

manual de conducción de la bicicleta

Recomendaciones de interés tanto para ciclistas noveles como para los que ya usan la bicicleta cotidianamente como medio de transporte



La distancia lateral de seguridad se consigue circulando por el centro de una distancia del lateral derecho algo mayor del tamaño de una puja - aproximadamente 1,25 m -) para :

4.5.1. Anticiparse a los riesgos

a). Evitar obstáculos que habitualmente

Usar la bicicleta como medio de transporte con seguridad por cualquier calle es algo que se puede hacer de forma autónoma en la actualidad sin tener que esperar ningún tipo de intervención pública.

Ciclista circulando por la zona de seguridad.

BICICLETA Y ACCESORIOS
EVITAR ROBOS
SEGUROS Y ACCIDENTES
CONDUCCIÓN

MANUAL DE CONDUCCIÓN DE LA BICICLETA

La asociación de ciclistas Biciescuela Granada ofrece unas recomendaciones de interés tanto para ciclistas noveles como para los que ya usan la bicicleta cotidianamente como medio de transporte. En breve, esta información será ampliada y publicada en un libro.



La calzada es el lugar legítimo e imprescindible para la promoción y el óptimo desarrollo de este medio de transporte en la ciudad. Para ello es necesario disponer de unos conocimientos y habilidades básicas que están al alcance de todas las personas interesadas en disfrutar del gran potencial que tiene este vehículo. Usar la bicicleta como medio de transporte con seguridad por cualquier calle es algo que se puede hacer de forma autónoma en la actualidad sin tener que esperar ningún tipo de intervención pública.

BICICLETA Y ACCESORIOS
EVITAR ROBOS
SEGUROS Y ACCIDENTES
CONDUCCIÓN



1. BICICLETA Y ACCESORIOS

1.1. Elección de la bicicleta

Cada tipo de bicicleta está adaptada a un uso concreto. Para utilizarla como medio de transporte en el ámbito urbano y metropolitano se aconseja una serie de características:

Talla: cada modelo de bicicleta está disponible en diferentes tallas. Consulta al fabricante o distribuidor para escoger la talla de tu estatura.

Luces: son imprescindibles (y obligatorias) las luces delantera (blanca) y trasera (roja) y el catadióptrico trasero (rojo) para ser visible durante la noche. También es recomendable el catadióptrico amarillo auto en los pedales y en los radios de las ruedas.

Ruedas: del mayor diámetro (700mm o 28 pulgadas) y de grosor fino (entre 25mm y 40mm). Este diámetro mantiene mejor la velocidad alta, pasa sobre los obstáculos con mayor comodidad y es más estable con velocidades altas y medias. Una bicicleta plegable de ruedas pequeñas es de interés si hay que transportarla en otro vehículo o si se dispone de poco espacio para guardarla. Un grosor de 25mm produce poco rozamiento con el asfalto y absorbe considerablemente las vibraciones producidas por su mal estado. Un grosor algo mayor (40mm) la hace útil para usarla por los caminos de tierra del área metropolitana.

Marchas: en un terreno con desniveles es aconsejable tener entre 18 y 21 velocidades. Adaptan el esfuerzo a la orografía del territorio haciendo más eficaz la cadencia de pedaleo. Además (también en terrenos llanos) facilitan una mayor aceleración en los arranques tras las sucesivas paradas que se dan en las vías urbanas. Las bicis de pedaleo asistido son recomendables, especialmente, para personas de cierta edad, de baja condición física, o que realicen grandes distancias o deban salvar grandes desniveles ascendentes cotidianamente.

Guardabarros: necesario para evitar manchas en la ropa cuando llueve.

Protector de cadena: para evitar desgarros y manchas de grasa en el camal derecho del pantalón. También hay tobilleras para recoger el camal, función que puede realizar una simple pinza de tender la ropa.

Portaequipajes: facilita el transporte de mochilas, bolsos, etc. Cuando se lleva carga hay que tener mayor precaución porque aumenta la distancia de frenado y cambia la estabilidad de la bici.

Sillín: forma antiprostática para concentrar el apoyo sobre las dos tuberosidades isquiáticas y evitar presiones prolongadas en el perineo. A causa de la diferente anchura pélvica también existen sillines adaptados a la anatomía femenina.

1.2. Ropa ciclista

El uso de la bicicleta como medio de transporte no condiciona la ropa que se usa cotidianamente, pero hay que prever las siguientes situaciones:

<http://enbiciatrabajo.wordpress.com/>

Lluvia: usar prendas impermeables y transpirables. Existen de todo tipo para ponerse sobre la ropa habitual (chubasquero para pantalón, chubasquero para chaqueta, forro para calzado, etc.). Mediante cremalleras son de rápida colocación y ocupan poco espacio para guardarlas y transportarlas. También las hay que pueden formar parte del vestuario cotidiano (calzado, gorro, guantes, pantalones, chaquetas, etc.).

Noche: usar prendas reflectantes (chalecos, tobilleras, brazaletes, etc.) para ser visible por la noche (obligatorio en vías interurbanas). También es útil su uso durante el día para ser más visible.

1.3. Casco

No sirve para evitar accidentes o caídas. Es un elemento de protección que puede reducir el daño de algunos golpes en determinadas partes de la cabeza producidos a ciertas velocidades. De uso obligatorio en vías interurbanas y, probablemente tras la próxima reforma del Reglamento General de Circulación, también en urbanas.

2. EVITAR ROBOS

Una de las formas de evitar robos es asegurarse del **origen de las bicicletas de segunda mano**. Otra forma es utilizar **aparcamientos seguros** contra el robo. Exige su instalación donde la dejes tiempos prolongados (comunidad de vecinos, centro de trabajo o estudios, instituciones públicas, etc.).

Tras la compra de una bici se aconseja fotografiarla y conservar la **factura** que debe incluir **su valor, su número de serie y su descripción técnica**. Esto es útil para venderla con la garantía de que no ha sido robada, para describirla y demostrar que es de tu propiedad al realizar una denuncia de robo o para justificar su valor ante una compañía aseguradora.

El tipo de bicicleta usada no debe estar condicionado por la posibilidad de robo. Es más aconsejable **disfrutar de una buena bici y utilizar un sistema de amarre antirrobo de la máxima calidad**. En la ciudad de Granada existen multitud de aparca-bicicletas para atarla en la calle y, además, la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas de Granada permite su amarre en el mobiliario urbano siempre que no lo dañe ni impida el paso de peatones o vehículos. En estos lugares deben atarse las dos ruedas y el cuadro (y otros componentes de fácil sustracción) a un poste fijo, firme y cerrado o largo que impida sacar el amarre. **El sistema antirrobo no debe tocar el suelo para dificultar su corte.**

3. SEGUROS Y ACCIDENTES

La bicicleta es un vehículo **sin obligación de tener un seguro de responsabilidad civil**, pero conviene contratarlo. Como consecuencia de su conducción se pueden provocar daños materiales y/o físicos a terceros con costes de indemnización (gastos sanitarios, pérdidas económicas derivadas de una baja laboral o incapacidad permanente, coste de la reparación del daño material y/u otras cuantías determinadas por el juez).

Se tiene derecho a indemnización si se realiza la correspondiente denuncia tras sufrir daños en un accidente por causas ajenas (por otro vehículo, peatón o animal - identificar a su dueño - o por defecto de mantenimiento de la vía pública). Se hará cargo el

causante (o su seguro de responsabilidad civil), el seguro del otro vehículo involucrado o la administración responsable de la vía. El Consorcio de Compensación de Seguros será quien asuma la indemnización si el causante del accidente se da a la fuga o no se puede identificar

Tras un accidente se tiene derecho a asistencia sanitaria pública y sin costes para el afectado. Se tendrá derecho a las prestaciones de la seguridad social (contributivas/no contributivas) si se cumplen los requisitos establecidos por la normativa. Tanto la cobertura sanitaria pública como las posibles prestaciones de la seguridad social pueden ser mejoradas para los trabajadores por convenio colectivo o empresa. También se pueden ampliar mediante la suscripción de un seguro privado de accidentes.

