

GUÍA DEL CICLISTA

labici

bicicletes públiques

ÍNDICE

CAPÍTULO 1. VENTAJAS Y BENEFICIOS DEL USO DE LA BICICLETA

CAPÍTULO 2. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

CAPÍTULO 3. NORMAS BÁSICAS DE CIRCULACIÓN

CAPÍTULO 4. DIEZ CONSEJOS BÁSICOS PARA EVITAR ACCIDENTES

**EJERCICIO:**

- ◀ El uso de la bicicleta supone la realización de ejercicio físico cardiosaludable, que protege ante numerosas enfermedades.

ECONOMÍA:

La bicicleta es el medio de transporte más económico, tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento, y no necesita combustible.

**RAPIDEZ:**

- ◀ Es más rápida que el coche, en distancias cortas y medias, en la ciudad.



APARCAMIENTO:

◀ Se aparca fácilmente

NO CONTAMINA:

Es un medio de transporte
que no contamina con gases
tóxicos o ruidos. ▶



DEPORTE:

Fácil de practicar ya sea individual o en grupo.

CAPÍTULO 2 ELEMENTOS DE SEGURIDAD

POSICION:

Es importante que el tamaño de la bicicleta sea el adecuado para la altura del ciclista, y que la posición sea la correcta: el ciclista, situado sobre el cuadro, podrá apoyar los pies en el suelo. El sillín y el manillar deben estar a la misma altura. ►



ALUMBRADO:

Si se circula por la noche, pasos inferiores y túneles es necesario llevar el alumbrado que corresponda.

El sistema de alumbrado de la bicicleta deberá llevar obligatoriamente:

En la parte delantera una luz de posición de color blanco. ▼



En la parte trasera una luz de posición de color rojo y un catadióptrico, no triangular, del mismo color. ►



La bicicleta estará dotada de elementos reflectantes. Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado los ciclistas llevarán, además, una prenda reflectante si circulan por vías interurbanas. Opcionalmente se pueden añadir catadióptricos de color amarillo, en los radios de las ruedas y dos en cada pedal, con el fin de que los conductores y demás usuarios puedan distinguirlos a una distancia de 150 metros.

CASCO:

El casco de protección, homologado, es obligatorio para conductores y ocupantes de bicicletas, si circulan por vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes, por razones médicas acreditadas o en condiciones extremas de calor. ►



MOVILES Y RECEPTORES:

Está prohibido conducir y utilizar auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido así como el uso del teléfono móvil.

PASAJEROS:

En bicicletas, para una persona, solo se permite llevar un pasajero, en asiento adicional homologado, si éste es menor de siete años y el conductor mayor de edad. ►

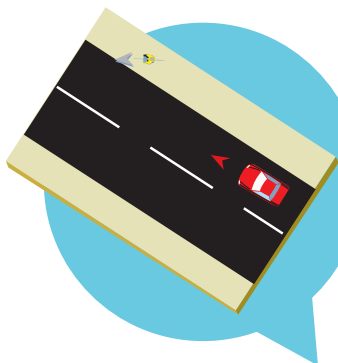


TASA DE ALCOHOLEMIA:

La tasa máxima de alcoholemia, de los conductores en general (0.5 g/l de alcohol en sangre o de alcohol en aire expirado superior a 0.25 miligramos por litro) también afecta a los ciclistas que están obligados, como otros conductores, a someterse al preceptivo test de alcoholemia. ◀

CAPÍTULO 3 NORMAS BÁSICAS DE CIRCULACIÓN

ANTES DE INCORPORARSE A LA CIRCULACIÓN E INICIAR LA MARCHA

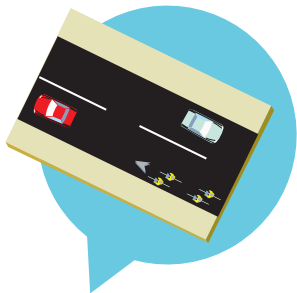


Hay que comprobar, mirando hacia atrás, que no se acercan otros vehículos o bien que están suficientemente lejos.



◀ Es obligatorio, también, señalar la maniobra al resto de los usuarios de la vía, extendiendo el brazo horizontalmente a la altura del hombro.

CUANDO SE CIRCULA POR LA CIUDAD



Hay que hacerlo lo más próximo posible a la derecha de la vía.



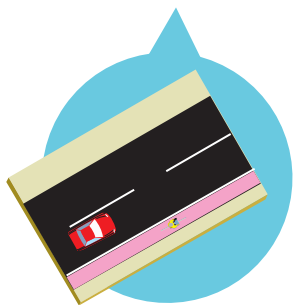
◀ Si se va en grupo se podrá circular en columna de a dos, como máximo.

▶ Si hay poca visibilidad o el tráfico se complica, por seguridad, se circulará en hilera, de uno en uno.

