaría comunicación entre ellos y autoprotección.
PIDEN:	La creación de una infraestructura específica para la bicicleta.
CRITICAN:	La inexistencia de arcones o su estrechez unida a la falta de limpieza.
ACONSEJAN:	La creación de rutas protegidas, señalizadas y con limitación de velocidad.

LOS CONDUCTORES

ACEPTAN:	Con resignación, la circulación de bicicletas por la vía.
COMPARTEN:	La opinión de disponer de una infraestructura específica para la bicicleta.
PREFIEREN:	La circulación de las bicicletas en línea por el arcén y la utilización de reflectantes y ropa llamativa para detectarles con mayor facilidad.

y medio, tanto con respecto a otras bicicletas como al resto de vehículos. La maniobra no se efectuará cuando sea previsible recorrer una distancia superior a doscientos metros o tardar más de quince segundos en ejecutarla.

Durante las horas nocturnas, deberá en-

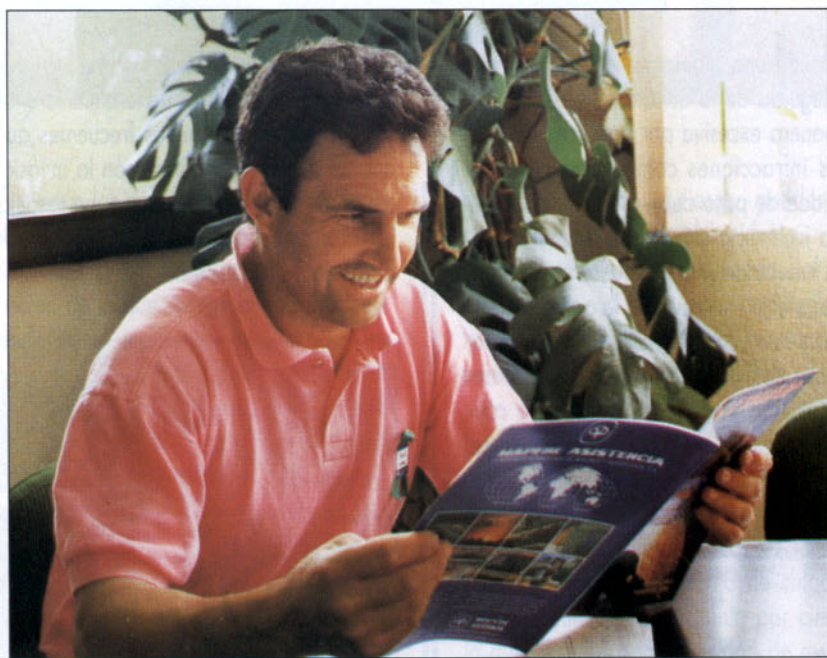
cender el alumbrado consistente en una luz blanca delantera y una roja trasera. Estas luces deberán ser visibles por los conductores a una distancia mínima de trescientos metros.

Un consejo siempre positivo, es la utilización de ropa clara o vistosa, complementa-

ÁNGEL ARROYO, ciclista, ex-profesional

Ángel Arroyo, el ciclista que alcanzó el triunfo en la Vuelta Ciclista a España en 1982, segundo en el Tour en 1983 y sexto en 1984, nos ha confesado sus opiniones sobre el comportamiento de ciclistas y conductores en la carretera.

Ángel Arroyo cree que las relaciones entre conductores y ciclistas no son buenas y piensa fundamentalmente que no existe respeto, sobre todo por parte de los automovilistas. Por ello recomienda a los ciclistas tomar rutas tranquilas, bajar puertos prudentemente y, sobre todo, cumplir las normas de circulación. Pero, reconoce por otro lado, que las imprudencias de los ciclistas son causa de muchos accidentes. A pesar de ello, considera que el conductor de un vehículo debe ser más prudente ya que lleva una máquina mucho más potente y de estructura mucho más rígida. Es partidario de que las bicicletas circulen por carreteras con poca densidad de tráfico, evitando en lo posible autovías y carreteras nacionales. Se queja de la suciedad de los arcones que en gran número de casos impide la circulación de los ciclistas obligándolos a circular por la calzada. Considera importante la creación de rutas específicas para ciclistas y la construcción de ca-



riles-bici, principalmente en las grandes ciudades. Defiende, sobre todo, el respeto mutuo entre los usuarios de la vía como principal solución a los accidentes. Sobre la circulación en pelotón nos comenta que, bajo su punto de vista era un abuso. Para Ángel Arroyo sería correcto circular en paralelo por parejas, uno por el arcén y otro por la calzada, pero ni uno

más. En cuanto al adelantamiento, considera importante que los vehículos de gran volumen avisaran mediante el uso del claxon, con la suficiente antelación, su intención de adelantar.

Finaliza centrandose su interés en el respeto, la prudencia y la concienciación del conductor que se enfrenta en la carretera a un vehículo más frágil, la bicicleta.

da con bandas reflectantes para que el conductor detecte perfectamente la posición del ciclista en la vía. Tampoco es obligatorio, aunque sí muy conveniente, utilizar el casco.

¿QUÉ NORMAS DEBE CUMPLIR EL CONDUCTOR?

Los conductores deberán ser conscientes del peligro que entraña para un ciclista compartir la vía con los vehículos de motor más voluminosos y potentes y con una estructura más rígida. Por consiguiente, sólo adelantará cuando la maniobra no entrañe peligro, lo que implica avisar con suficiente antelación al ciclista mediante el uso del claxon y mantener la distancia lateral de seguridad de metro y medio durante el adelantamiento, para evitar rozar o enganchar al ciclista con salientes del vehículo.

Evite los adelantamientos a ciclistas a gran velocidad, por un lado para no asustarles, y por otro, para no crear turbulencias de aire que puedan hacerle perder el equilibrio.



La circulación debe hacerse en línea, nunca en paralelo.

EMILIO DE VILLOTA, piloto de carreras

Emilio de Villota juzga las relaciones entre conductores y ciclistas como distanciadas, debido al desconocimiento por parte del conductor de la fragilidad del ciclista. Piensa que, generalmente, el conductor abusa de su volumen y fortaleza para robar espacio en la vía al ciclista, sin ser consciente del riesgo físico al que se expone el deportista.

En cuanto a los tipos de vías y su peligrosidad, Emilio de Villota encuentra arriesgada la circulación por vías estrechas donde el conductor no respeta el espacio del ciclista y puede llegar, incluso, a exponerle a situaciones de riesgo. Por otra parte, también considera peligrosa la circulación por autopistas a causa de la diferencia de velocidad entre ambos medios de transporte, lo que provoca consiguientes golpes de aire tan perjudiciales para el ciclista. Comparte con Ángel Arroyo la idea de crear carriles bici, como sucede en el resto de Europa, y únicamente encuentra como alternativa el fomento de la seguridad vial mediante campa-



ñas informativas en las que el conductor pueda descubrir el riesgo que se corre al circular en bicicleta.

En cuanto a la circulación en pelotón, considera que de esta forma se hacen más visibles, aunque destaca el aumento del riesgo de atropello. Es más partidario de la circulación en línea, ya que proporciona seguridad y fluidez al tráfico. En general, confiesa no respetar la distancia lateral de seguridad de metro y medio al

adelantar, y admite que es fácil de olvidar, aunque es consciente del riesgo porque también ha sido aficionado a la bicicleta. Según el piloto, esta distancia debería respetarse en todo momento, aunque, cree que en general los conductores no lo cumplen, debido a la falta de consideración ante el ciclista. Para Emilio de Villota, la única forma de reducir el número de accidentes es concienciar al conductor de la fragilidad del ciclista.