Los seguros privados tienen una cobertura y precio en función de los términos contratados: responsabilidad civil, robo, asistencia médica, asistencia jurídica, asistencia en carretera, traslados, gastos de acompañamiento en hospital, etc. Las cuotas anuales oscilan entre 40 y 70 euros al año, dependiendo de sus prestaciones y del valor de la bicicleta.

Se aconseja intervenir activamente **tras sufrir un accidente** en el que ha habido daños físicos o materiales y se está seguro de no tener golpes o lesiones importantes:

1. **Contactar con los servicios de emergencias (112)** si hay personas que han sufrido daños. Llamar a la policía local (092) o guardia civil (062) **para que levante un atestado aunque el accidente haya sido de escasa importancia.**
2. **No modificar la posición final de los vehículos involucrados si no comprometen la seguridad vial.** Tomar fotos de la posición final de los vehículos y personas involucradas, de los desperfectos, del estado de la vía y la señalización, de las heridas y de la ropa si se ha dañado.
3. **Tomar los datos personales y contacto de los testigos** e informar a la policía de quienes son.
4. Examinar los daños sufridos en la bicicleta, informar de ellos a la policía y **guardar las facturas de su reparación.**
5. **Acudir al servicio de urgencias para un examen exhaustivo** y pedir que se recoja **en el informe de asistencia que las lesiones tienen origen en un accidente de tráfico.**
6. **Comunicar el accidente a la compañía de seguros,** si se tiene.

Guardar todos los datos y documentos y anotar todo lo que se recuerde del accidente. Si se sufren lesiones físicas o daños en la bicicleta se deberá interponer una denuncia ante el juzgado lo antes posible para reclamar una indemnización. El seguro de responsabilidad civil tendrá una cláusula para cubrir los gastos de un abogado especialista en accidentes de tráfico. En caso de ser objeto de una denuncia y no poder pagar un abogado, se tendrá derecho de recibir los servicios de uno de oficio.

4. CONDUCCIÓN

Nos dirigimos a personas que saben montar en bici (pedalear, mantener el equilibrio y una trayectoria estable, frenar, esquivar obstáculos, cambiar de marchas y girar) **y tienen adquiridas las destrezas precisas para realizar maniobras en el tráfico** (conducir con una sola mano y señalar horizontalmente con la otra y mirar hacia atrás - girando el tronco, si es necesario- sin variar la trayectoria). **Si** estas habilidades **no se tienen** incorporadas en el repertorio de respuestas **automatizadas conviene practicarlas tantas veces como sea necesario en un lugar sin tráfico.**

Durante la conducción no debes delegar tu seguridad en la vía, ni en los demás conductores. Los consejos detallados a continuación tienen por objetivo ayudarte a tenerla en tus propias manos, tomando decisiones para condicionar con tus acciones el comportamiento del resto de conductores. En definitiva, **se trata de ser autónomo para conducir la bicicleta con seguridad en cualquier calle de la ciudad. Para ello es necesario comportarse de forma predecible, ser visible, mantener comunicación visual con el resto de conductores, anticiparse a los riesgos y dominar el vehículo.**

4.1. Postura de conducción

La postura de conducción correcta es la que evita lesiones, optimiza la fuerza del pedaleo y proporciona una altura para tener una visión global con la que anticiparse en el tráfico.

La altura del sillín y su posición antero-posterior influye en la postura de conducción. La altura apropiada es la que hace que una rodilla quede completamente extendida al sentarse en el sillín (sin ladear el cuerpo) y apoyar el talón de esa pierna sobre el respectivo pedal colocado en el punto más bajo (durante el pedaleo las rodillas no llegarán a extenderse por completo). La ubicación antero-posterior es idónea cuando al colocar las bielas de los pedales en horizontal y los pies en la posición correcta de pedaleo (la almohadilla de la planta del pie sobre el eje del pedal), la cara frontal de la rótula de la pierna avanzada está en el mismo plano que el eje del respectivo pedal. Por otro lado, el sillín debe colocarse paralelo al suelo para que el cuerpo repose sobre las dos tuberosidades isquiáticas.



La altura del manillar debe ser la del sillín para distribuir el peso corporal entre la columna vertebral y las manos. Debe estar al alcance de las manos inclinando ligeramente el tronco hacia delante y sin extender el cuello hacia atrás. Los dedos siempre deben ir colocados sobre las manetas de los frenos (para reducir el tiempo de respuesta en la frenada) y las muñecas no deben quedar flexionadas.

4.2. Revisión de la bicicleta

Antes de iniciar la conducción, además de **evaluar el estado del propio ciclista** (embriaguez, somnolencia, estado de salud, conocimientos sobre conducción, etc.), hay que **revisar el funcionamiento de la bicicleta y los elementos que la hacen visible para evitar las causas de algunos accidentes y el deterioro de algunos de sus componentes**, sobre todo si ha estado atada en la calle (donde alguien ha podido manipularla) o si ha permanecido un largo tiempo sin usarse. Hay que asegurarse del correcto funcionamiento de los frenos, la cadena, los cambios de marcha y las luces, de la adecuada presión de las ruedas y de la buena sujeción de las piezas que actúan como uniones estructurales.

4.3. Uso de marchas

La combinación de las marchas adapta el esfuerzo a los desniveles del terreno haciendo más eficaz la cadencia de pedaleo para recorrer una distancia determinada. **Una maneta de cambios modifica la posición de la cadena sobre los platos** (ruedas dentadas sobre el eje del pedalier), **y otra modifica la posición de la cadena en los piñones** (ruedas dentadas sobre el eje de la rueda trasera). La relación de marchas recomendada es la siguiente:

- **Aumento de la pendiente ascendente:** mover la cadena hacia el piñón más grande y/o plato más pequeño (marcha blanda).
- **Aumento de velocidad:** mover la cadena hacia el piñón más pequeño y/o plato más grande (marcha dura).

Además, las marchas sirven para facilitar una mayor aceleración tras las sucesivas frenadas, así como paradas y arranques (stop, semáforo, ceda el paso, adelantamiento, etc.) que se dan en las vías urbanas. Cuando se prevea una inminente parada o una reducción considerable de la velocidad conviene colocar una marcha blanda, pedalear hasta que la cadena se ponga en su sitio y comenzar la frenada. De esta manera se facilita, posteriormente, una mayor aceleración y hace más seguro el arranque (con una marcha dura se ralentizaría el tráfico y se desestabilizaría la trayectoria por el esfuerzo). Iniciada la aceleración, se debe ir incrementando la dureza de la marcha conforme se alcance mayor velocidad.

La marcha utilizada por cada ciclista depende de la capacidad propia de dar pedales en una circunstancia concreta para conseguir la velocidad deseada. Para saber cuál se está usando en cada momento o elegir la que se desee llevar, conviene desarrollar la sensibilidad en las piernas para reconocer las marchas, en lugar de quitar la vista del tráfico y desviarla hacia la maneta de cambio o la cadena.