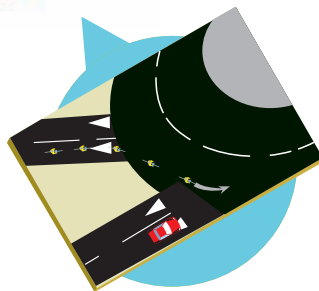
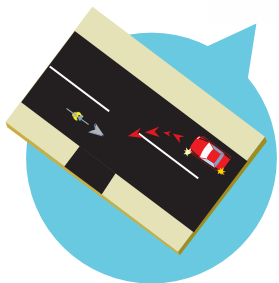


PRIORIDAD DE PASO

Se tiene prioridad de paso, respecto a los vehículos de motor, cuando se circule: por un carril bici, por un paso para ciclistas, o por arcén debidamente señalizado.

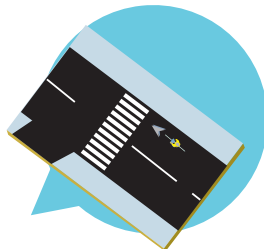


También se tiene prioridad de paso cuando el vehículo de motor vaya a girar, a la derecha o a la izquierda, para entrar en otra vía y el ciclista esté próximo o cuando circulando en grupo el primero hay iniciado el cruce o haya entrado en una glorieta.



SE DEBE CEDER EL PASO

Ante un paso para peatones debidamente señalizado o cuando se vaya a girar, para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no haya paso para estos.



AL APROXIMARSE A UNA INTERSECCION O CRUCE

La preferencia de paso se verificará, siempre, atendiendo a la señalización que la regule:



- ▶ Ya sea un agente con el brazo levantado verticalmente o con el brazo o brazos extendidos.

También ante una señal luminosa como la luz roja del semáforo o la luz amarilla no intermitente, salvo que el ciclista se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda parar, antes del semáforo, de forma segura. ▶



- ▶ O ante una señal vertical de ceda el paso si vinieran otros vehículos por una vía preferente.

Y siempre ante una señal horizontal de detención obligatoria o Stop. ▶

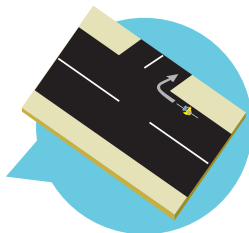


PARA PARAR O ANTE LA NECESIDAD DE FRENAR BRUSCAMENTE

- ▶ Hay que indicarlo moviendo el brazo, alternativamente de arriba abajo, con movimientos cortos y rápidos.

GIRO A LA DERECHA

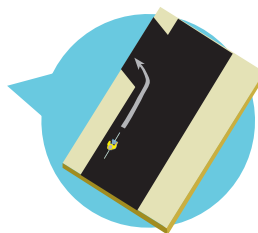
Hay que situarse lo más cerca posible del borde derecho de la calzada y comprobar si la situación de los demás usuarios de la vía permite realizar el giro, advirtiendo la maniobra con tiempo suficiente, de la siguiente forma: brazo en posición horizontal, con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el giro va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba si va a girar hacia el lado contrario.



GIRO A LA IZQUIERDA

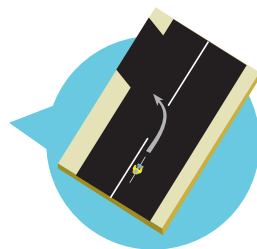
SI LA VIA ES DE SENTIDO UNICO

Hay que situarse, lo más cerca posible, al borde izquierdo de la calzada y señalizar con suficiente tiempo la maniobra, extendiendo horizontalmente el brazo izquierdo a altura del hombro y con la mano abierta hacia abajo o con el brazo derecho doblado hacia arriba y la palma de la mano extendida.



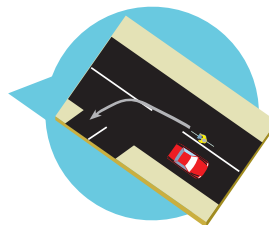
SI LA VIA ES DE DOBLE SENTIDO

Hay que ceñirse a la marca longitudinal de separación o mediana y si ésta no existiese, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario.



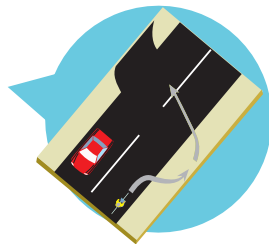
SI LA VIA TIENE UN CARRIL ACONDICIONADO PARA ESTE GIRO

Ya sea urbana o interurbana, hay que situarse en él, con suficiente antelación, y girar cuando la señalización existente lo permita.



SI LA VIA INTERURBANA NO DISPONE DE UN CARRIL ACONDICIONADO

para el giro a la izquierda, hay que colocarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar.



CUANDO SE CIRCULE POR UNA VIA INTERURBANA:

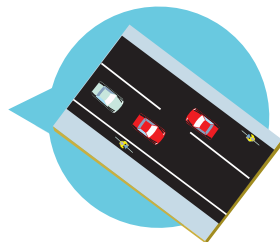
SI EXISTE VIA PARA CICLISTAS,

ésta estará indicada con las correspondientes señales



SI NO EXISTE VIA PARA CICLISTAS,

en el caso de que no exista vía, o parte de ella que esté especialmente destinada a las ciclistas, hay que circular por el arcén de la derecha si fuera transitable o suficiente, y si no lo fuera, se utilizará la parte imprescindible de la calzada.



