

# EDUCACIÓN VIAL

## Breve Historia

Tras la desastrosa situación que nos abocó la anterior normativa, un grupo de personas reaccionaron de modo inmediato, encabezados por Pedro Delgado y José Rodríguez, presidente de la Asociación de Ciclistas Profesionales. Tras la alarma social producida por el atropello de los hermanos Ochoa. Los ciclistas nos manifestamos en duelo hacia la Moncloa, y a partir de ese momento, se produjo la auténtica revolución, y se pudieron redactar unas normas que, en su mayoría, fueron aceptadas en su integridad, y que pasamos a detallar.

## Utilización del arcén

**Antes:** Al Ciclista se nos obligaba a transitar por el arcén de modo inequívoco, con una salvedad: que resultara intransitable o no existiera. Incluso en estas circunstancias, la ley nos obligaba a ceñirnos completamente a la derecha. Ahora imaginaos un puerto revirado, con un arcén muy estrecho, plagado de rampas descendentes muy pronunciadas; para circular conforme a derecho nunca se podría pasar de 45 km/h, y no cabía más que bajar "cuadrados" y haciendo equilibrios para no salirse del arcén, con un riesgo patente de reventón o pinchazo.

**Ahora:** Se ha conseguido que podamos superar la velocidad de 45 km/h en aquellos tramos que, por razones de seguridad vial, sea aconsejable rodar más deprisa, esto es, a la velocidad del resto de los vehículos. Esos tramos corresponderían a descensos prolongados con curvas, tal y como ocurre en la bajada de los puertos. La Ley permite, además, salirse del arcén para recortar la trazada de la curva en estos tramos, siempre y cuando utilicemos, claro está, nuestra mitad de la calzada.

**Las consecuencias:** Todo ciclista que se saliera del arcén y superara los 45 km/h, caso de sufrir un accidente, por ejemplo, con un vehículo que, circulando en sentido contrario invadiera nuestra trayectoria por la calzada, vería como los abogados del conductor que golpeó al ciclista le acusarían a éste de salirse del arcén, y no digamos, de superar la velocidad reglamentaria de 45 km/h. Eso suponía en ocasiones la reducción de la indemnización a la que tendríamos derecho por causa de la "compensación de culpas", algo que un juez aplica cuando, en un accidente, quienes están implicaos incumplen ambos alguna norma.

*Recuerda que debes circular por la derecha, los coches son peligrosos*

## Circulación en Grupo

**Antes:** Para todas las normas de derecho comparado, cada vehículo es una unidad con autonomía y vida propia, siempre independientemente de la categoría del mismo (coche, camión, motocicleta, bicicleta...). Por lo tanto, el ciclista venía obligado a cumplir esta norma, por lo que, de modo genérico, estaba prohibido circular en pelotón entendiéndose como tal un número superior a UNA persona. Pero no quedaban ahí las cosas, para efectuar un adelantamiento entre vehículos, las normas exigen guardar unas distancias laterales de seguridad siempre, independientemente del hecho de que quien rebase sea un ciclista a un coche, un camión a furgoneta, o bien un ciclista a otro ciclista. Estamos hablando del famoso metro y medio cuyo cumplimiento demandamos, pero que TAMBIEN obligaba al ciclista que adelantaba a otro colega.

**Ahora:** Una realidad incuestionable es que los ciclistas no son equiparables a los vehículos a motor a efectos de adelantamiento, máxime cuando circulan agrupados. Para empezar la distancia que un ciclista emplea frente a otro es muy reducida por las peculiaridades especiales de este vehículo. Al circular en grupo, además de lograr que a los ciclistas se les vea mejor, posibilita que se transite más cómodo por la eliminación de gran parte del rozamiento contra el aire. Es impensable que entre ciclista y ciclista sea obligatorio mantener una distancia larga y, además, que sea necesario iniciar un adelantamiento a otro conductor de bicicleta desde lejos para rebasarlo guardando un mínimo de metro y medio. La nueva Ley reconoce este razonamiento, permitiendo circular en grupo y eximiéndonos de mantener entre nosotros la distancia obligatoria. Para otros vehículos, el Reglamento detallara en un futuro los límites de este permiso.