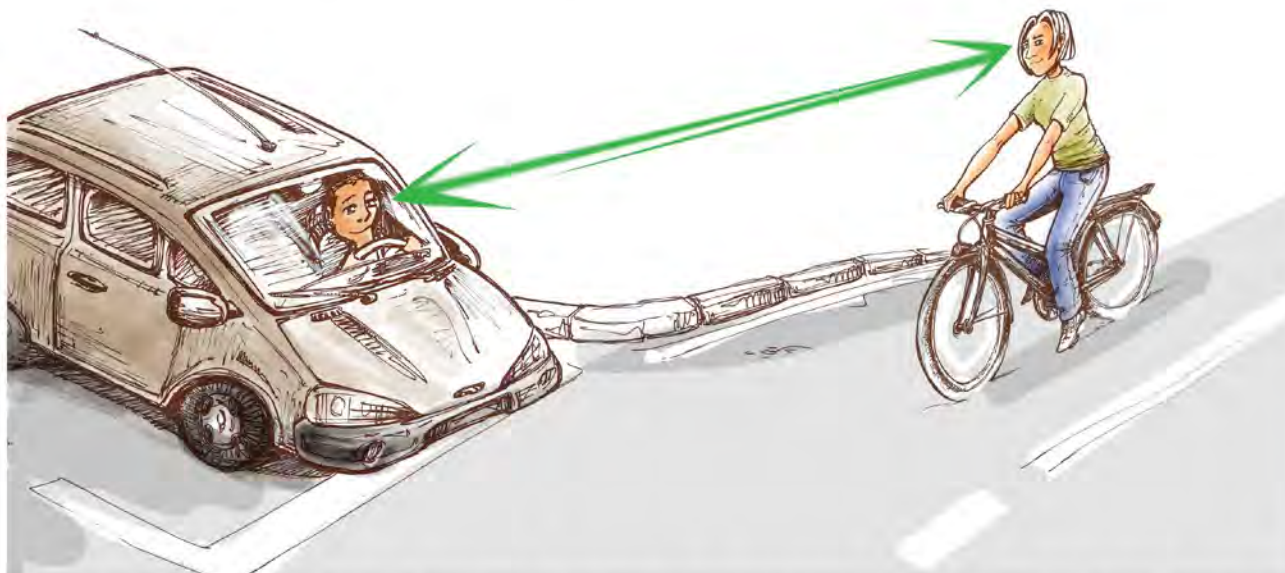
Es recomendable que las manetas de cambio estén en el manillar al alcance de los dedos. También hay que tener la precaución de **no cruzar excesivamente la cadena para no forzar los eslabones y evitar rozamientos indeseables.**

4.4. Señalización y comunicación visual

Durante la realización de cualquier maniobra no es suficiente con ver a los demás y ser visible, sino que es imprescindible transmitir información al resto de los conductores sobre lo que se va a hacer y asegurarse de que se ha entendido. Esta información se expresa mediante la posición en la vía, la señalización manual y el contacto visual.

Se comprueba que el resto de conductores ha entendido la indicación realizada observando su expresión facial y la adaptación de su conducción. **Gracias a esta comunicación**, en décimas de segundo, **las decisiones que se toman en el tráfico se resuelven satisfactoriamente de mutuo acuerdo entre los ciclistas y el resto de conductores.**

En una intersección con prioridad de paso siempre se buscará contacto visual con el conductor que se aproxima por la otra vía para informarle de que vamos a pasar y comprobar que nos ha visto. En caso contrario, podremos frenar con antelación.



Antes de salir del tráfico, cambiar de dirección, cambiar de carril, esquivar un obstáculo, hacer un adelantamiento o realizar un rebasamiento hay que seguir los siguientes pasos:

1. **Aumentar la distancia de seguridad** respecto al vehículo que va delante.
2. **Mirar hacia atrás por el lado hacia el que se va a señalar para comprobar si se aproxima algún vehículo** (los retrovisores limitan el ángulo de visión e impiden la comunicación visual).



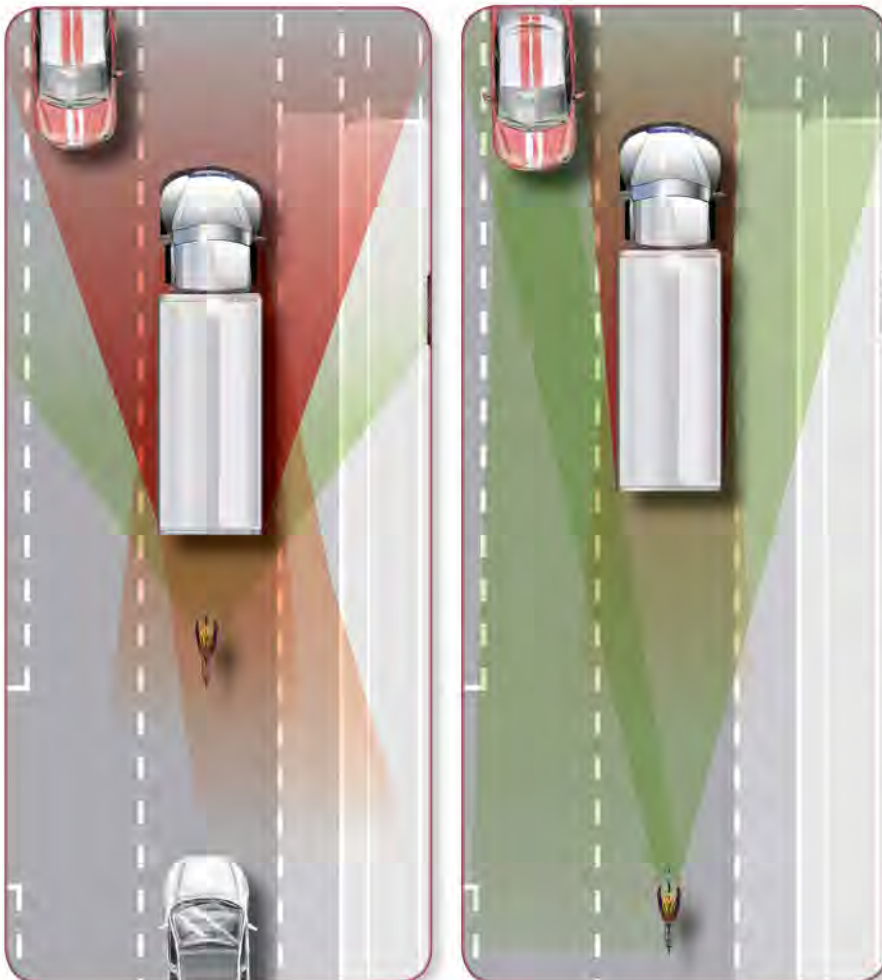
3. Extender el brazo horizontalmente hacia el lado al que se va a hacer la maniobra si hay alguien a quien indicársela (peatón con intención de cruzar la calle, vehículo que se aproxima por detrás, etc.)

4. Asegurarse de que se ha entendido la señalización mediante el contacto visual con el conductor o peatón al que se le indica y, finalmente, realizar la maniobra. Se puede realizar simultáneamente la señalización y el contacto visual para ahorrar tiempo.



4.5. Ubicación de seguridad ciclista

Casi todos los accidentes de ciclistas en vías urbanas en los que están involucrados otros vehículos se podrían haber evitado corrigiendo la ubicación del ciclista. En vías interurbanas conviene circular por la parte derecha de la calzada para facilitar el adelantamiento de vehículos a gran velocidad. En cambio, en las vías urbanas los peligros aparecen por los lados y la parte central de la calzada se convierte en lugar más seguro, como se explica a continuación.



La seguridad durante la conducción debe estar en manos de los propios ciclistas. Para ello hay que estar en la ubicación de seguridad ciclista que se consigue gestionando adecuadamente las distancias laterales y delantera. Esta ubicación permite anticiparse a los riesgos, ser visible y condicionar el comportamiento de los demás.

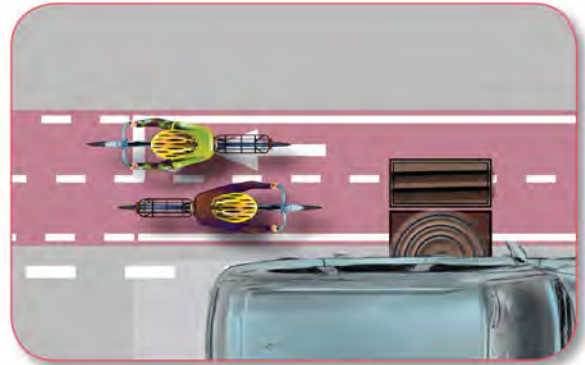
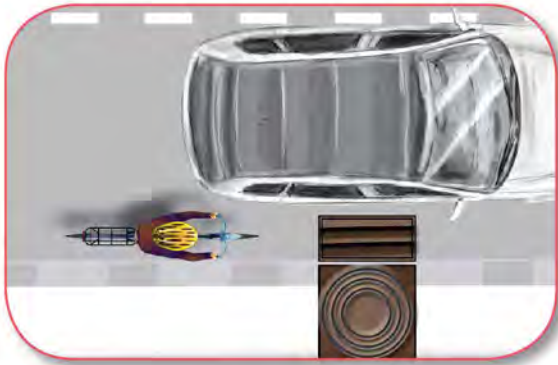
La distancia delantera de seguridad es aquella que garantiza un frenado de emergencia sin colisiones y, además, en el caso de tener delante un vehículo grande, la que da un ángulo de visión que permite ver lo que ocurre en el tráfico y ser visible a los demás.