Únicamente se podrá abandonar el arcén en descensos prolongados con curva, cuando razones de seguridad lo permitan, excepto si se circula por una autovía.



PARA EFECTUAR UN ADELANTAMIENTO

Hay que advertirlo con antelación, y comprobar que existe el espacio suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulan en sentido contrario. La distancia lateral con el vehículo al que se adelanta no será inferior a 1'50 m.



No se considera adelantamiento el producido entre ciclistas que circule en grupo.



CIRCULACION POR AUTOPISTAS Y AUTOVIAS

Los ciclistas tienen prohibido circular, como norma general, por autopistas y autovías.

No obstante, los conductores mayores de 14 años pueden circular por los arcenes de las autovías, salvo que una señal lo prohíba por razones justificadas de seguridad vial, en cuyo caso, un panel indicará un itinerario alternativo.

NUEVAS SEÑALES



Vía reservada para ciclos
o vía ciclista



Fin de vía reservada
para ciclos



Carril bici o vía ciclista
adosada a la calzada



Senda ciclable



Paso Bicicleta
y Peatón



Zona compartida
peatones-bicicletas



Vía compartida con
prioridad bicicleta*

*En vía compartida con prioridad bicicleta, los vehículos a motor tiene limitada la velocidad a 30kms/h y en todo caso adecuarán su velocidad a la de la bicicleta que le preceda.

*La bicicleta circulará dejando la línea verde discontinua a su derecha y sobre los símbolos Bici dibujados en la calzada



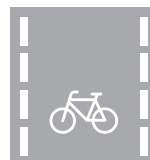
Vía compartida con
prioridad bicicleta
en el sentido de
la marcha y carril
exclusivo en sentido
contrario



Zona de 30



Aparcamiento Bicicleta



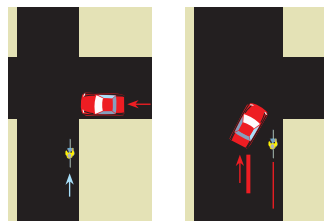
Marca de vía ciclista:
Indica una vía ciclista
o senda ciclable

CAPÍTULO 4 DIEZ CONSEJOS BÁSICOS PARA EVITAR ACCIDENTES

Cómo prevenir diez situaciones arriesgadas y evitar atropellos

TIPO DE CHOQUE NÚMERO 1: EL CRUCE POR LA DERECHA

Este es uno de los tipos de choque o de posible choque más habitual. Un coche sale de una calle lateral, de un aparcamiento o de un acceso por la derecha. Date cuenta de que en realidad hay aquí dos tipos de choque posibles: bien tú estás enfrente del coche y éste te atropella, bien el coche te sale enfrente y tú te lanzas contra él.



CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

1. Consigue una luz delantera. Si circulas por la noche, debes usar una luz frontal, sin dudar. Lo exigen las normas de tráfico, de todas maneras. Incluso para circular de día, una luz blanca brillante intermitente te puede hacer más visible para los conductores que de otra manera pueden chocar contigo por la derecha.

2. Toca el timbre. Consigue un timbre o una bocina y úsalos siempre que veas un coche que se aproxime (o esté esperando) enfrente de ti y a tu derecha. Si no tienes una bocina, grita ¡eh!. Puedes sentirte incómodo tocando la bocina o gritando pero es mejor sentirse incómodo que ser atropellado.

3. Reduce la velocidad. Si no puedes tener contacto visual con el conductor (sobre todo de noche), disminuye la marcha lo suficiente para estar seguro de poder parar si es necesario. Desde luego que es molesto, pero es preferible a chocarse.

4. Colócate a la izquierda. Fíjate en las dos líneas azules A y B del dibujo. Probablemente estás acostumbrado a circular por la A, muy pegado al bordillo porque te preocupa que te golpeen por detrás. Pero echa un vistazo al coche. Cuando el conductor mira la carretera para comprobar el tráfico, no mira a la trayectoria de la bici o a la zona más cercana al bordillo; busca otros coches EN EL CENTRO del carril. Cuanto más a la izquierda estés (como se muestra en B) más probable es que el conductor te vea. Esto tiene ventajas añadidas: si el automobilista no te ve y empieza a salir, puedes desplazarte INCLUSO MÁS a la izquierda, o puedes acelerar y apartarte de su camino antes de chocar, o rodar sobre el capó mientras el coche reduce la velocidad. Resumiendo, te da más opciones. Ya que si te quedas pegado a la derecha y vienen coches, tu única "opción" es ir directo contra la puerta del conductor.

Por supuesto hay un inconveniente. Circular pegado a la derecha te hace invisible a los automobilistas enfrente de ti en los cruces, pero circular por la izquierda te hace vulnerable a los coches que vienen detrás de ti.