## Vehículo de Apoyo

**Antes:** Una de las históricas reivindicaciones del mundo del ciclista de carretera consistía en poder circular con un vehículo de apoyo que disuadiera a otros conductores de adelantar sin respetar el famoso metro y medio o causarnos un atropello masivo. Una de las negociaciones más duras, y en las que la Dirección General de Tráfico (DGT) no soltaba prenda consistió en que se aceptara este medio de protección. ¡Cuántos clubes han sido multados por situar su coche tras los ciclistas por el arcén!

Se alegaba que entorpecía la circulación, que era un factor de riesgo para el resto de usuarios por la posibilidad de alcances...Vamos, que la prohibición era taxativa y la multa segura.

**Ahora:** No sólo se permite el famoso coche de apoyo, si no, que se le autoriza expresamente para que circule por el arcén. Ha habido que retocar el articulado, introduciendo al coche de apoyo en la lista de vehículos que han de circular por esta vía auxiliar marginal.

Pero no sólo esto: además, si no hay arcén o es intransitable, se autorizará a que ocupe la calzada, aunque lo más a la derecha posible, y por ello se le permitirá circular a una velocidad anormalmente reducida. El futuro reglamento matizará bajo qué circunstancias se utilizará este coche de apoyo, pero os adelantamos que será necesario aportar el libro de ruta con los horarios de salida en la Jefatura Provincial en la estéis incardinados.

## Prioridad de paso

**Antes:** ¿Os acordáis de la "batalla de la prioridad"? Hubo un período de quince días en el que los conductores de bicicletas perdíamos prioridad de paso ante vehículos a motor. El entuerto se arregló deprisa y corriendo, sin embargo, una reflexión más serena y, por supuesto, una presión más que importante ejercida por el colectivo ciclista, hicieron ver a la clase política que había situaciones de riesgo que se creaba cuando un pelotón, enfilado, se disponía a entrar en una vía cuando se gozaba de prioridad. Se daba la circunstancia de que la primera unidad del pelotón, por poner un caso, entraba en una rotonda cuando en las inmediaciones no se aproximaba nadie por la izquierda. Sin embargo, a los pocos segundos aparece un vehículo por ese lado del modo que hay una secuencia en la que un elemento del grupo ha de ceder la prioridad de paso al que por la izquierda proviene.

**Ahora:** Con la nueva Ley, si el primero del grupo goza de prioridad de paso o entra en una rotonda sin interceptar a otro vehículo, el grupo completo que transita será considerado como VEHICULO UNICO, de modo que deberá detenerse el vehículo que vaya acercándose a un pelotón que se encuentre girando en la rotonda, siempre y cuando, repetimos, el primero del grupo gozará de esa prioridad.

*No olvides el casco.*

*Escoge las carreteras con menos tránsito.*

### **El Dilema de la Raya Continua**

**Antes:** Cuando marchamos por esas carreteras de Dios experimentamos numerosos lances por los que comprobamos las actitudes de quienes prefieran adelantarnos en zona prohibida a un palmo de distancia antes que reducir la velocidad, esperar a otro momento y realizar la maniobra en condiciones. También se puede observar quienes optan por pisar la raya continua. Algo que resulta una temeridad manifiesta cuando de adelantarse entre vehículos a motor se trata, puede no serlo cuando la maniobra consiste en adelantar a conductores de bicicletas, por lo breve del tiempo requiere la ejecución y la posibilidad de efectuarla ocupando un mínimo espacio del carril contrario. Esto que, hasta que la nueva Ley lo ha contemplado, era reprochable como PROHIBIDO, será una conducta no sancionable.

**Ahora:** Cuando en un tramo de vía en que está prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril en el sentido de la marcha y salvo que los casos en que la inmovilización responda a las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya de ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro.

Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas. Y decimos bien: conductores de bicicletas. Son ciclistas circulando, no peatones que sostiene la bici en la cuneta estando inmovilizados; y en plural con lo que velaremos para que en el posterior desarrollo reglamentario se establezcan unas garantías tanto para los ciclistas como para quienes adelanten.

*Circula por el carril bici (bidegorri) o arcén siempre que sea posible.*