La distancia lateral de seguridad se consigue circulando por el centro del carril de la calzada (a una distancia del lateral derecho **algo mayor del tamaño de una puerta de automóvil abierta** - aproximadamente **1,25 m** -) para :

4.5.1. Anticiparse a los riesgos

a). Evitar obstáculos que habitualmente aparecen en el lado derecho

Alcantarillas, etc.

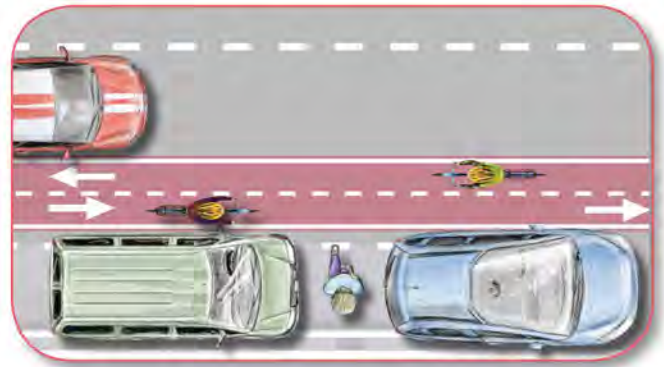
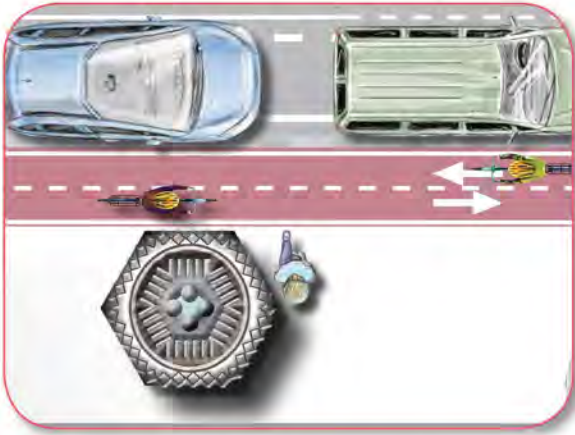


Apertura de una puerta de un vehículo estacionado.



Peatones o animales que aparecen inesperadamente, sobre todo los que pueden salir detrás de vehículos, contenedores o mobiliario urbano que impiden la visibilidad.





Vehículos que asoman en exceso por la derecha en una intersección cuando no disponen de visibilidad suficiente para incorporarse.



■ Área de visibilidad

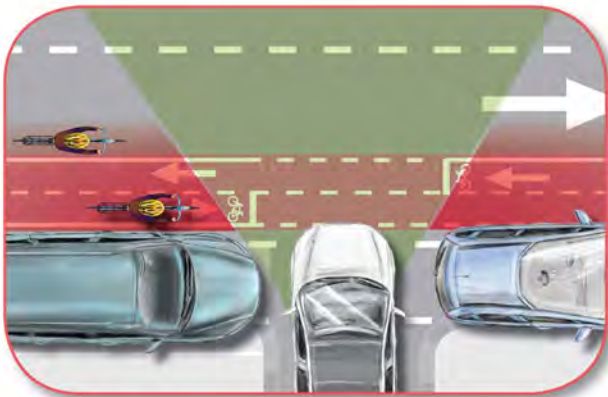
b). Esquivar obstáculos de forma óptima

Circulando por el extremo derecho de la calzada se pierden las distancias laterales de seguridad por las que se podría esquivar un obstáculo. Si hay caída o si se consigue esquivar hacia el lado derecho se **chocará contra vehículos estacionados, bordillos o mobiliario urbano**. Si es hacia el lado izquierdo y, en ese momento pasa un vehículo, sería inevitable precipitarse sobre él. En el carril bici y en la acera-bici las distancias laterales de seguridad son tan reducidas que se reproducen los mismos riesgos descritos y, además, se puede chocar de frente contra otros ciclistas.

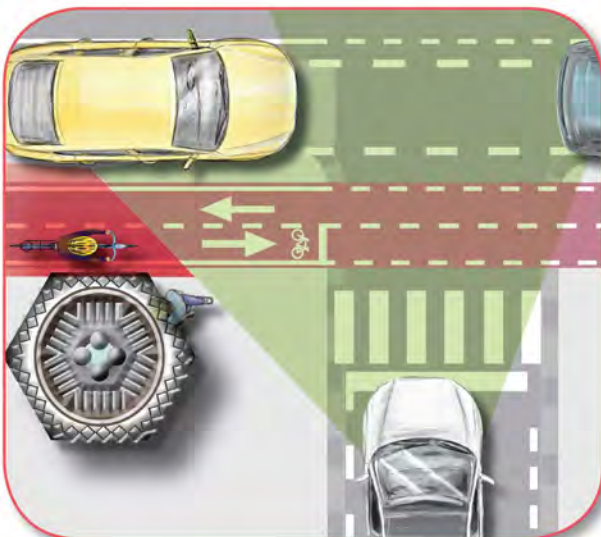
Circulando por el centro del carril de la calzada, los espacios que quedan libres a los dos lados son lo suficientemente anchos para esquivar con seguridad los obstáculos que puedan presentarse, **sin peligro de ser alcanzado por los vehículos que vienen por detrás** (porque no se irrumpe en su trayectoria) o de tropezar con bordillos, mobiliario urbano o vehículos estacionados.

4.5.2. Ser visible

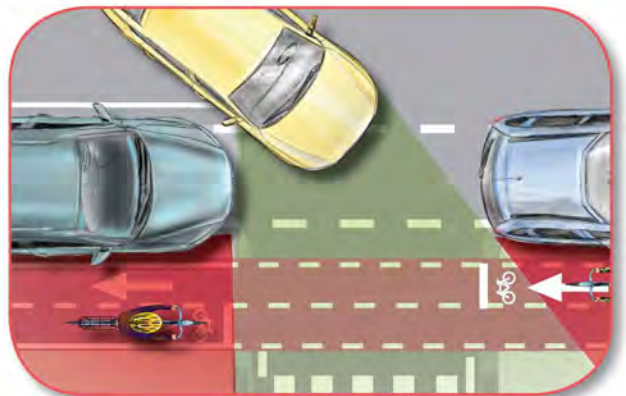
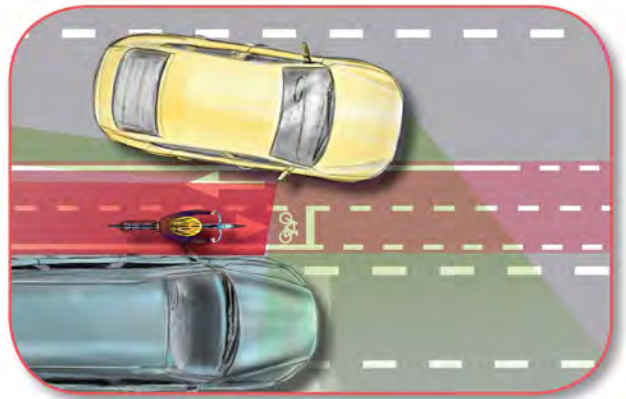
El conductor que se incorpora dirige su visión hacia el centro del carril pero no ve al ciclista porque hay un obstáculo entre ellos que se lo impide.



El conductor no ve al ciclista que atraviesa la calzada por la acera bici porque va a una velocidad mayor que la peatonal y no hay visibilidad.