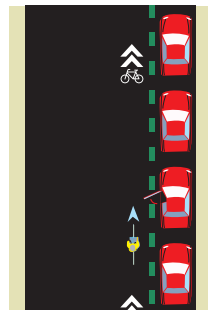
Tu posición real en el carril puede variar dependiendo de lo ancha que sea la calle, de cuántos coches haya, de lo rápido y lo cerca que te pasen y de lo lejos que estés del siguiente cruce. En las carreteras rápidas con pocos cruces de calles, circula más pegado a la derecha y en carreteras lentas con muchos cruces de calles circula más a la izquierda.

TIPO DE CHOQUE NÚMERO 2: LA PUERTA

Un conductor abre la puerta derecha delante de ti. Tú te diriges justo contra ella si no puedes parar a tiempo. Si tienes suerte, el automovilista saldrá del coche antes de que tú te choques contra la puerta y, como mal menor, amortiguará el impacto.

CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

Circula por la izquierda. Circula lo suficientemente a la izquierda para no chocar con ninguna puerta que se abra inesperadamente. Puede que desconfíes de circular tan a la izquierda en el carril que los coches no te puedan adelantar fácilmente, pero si se circula pegado a la derecha es MUCHO más probable chocarse contra una puerta de un coche aparcado que ser atropellado por detrás por un coche que puede verte con claridad. **Debes circular siempre dejando la línea verde discontinua a tu derecha.**

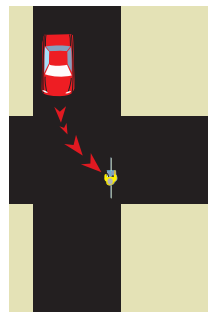


TIPO DE CHOQUE NÚMERO 3: EL CRUCE A LA IZQUIERDA

Un coche que viene hacia ti gira a su izquierda enfrente de ti o directamente contra ti. Esta situación es parecida a la número 1 más arriba.

CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

- 1. No circules por la acera.** Cuando sales de la acera para cruzar la calle, eres invisible para los coches que están girando.
- 2. Consigue una luz delantera.** Si circulas por la noche, deberías usar una luz frontal, sin dudarlo. Además es obligatorio.
- 3. Es obligatorio llevar reflectantes de noche,** pero no es mala idea llevarlos también de día. De noche también puede ser de ayuda llevar alguna prenda reflectante.
- 4. Reduce la velocidad.** Si no puedes tener contacto visual con el conductor (sobre todo por la noche), reduce la velocidad tanto como puedas para parar si es necesario. Es incómodo, claro está, pero evita que te atropellen.



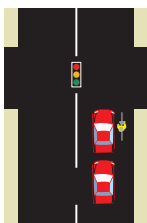
TIPO DE CHOQUE NÚMERO 4: SEMAFORO EN ROJO

Paras a la derecha de un coche que está esperando en un semáforo en rojo o en un stop. No te puede ver. Cuando el semáforo se pone verde avanzas, y entonces el coche gira a la derecha directo contra ti. Incluso coches de pequeño tamaño pueden atropellarte así, pero esta situación es especialmente peligrosa cuando estás parado al lado de un autobús o un camión. El radio de giro es mucho más cerrado en las ruedas posteriores que en las delanteras y, aunque frenes, pueden aplastarte.

CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

No pares en el ángulo muerto. Sencillamente, para DETRÁS del coche en lugar de a su derecha, como se muestra en el dibujo. Esto te hace muy visible al tráfico por todos los lados. Es imposible que el coche que esté detrás de ti no te vea si estás justo enfrente de él.

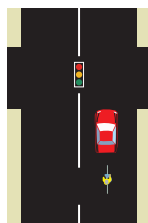
Otra posibilidad es parar bien en el punto A del dibujo de arriba (donde el primer conductor puede verte) bien en el punto B, detrás del primer coche de modo que si gira no te toque, y lo suficientemente por delante del segundo coche para que te pueda ver bien. No es buena idea evitar parar a la derecha del primer coche si vas a cometer la equivocación de parar a la derecha del segundo. Cualquiera de ellos te puede hacer polvo.



Si eliges el punto A, arranca rápidamente para cruzar la calle en cuanto el semáforo se ponga en verde. No mires al automovilista para ver si sigue recto o gira. Si tú estás en el punto A y el coche quiere torcer, estás en su camino.

¿Por qué escoges ese lugar si no te apresuras a cruzar la calle cuando puedes hacerlo? Cuando el semáforo se ponga verde, arranca sin más y cruza rápidamente. (Pero, por supuesto, asegúrate de que no vienen coches que se hayan saltado el semáforo de la calle que cruzas.)

Si escoges el punto B, no adelantes al coche que tengas enfrente cuando el semáforo se ponga verde; quédate detrás, puesto que podría girar a la derecha en cualquier momento. Si no gira enseguida, puede girar en un acceso o en un aparcamiento siempre de manera inesperada. No cuentes con que los automovilistas señalicen los giros. No lo hacen. Asume que un coche puede girar a la derecha en cualquier momento. (NUNCA adelantes a un coche por la derecha.)