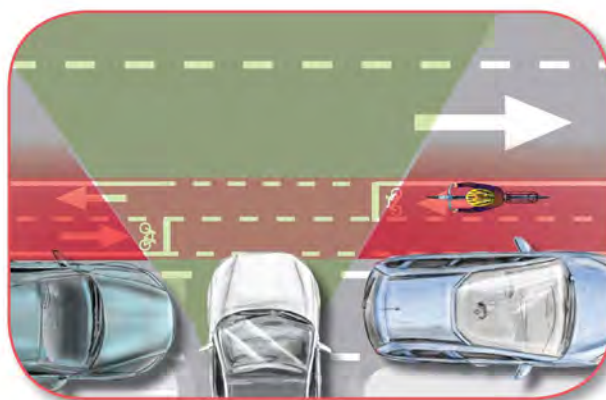
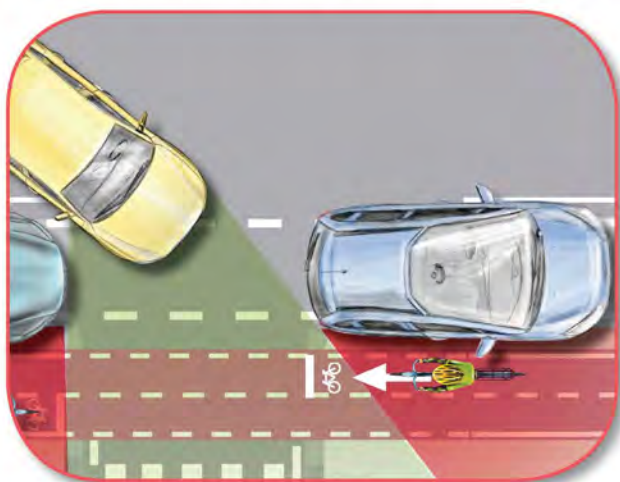


El conductor que gira no ve al ciclista porque circula por su ángulo muerto.

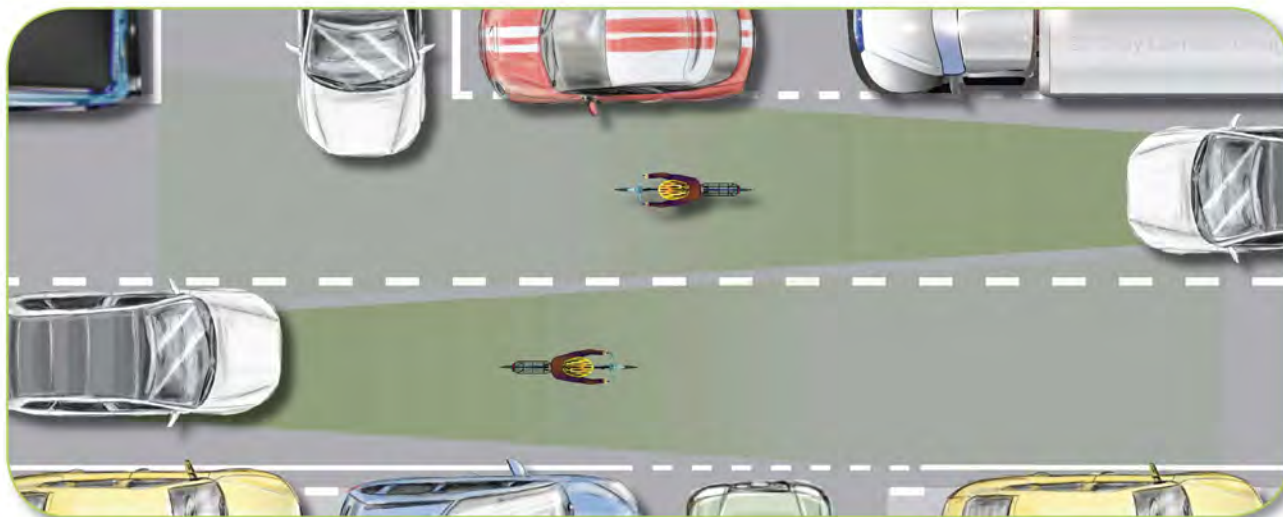
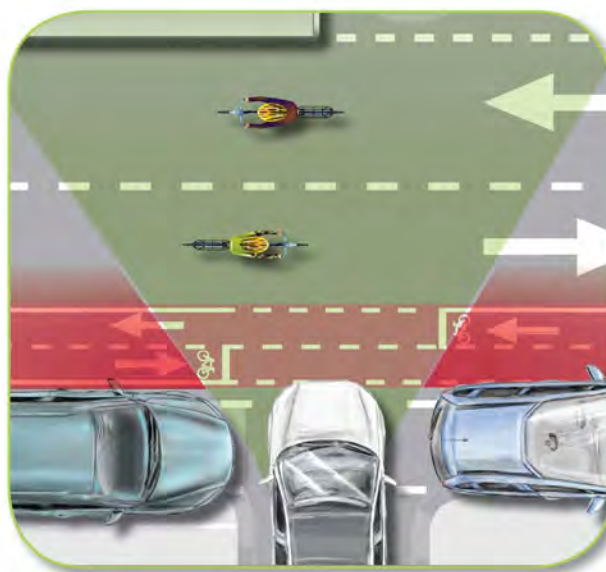
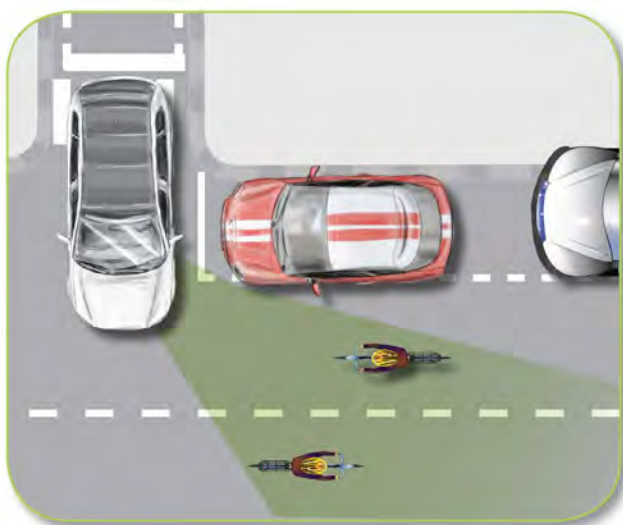


- Área de visibilidad
- Área de punto ciego

El conductor no mira hacia el ciclista que circula por el carril bici y la acera bici a contramano porque no tiene interiorizado que aparezca un vehículo por ese lado.



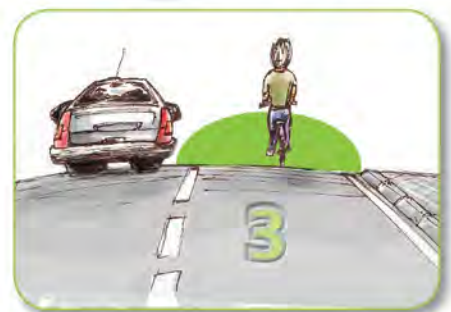
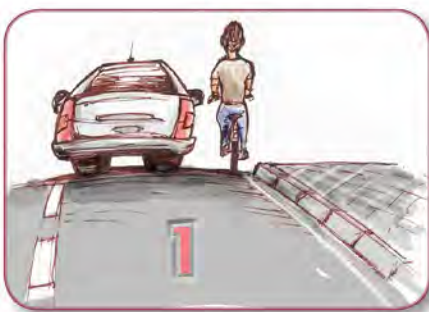
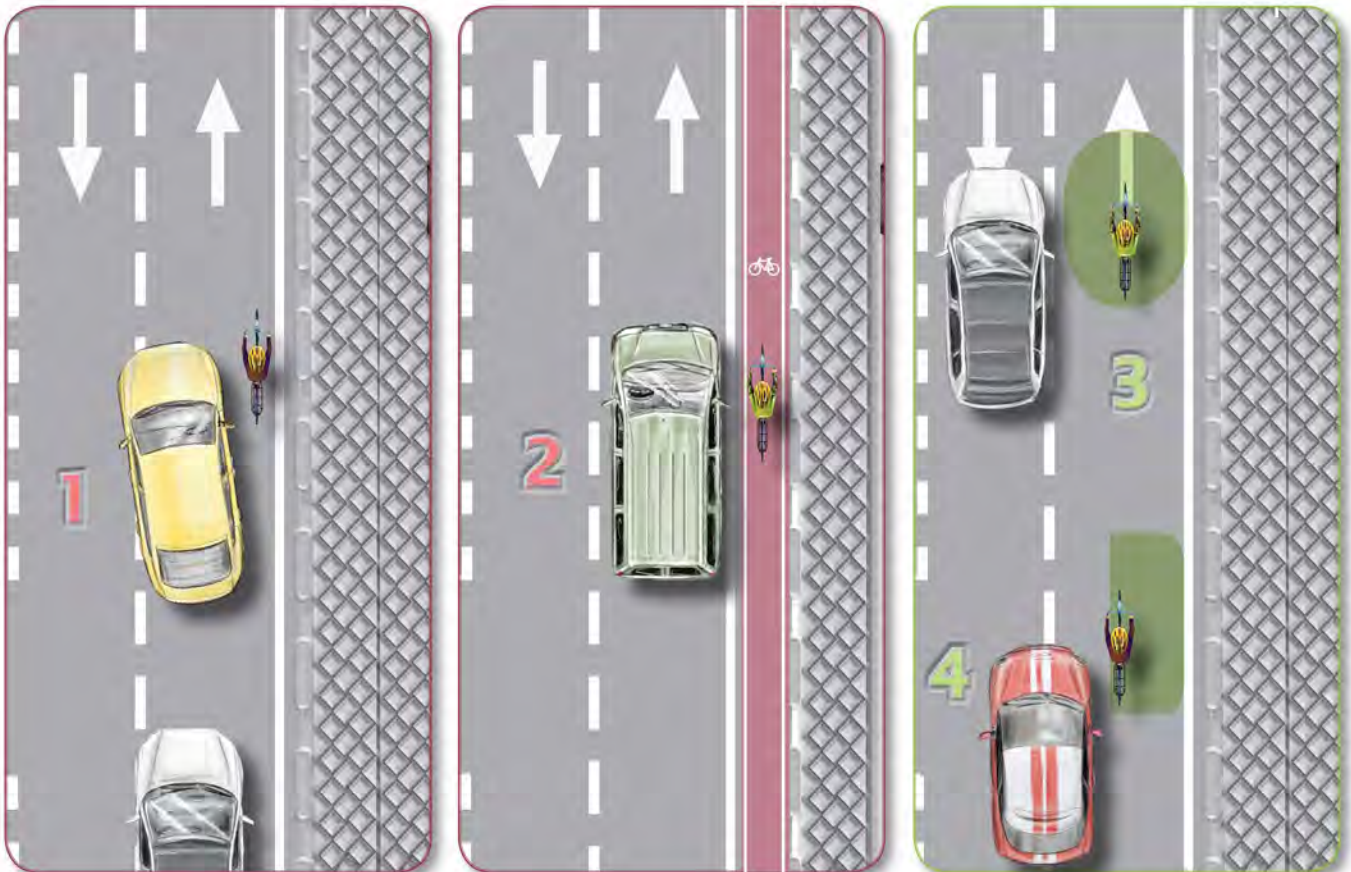
Circulando por el centro del carril de la calzada se está ubicado dentro del ángulo de visión del resto de conductores.



4.5.3. Condicionar el comportamiento de los demás

a). Ser adelantado con el menor riesgo posible

Si el ciclista **circula por el centro del carril de la calzada** puede condicionar el comportamiento de los demás, teniendo en sus propias manos su seguridad. **Puede gestionar su ubicación en el espacio para impedir o subsanar los adelantamientos que no guarden la debida distancia lateral de seguridad respecto a sí mismo.**



1 y 2. Adelantamiento sin distancia lateral de seguridad

3. Adelantamiento con distancia lateral de seguridad

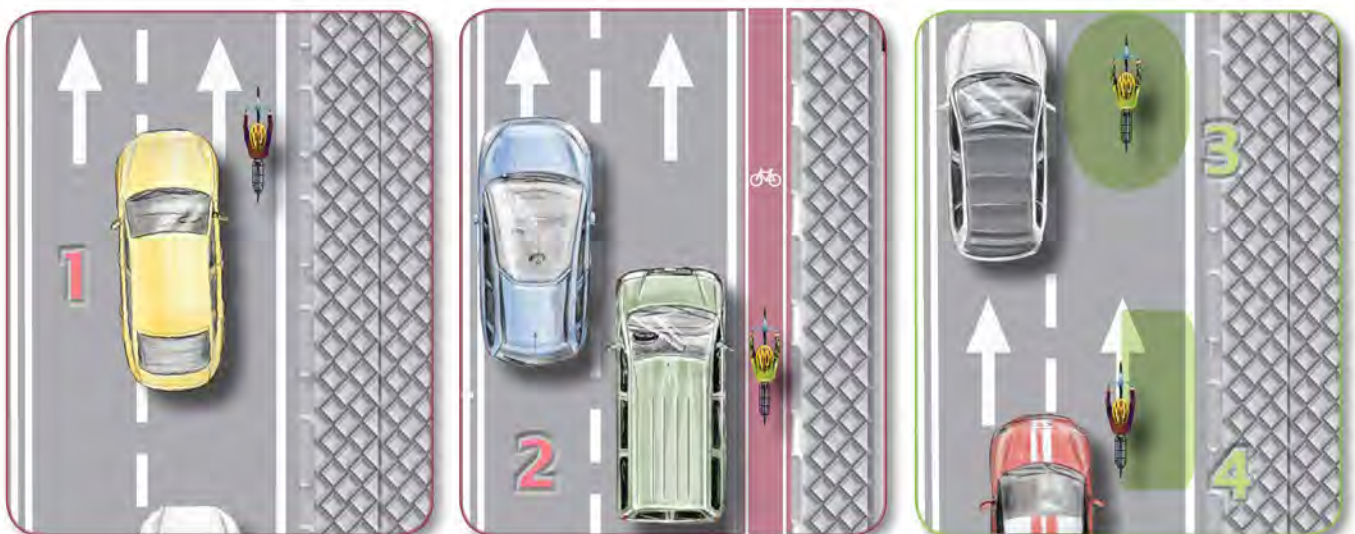
4. Adelantamiento sin distancia lateral de seguridad. El ciclista tiene espacio para desplazarse a hacia su derecha subsanando esta infracción.



En las calles de un carril no hay espacio para un ciclista, un vehículo en paralelo y sus respectivas distancias laterales de seguridad (3). Si el ciclista comprueba que tras de sí llega un vehículo (que ya se ha puesto a su misma velocidad) y que las circunstancias del tráfico por delante suya permitirían a este vehículo una mayor velocidad (no hay vehículos delante, no hay semáforos que puedan ponerse en rojo, ni pasos de peatones, se circula cuesta arriba, etc), conviene facilitarle el adelantamiento desplazándose hacia la derecha, comunicándose visualmente con él e indicándose (4). Una vez finalizado este adelantamiento se deberá volver a la ubicación de seguridad, la posición central del carril. No conviene permitir este tipo de adelantamiento si son varios vehículos los que siguen al ciclista, porque la velocidad de cada uno de ellos sería mayor que la del anterior, se dejaría de ser visible para los últimos vehículos de la fila y se perdería la posibilidad de volver a la ubicación de seguridad hasta que pasara el último. Es decir, se perdería el control de la propia seguridad.