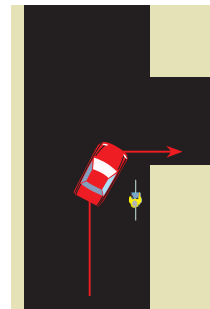
Pero intenta permanecer delante del coche que te siga hasta que hayas cruzado del todo, porque de otra manera podría echársete encima si girara a la derecha.

Aunque no defendemos saltarse los semáforos en rojo, ten en cuenta que, si no hay tráfico cruzando, adelantarte puede ser más seguro que esperar legalmente justo a la derecha del automóvil sólo para que choque contra ti si gira a la derecha. La moraleja no es que deberías saltarte las normas, sino que puedes sufrir un accidente fácilmente aunque las respetes. No olvides que, desgraciadamente, la mayor parte de las normas están hechas pensando en vehículos motorizados.

Además, sé muy cuidadoso cuando pases por la derecha a los coches parados en un semáforo en rojo. Corres el riesgo de que un ocupante que salga de un coche te golpee con la puerta o que te aplaste un coche que decida inesperadamente girar hacia un espacio de aparcamiento en el lado derecho de la calle.

TIPO DE CHOQUE NÚMERO 5: EL GIRO A LA DERECHA

Un coche te adelanta e intenta girar a la derecha enfrente de ti, o directamente contra ti. Los conductores creen que no vas rápido porque vas en bici, así que no se les ocurre pensar que no puedan adelantarte a tiempo. Aunque hayas tenido que reducir bruscamente la velocidad para no chocar, a menudo no creen haber hecho nada mal. Este tipo de choque es muy difícil de evitar porque lo normal es que tú no veas el coche hasta el último segundo y porque no puedes esquivarlo.



CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

1. No circules por la acera. Cuando sales de la acera para cruzar la calle eres invisible para los conductores. Te arriesgas a un atropello si lo haces.

2. Circula por la izquierda o por el centro del carril que ocupas (en la Ordenanza de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona se recomienda circular por dicho carril). Ocupar el carril completo hace difícil que te adelanten los coches para cortarte el camino o echársete encima. No te sientas mal por ocupar el carril completo: si los conductores no amenazaran tu vida girando enfrente de ti o contra ti o adelantándote demasiado cerca no tendrías que hacerlo.

Si el carril en el que estás no es lo suficientemente ancho para que los coches te adelanten de manera segura, tendrías que ocuparlo completo de todas maneras. El tema de la posición en el carril se comenta con más detalle más abajo.

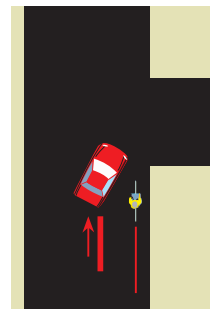
3. Mira por el espejo o gira la cabeza antes de acercarte a una intersección. Asegúrate de mirar bien antes de llegar a la intersección. Cuando estés ya atravesando el cruce, necesitarás prestar atención a lo que tengas enfrente de ti.

TIPO DE CHOQUE NÚMERO 6: EL GIRO A LA DERECHA, SEGUNDA PARTE

Estás adelantando a un coche que va lento (incluso a otra bici) por la derecha, cuando de repente gira a la derecha contra ti al intentar aparcar o entrar en un acceso o calle lateral.

CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

1. No adelantes por la derecha. Este choque se evita fácilmente. Basta con que no adelantes a ningún vehículo por la derecha. Si un coche delante de ti va a 10 km/h, reduce también la velocidad detrás de él. El coche acabará por acelerar. Si no lo hace, adelántalo por la izquierda cuando sea seguro.



Cuando adelantes a un ciclista por la izquierda, anuncia “por tu izquierda” antes de empezar a adelantar, para que no se eche a ese lado de repente y se choque contigo. (Por supuesto es mucho menos probable que una bici se mueva de pronto sin mirar a la izquierda, donde podría alcanzarla un coche, que a la derecha hacia su destino.) Si circula demasiado a la izquierda para adelantarla sin riesgo, anuncia “por la derecha” antes de pasarla por ese lado.

Si hay parados un montón de coches en un semáforo, puedes intentar adelantar prudentemente, siempre preparado para el caso de que el tráfico se mueva otra vez inesperadamente, de otra manera podrías sufrir un Tipo de choque número 3: SEMÁFORO EN ROJO.

2. Mira para atrás antes de girar a la derecha. Así evitarás chocar con ciclistas que violen el consejo número 1 explicado más arriba y que intenten adelantarte por la derecha. Mira detrás de ti antes de girar a la derecha para asegurarte de que ninguna bici quiere adelantarte. (Recuerda también que pueden aparecer desde la acera detrás de ti mientras tú circulas por la calle.) Aunque la culpa sea del otro ciclista por intentar adelantarte por la derecha cuando tú giras al mismo lado, y él se estampe contra ti, el golpe no duele menos en absoluto.