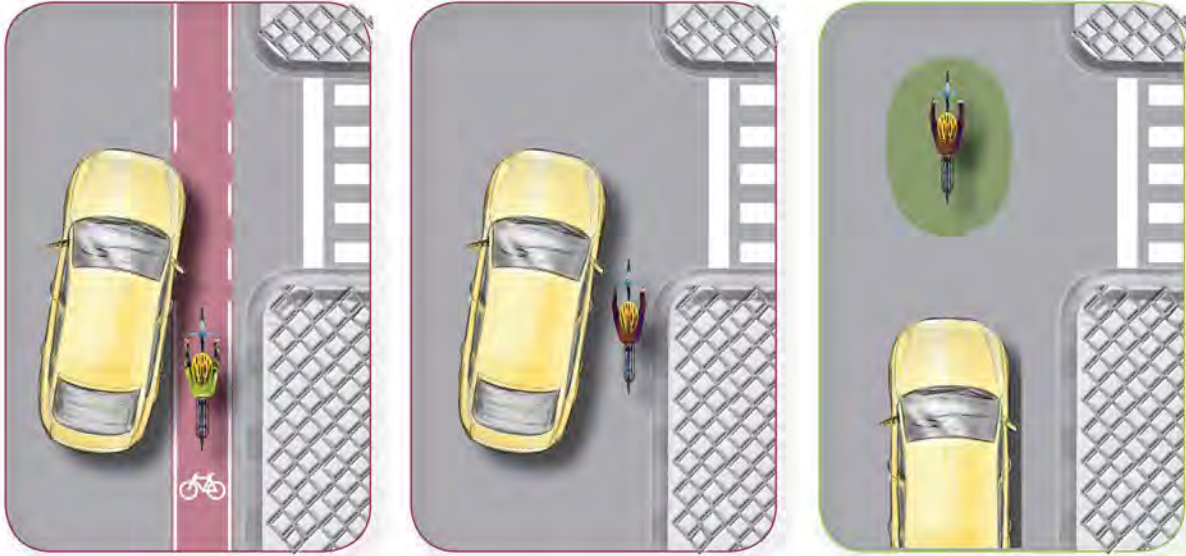
1 y 2. Adelantamiento sin distancia lateral de seguridad



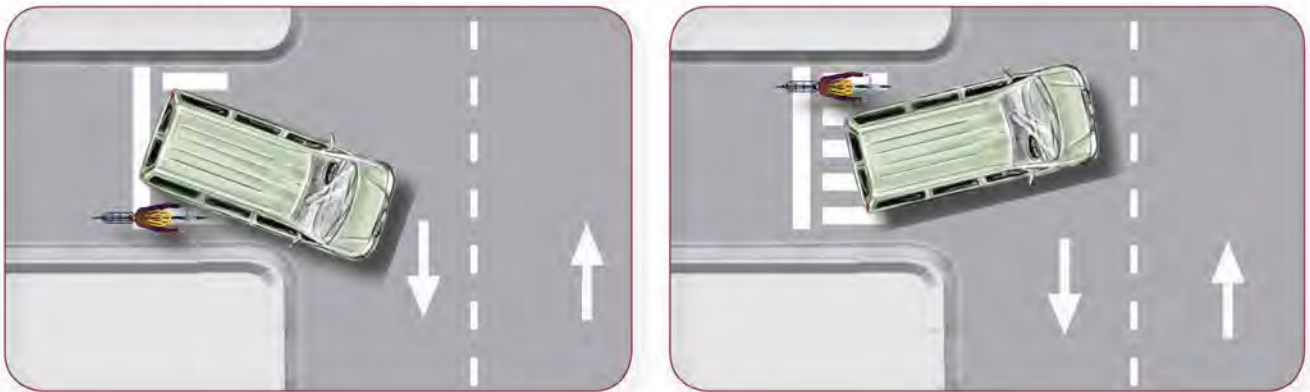
1 y 2. Adelantamiento sin distancia lateral de seguridad
 3. Adelantamiento con distancia lateral de seguridad
 4. Adelantamiento sin distancia lateral de seguridad. El ciclista tiene espacio para desplazarse a hacia su derecha subsanando esta infracción.

b). Ganar el espacio y ser predecible

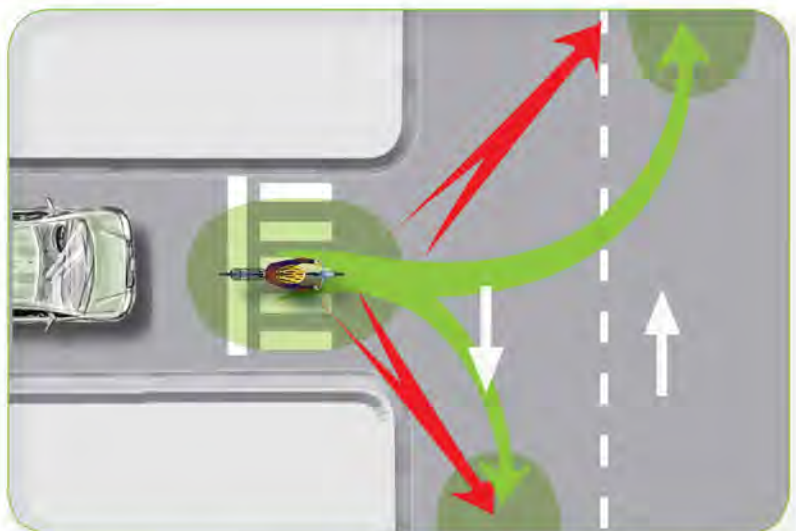
Ubicarse en la zona central del carril de tráfico permite al ciclista ganar todo su ancho para obtener las distancias laterales de seguridad y ser predecible a los demás conductores. Por ejemplo, si se quiere continuar recto y se circula pegado a un lateral de la calzada el conductor que viene por detrás entiende que el ciclista le cede el paso.

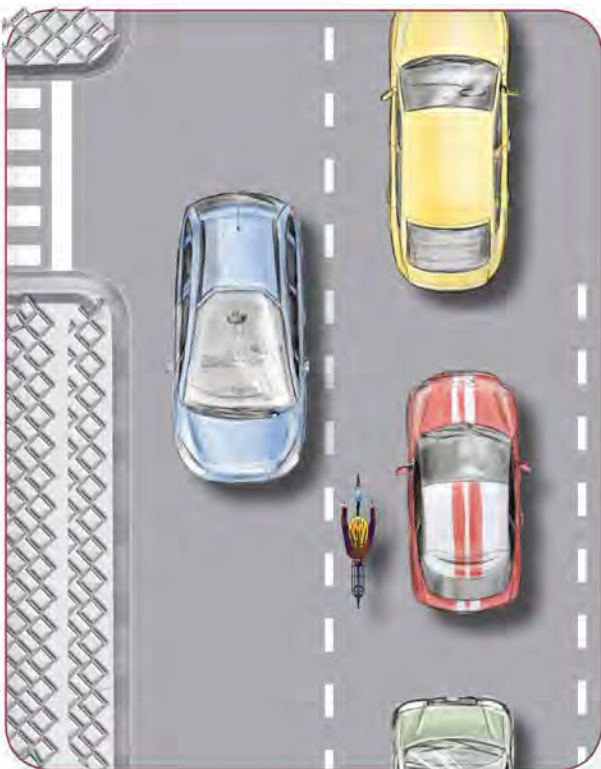
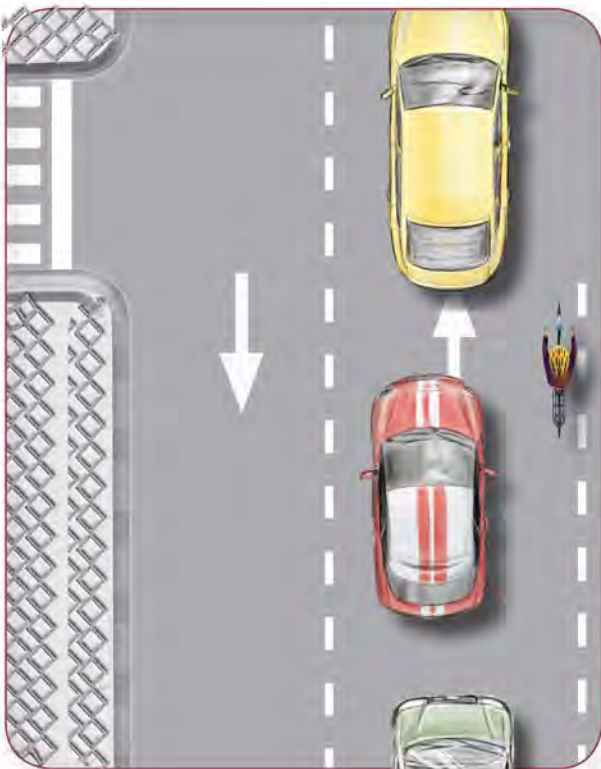


También es preciso ganar todo el ancho del carril para hacer adecuadamente los cambios de dirección. Éstos deben iniciarse en la ubicación de seguridad ciclista