TIPO DE CHOQUE NÚMERO 7: EL ATROPELLO POR DETRÁS

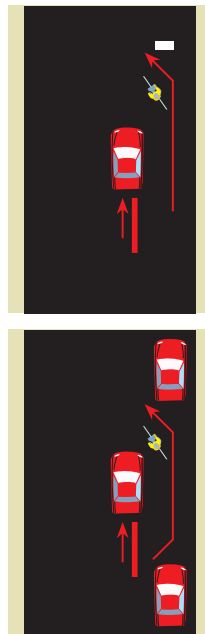
Inocentemente, te echas un poco a la izquierda para esquivar un coche aparcado o cualquier otro obstáculo en la calzada; entonces te golpea un coche por detrás.

CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

1. Nunca, de ninguna manera, te muevas a la izquierda sin comprobar tu espejo o mirar primero hacia atrás. A algunos automovilistas les gusta adelantar ciclistas a una distancia de centímetros, así que moverte inesperadamente aunque sea una pizca hacia la izquierda te puede colocar en la trayectoria de un coche.

2. No circules por una zona de aparcamiento aunque no haya coches aparcados. Puedes sentir la tentación de circular por esta zona volviendo al carril con tráfico cuando encuentres un coche aparcado. Esto te pone en peligro de que te golpeen por detrás. En lugar de eso circula bien recto por el carril con tráfico.

3. Puede ser útil usar un espejo en el manillar.



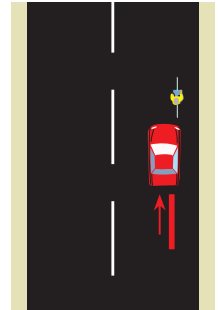
TIPO DE CHOQUE NÚMERO 8: EL ATROPELLO POR DETRÁS, SEGUNDA PARTE

Un automóvil choca contra ti por detrás. Esto es lo que más temen muchos ciclistas pero no es el accidente más común (excepto quizás de noche o en viajes largos fuera de la ciudad). Sin embargo, es uno de los choques más difíciles de evitar ya que normalmente no vas mirando hacia atrás. La mejor manera de evitarlo es circular por calles muy anchas o por carriles bici, o por carreteras donde el tráfico sea lento. Los accidentes más comunes de este tipo suceden de noche, sobre todo por no llevar luces. Es infrecuente que se choquen contigo por detrás durante el día.

CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

1. **Consigue una luz trasera.** Si circulas de noche, deberías usar una luz trasera intermitente, sin dudar. Según Bruce Mackey (antes en Florida y ahora jefe de seguridad ciclista en Nevada) el 60 % de los choques en Florida se deben a la falta de luces en las bicicletas durante la noche. En 1999, el 39 % de las muertes de ciclistas en EEUU, sucedieron entre las 18 horas y medianoche (USA Today, 22-X-01).

Las tiendas de bicicletas venden luces traseras intermitentes por 15 euros o menos. Estas luces usan normalmente dos pilas AA que duran meses (200 horas más o menos). Si circulas de noche, consigue una luz trasera.



2. **Escoge calles anchas.** Circula por calles anchas cuyo carril sea tan ancho que quepan cómodamente un coche y una bici juntos. Así un coche puede pasarte rápido y no chocar contigo, ¡aunque no te haya visto!

3. **Escoge calles con tráfico lento.** Cuanto más despacio vaya un coche más tiempo tiene el conductor para verte. Son más aconsejables las calles secundarias. Investiga cómo realizar tus trayectos por este tipo de calles.

4. **Utiliza las calles pequeñas durante los fines de semana.** El peligro de circular los viernes y los sábados por la noche es mucho mayor que otras noches porque hay gente que conduce borracha. Si circulas en una noche de fin de semana, asegúrate de ir por calles secundarias antes que por calles principales.

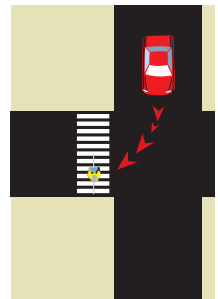
TIPO DE CHOQUE NÚMERO 9: EL GOLPE DEL PASO DE PEATONES

Vas circulando por la acera, cruzas la calle por un paso de peatones y un coche gira a la derecha directo contra ti. Los coches no se esperan una bicicleta en el paso de peatones por lo que debes tener mucho cuidado para evitar esta situación.

CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

1. **Si circulas por la noche, deberías usar una luz delantera sin dudar.** Además es obligatorio.

2. **Reduce la velocidad.** Lo suficiente para que seas capaz de parar si es necesario.



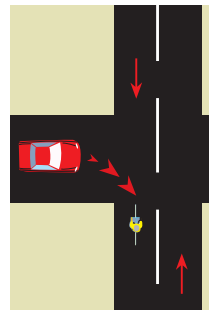
3. No circules por las aceras. Cruzar entre aceras puede ser una maniobra bastante peligrosa. Si lo haces por el lado izquierdo de la calle te arriesgas a que te golpeen como se muestra en el dibujo. Si lo haces por el derecho, te arriesgas a que te atropelle por detrás un coche que esté girando a la derecha. También te arriesgas a que te atropelle un coche que salga de un aparcamiento o de un acceso. Estos accidentes son difíciles de evitar, lo que es una razón de peso para no circular por la acera antes que nada.

Otro motivo para no circular por la acera es que amenazas a los peatones. Tu bici es tan amenazadora para los peatones como lo es un coche para ti. Por último, circular por las aceras es ilegal salvo que se especifique lo contrario, como, por ejemplo, en algunas zonas peatonales de Valencia. Si pese a ello circulas por ellas, que sea despacio, a ritmo de paso de peatón, y de forma EXTREMADAMENTE cuidadosa, SOBRE TODO al cruzar la calle.

TIPO DE CHOQUE NÚMERO 10: EL PORRAZO DE LA DIRECCIÓN CONTRARIA

Vas circulando a contramano (contra el tráfico, por el lado izquierdo de la calle). Un coche gira desde una calle lateral, acceso o aparcamiento, directo contra ti. No te puede ver porque está comprobando el tráfico sólo a su izquierda, no a su derecha. Los automovilistas generalmente esperan ver grandes bultos acompañados de ruido de motor por lo que es fácil que una bici les pase desapercibida.

Peor todavía, puede atropellarte un coche que venga de frente a ti en la misma carretera. Tiene poco tiempo para verte y eludirte porque se acerca a ti más rápido de lo normal (puesto que tú vas hacia él en lugar de alejarte). Por la misma razón, si se choca contra ti el impacto va a ser mucho más contundente. Tu velocidad y la suya se suman.



CÓMO EVITAR ESTE CHOQUE

No circules en dirección contraria (o contramano) a no ser que esté expresamente permitido para bicicletas.

Circular en dirección contraria puede parecer una buena idea porque puedes ver los coches que te adelantan pero no lo es. Estas son las razones:

1. Los coches que salen de los accesos, aparcamientos y calles que cruzan (enfrente de ti y por la izquierda), y que están girando hacia la derecha en tu calle, no esperan que haya tráfico en dirección contraria. No te verán y se estrellarán contra ti.

2. ¿Cómo piensas girar a la derecha?

3. Los coches se te acercarán a una velocidad relativa mucho mayor. Si vas a 24 km/h un coche que te adelante por detrás a 56 km/h se acerca a ti a sólo 32 km/h (56-24). Pero si vas en dirección contraria, el coche se acerca a 80 km/h (56+24), es decir, un 250% más rápido. Desde el momento en que os acercáis más deprisa el uno al otro, tanto tú como el automovilista tenéis mucho menos tiempo para reaccionar. Y si se produce el choque, va a ser diez veces peor.

4. Circular en dirección contraria es ilegal (salvo que se especifique lo contrario y se reserve un espacio para ello) y te pueden poner una multa. Según Bruce Mackey el 25% de los choques ciclistas se producen por circular en dirección contraria.

MÁS CONSEJOS GENERALES

EVITA LAS CALLES CONCURRIDAS

Uno de los errores más graves que la gente comete cuando empieza a montar en bici es usar las mismas calles que usaba cuando iba en coche. Normalmente es mejor escoger calles con menos coches donde éstos vayan más lentos. Claro está que los ciclistas tienen derecho a la calzada pero esto sirve de poco consuelo cuando has sufrido un accidente. Ten en cuenta lo lejos que puedes llegar con esta estrategia: si aprendes bien tus calles, encontrarás que en muchas ciudades puedes circular por las calles secundarias para llegar a la mayoría de los sitios, cruzando las calles más concurridas en lugar de circulando por ellas.

ENCIENDE LAS LUCES.

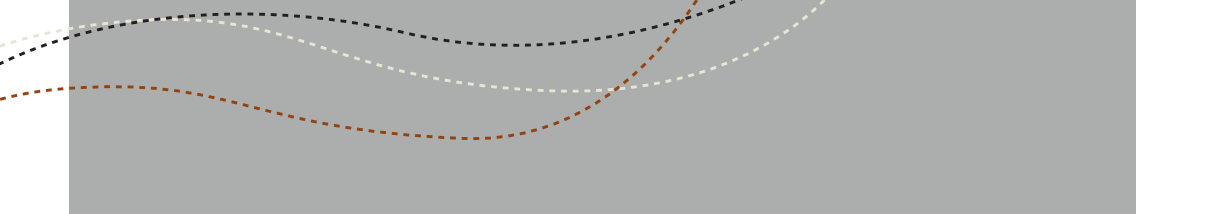
¿Demasiado evidente? Bueno, si lo es, ¿por qué una buena parte de los ciclistas circula de noche sin luces? Las tiendas de bicis tienen luces traseras rojas intermitentes por 15 euros o menos. Los faros no son tan buenos, ya que la mayoría de los faros de bici tienen unas pilas de corta duración (normalmente sólo unas pocas horas). Una solución es una linterna de diodos que dura 15 horas con pilas recargables AA (más incluso con alcalinas). El secreto de la duración de la pila es que la luz proviene de cuatro LED (siglas correspondientes a light emitting diode) blancos que apenas consumen pilas en comparación con las luces incandescentes estándar. Quizá necesites improvisar una manera de montar la linterna en el manillar ya que algunos modelos no están diseñados pensando en las bicicletas.

CIRCULA COMO SI FUERAS INVISIBLE

Asume que los automovilistas no saben que estás ahí y circula de manera que no choquen contigo incluso si no te ven. No se trata de SER invisible, sino de que sea irrelevante que los coches te vean o no. Si circulas de manera que un coche tenga que verte para evitar chocar contigo (por ejemplo, reduciendo la velocidad o cambiando de carril) eso significa que te atropellará sin duda si no te ve. Pero si permaneces fuera de su camino, no chocará contigo incluso si no repara en que estás ahí.

En carreteras con tráfico muy rápido, los coches tendrán menos tiempo para verte porque se acercan muy deprisa. Deberías evitar carreteras rápidas, eso lo primero, a menos que haya un montón de espacio para un coche y una bici juntos. Y si HAY ese espacio, deberías practicar la invisibilidad circulando pegado a la derecha. Si estás lo suficientemente lejos como para no ocupar el espacio correspondiente a los coches, te pasarán sin tocarte aunque no te vean.

Otro ejemplo: **señalizar un giro a la izquierda es una buena idea, pero es una idea mejor girar a la izquierda en el momento o en el lugar en que no haya detrás de ti coches que puedan chocar contigo mientras estás parado esperando para girar.** Tú puedes estar plantado en medio de la calle, parado, con el brazo izquierdo extendido esperando para girar, pero cuentas con que los coches detrás de ti te verán y pararán. Si no te ven, tienes un problema.



Por supuesto que no defendemos saltarse los semáforos en rojo, pero si eres el tipo de persona que lo hace, al menos aplica el principio de invisibilidad cuando decidas si te lo vas a saltar: ¿podría el tráfico que cruce chocar conmigo si fuera invisible? Si la respuesta es sí, no dudes en no cruzar. Nunca obligues a un coche a reducir la velocidad para evitar chocar contigo (esté el semáforo en rojo o no). Recuerda, cuanto más confíes en que los coches te vean para que no choquen contra ti, más posibilidades hay de que lo hagan.

Recuerda, no intentas SER invisible, sólo circula asumiendo que los coches no te ven. Por supuesto, tú QUIERES que te vean, y deberías ayudarles en eso. Es por eso por lo que deberías hacer gestos a los automovilistas que crees que pueden estar a punto de venirse contra ti y por lo que debes ir iluminado por la noche como un árbol de Navidad (luces delanteras y traseras).

Hay excepciones a circular como si fueras invisible. Por ejemplo, con frecuencia tendrás que ocupar un carril completo en lugar de circular pegado a la derecha, por las razones explicadas a continuación.

OCUPA EL CARRIL COMPLETO CUANDO SEA NECESARIO

Aunque con frecuencia preferirás circular pegado a la derecha para mantenerte fuera del camino de los coches que te adelanten, a menudo es más seguro ocupar el carril completo o, al menos, moverse un poco a la izquierda. Como ves en el dibujo 1 más arriba, circular un poco a la izquierda permite a los coches en los cruces e intersecciones verte mejor. También deberías ocupar el carril si los coches te adelantan por detrás demasiado cerca. Esto obliga a los coches a verte y, bien reducir la velocidad, bien cambiar de carril. Y como se ha dicho, si estás en una calle donde hay coches bloqueados detrás de ti todo el tiempo o cambiando de carril para esquivarte, probablemente estás en la calle equivocada y deberías encontrar una calle más tranquila.

Además, es perfectamente legal que ocupes el carril. La ley dice que tienes que circular tan a la derecha como sea “practicable”. A continuación hay algunas cosas que hacen “impracticable” circular pegado a la derecha. Circula siempre dejando la línea verde discontinua a tu derecha y siguiendo los símbolos “bici” de la calzada

1. Los coches te adelantan demasiado cerca. Si el carril es muy estrecho para que los coches te adelanten de manera segura, muévete a la izquierda y ocupa el carril completo. Es peligroso que los coches te pasen tan cerca.

2. Los coches están aparcados en el lado derecho de la calzada. Si circulas demasiado cerca de ellos vas a chocar contra una puerta cuando alguien salga del coche. Muévete a la izquierda.

3. Estás en una zona con mucho tráfico y con muchas calles laterales, aparcamientos o accesos delante y a tu derecha. Los coches que giren a la izquierda no te verán porque están pendientes del tráfico en el MEDIO de la calzada, no en un extremo de ella. Muévete a la izquierda. Mira el dibujo del choque número 1 más arriba

GUÍA DEL CICLISTA

labici

bicicletes públiques