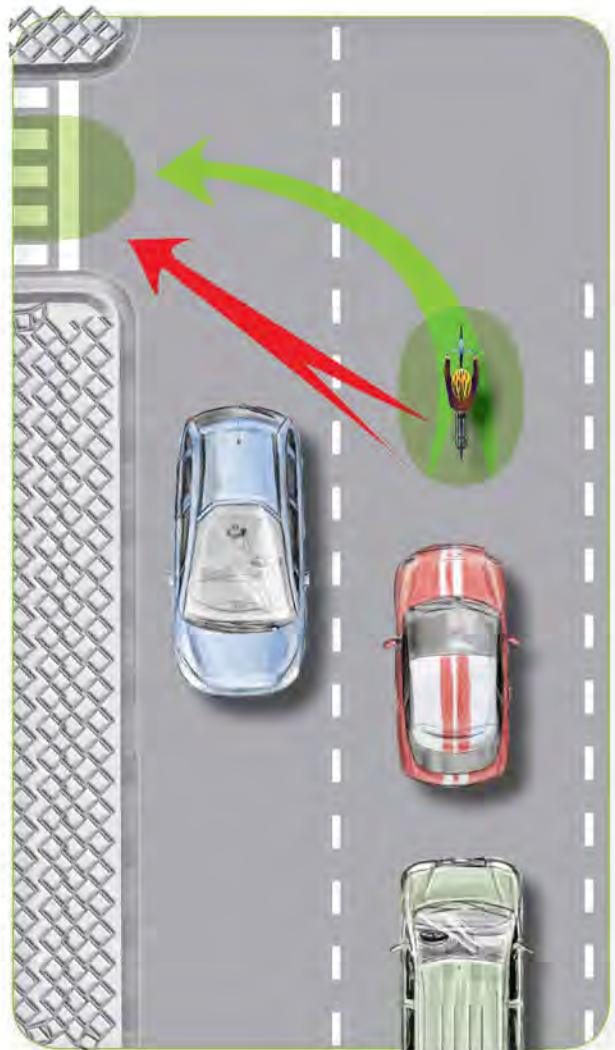


del carril que se abandona y finalizar en la del carril al que se llega. La trayectoria trazada debe ser la más corta entre estos dos puntos: la línea recta (es decir, haciendo un giro de 90 grados). Si se traza esta trayectoria en diagonal la distancia a recorrer entre estos dos puntos será mayor y, por tanto, el ciclista estará más tiempo expuesto a situaciones de riesgo, fuera de la ubicación de seguridad ciclista.





Si el cambio de dirección es hacia la izquierda en una calle de doble sentido de circulación, el ciclista (previa señalización y comunicación visual con el que le sigue) debe mantener la señalización para los vehículos que se aproximan en sentido contrario y permanecer parado en el centro del carril, ocupando todo su ancho, hasta que sea posible hacer el giro cuando no venga nadie de frente. Si la calle es de varios carriles por sentido se hará del mismo modo, pero ocupando todo el ancho del carril izquierdo.



4.6. Realizar adelantamientos y rebasamientos

Al adelantar a un automóvil se debe ocupar el centro del carril de sentido contrario para guardar la correspondiente distancia lateral de seguridad. Nunca debe realizarse por el espacio que queda libre en la parte derecha del carril porque, además de ser antirreglamentario, el ciclista sería invisible para el otro conductor.

Al rebasar a un automóvil se debe ocupar el centro del carril contiguo - izquierdo o derecho - en el mismo sentido de circulación. Si es necesario rebasar a varias filas de auto-

móviles parados se circulará por el espacio que queda entre ellas aumentando la atención y a baja velocidad porque la visibilidad y las distancias laterales de seguridad son reducidas.

Al realizar un adelantamiento o un rebasamiento hay que permanecer el menor tiempo posible en el ángulo muerto del vehículo que se sobrepasa mientras se circula paralelo a él. Para saber que no se está en el ángulo muerto se debe **mirar el retrovisor lateral del otro vehículo y verificar que se ven los ojos de su conductor.** Si no se ven, se debe salir cuanto antes de este lugar aumentando o reduciendo la velocidad hasta comprobar que se ven.

En el caso de encontrar una fila de automóviles parados por un semáforo, stop, etc. conviene adelantarlos o rebasarlos si se calcula que hay tiempo suficiente para realizarlo antes de que arranquen y si, por las circunstancias del tráfico, se estima que, tras reiniciar la marcha, se puede mantener una velocidad igual o mayor que la de esos vehículos. En caso contrario, es preferible esperar detrás, en el centro del carril y guardar la distancia delantera necesaria para evitar el humo que expulsa el vehículo que va delante.

4.7. Acera, carril bici y acera bici

El carril bici y la acera bici no sirven para circular con seguridad a más de 10Km/h porque:

1. **no permiten a los ciclistas tener distancias laterales de seguridad** adecuadas respecto a vehículos en circulación, vehículos estacionados y mobiliario urbano, **lo cual reduce la visión del entorno impidiendo al ciclista anticiparse a los riesgos.**
2. **ubican al ciclista donde habitualmente aparecen obstáculos y le impiden esquivarlos de forma óptima.**
3. **no permiten al ciclista gestionar su seguridad cuando le adelantan.**
4. **hacen menos visible al ciclista en las intersecciones ubicándole en los ángulos muertos del resto de conductores multiplicando la probabilidad de sufrir un atropello.**
5. **son estrechos para albergar cierta densidad de ciclistas.**
6. **atraviesan zonas de aglomeración y seguridad peatonal y hacen más compleja la interacción entre ciclistas y peatones.**
7. **tienen giros bruscos, más intersecciones y trayectos tortuosos y largos,** especialmente cuando se diseñan desviando la trayectoria invadiendo la acera para evitar la multiplicación de los riesgos que estas vías introducen en las intersecciones. Cuando estos riesgos son corregidos añadiendo un semáforo adelantado para ciclistas, se duplican los tiempos de espera.

La Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas de Granada prohíbe la circulación de la bicicleta en la acera, salvo que esté señalizado lo contrario. Los peatones no tienen interiorizada la presencia de ciclistas en las aceras y no los esperan, por ejemplo, tras una esquina, o al salir de un portal o de un comercio. Las aceras son lugares llenos de grandes objetos o vegetación que ocultan zonas a la vista del ciclista, lugares por los que pueden aparecer de improviso personas o animales. Además, al esquivar un obstáculo inesperado es fácil

chocar contra peatones, bordillos, mobiliario urbano, vehículos estacionados, etc. **Las aceras tienen obstáculos impredecibles y requieren del ciclista una gran atención, concentración y capacidad para anticiparse a estos riesgos. También, los ciclistas son invisibles para el resto de conductores si atraviesan la calzada por un paso de peatones a una velocidad mayor que la peatonal (4Km/h) pues aparecen en el campo visual del otro conductor de forma imprevista,** así mismo ocurre con los vehículos que salen de una cochera. **Por todo ello, en la acera conviene bajar de la bici para desplazarse a pie trasladando el vehículo a donde interese,** ventaja que no se tiene con el resto de vehículos debido a su peso y tamaño.



4.8. Carriles de circulación

En las vías urbanas se escoge por defecto el carril derecho de la calzada. Se circulará por los otros carriles dependiendo del itinerario, las necesidades propias y las circunstancias del tráfico. Para hacerlo con seguridad **es imprescindible colocarse en la ubicación de seguridad ciclista** dentro del carril escogido.

En una rotonda la elección del carril se realizará en función de la salida que se quiera tomar. Circular por el carril derecho cuando no se va a tomar la siguiente salida multiplica la probabilidad de que el ciclista sea atropellado por los vehículos que pretendan salir en ese momento desde dentro de la rotonda **(1)**. Solo se circulará por el carril externo si se va a abandonar la rotonda por la salida siguiente **(2)**. En caso contrario, se circulará por alguno de los carriles en los cuales los vehículos se mantienen circulando dentro de la rotonda **(3)**. Se accederá a la rotonda por el carril derecho de la calle por la que se viene si se va a tomar la primera salida **(4)**. Si no es así, accederemos desde carril (si lo hay) que corresponda al que vamos a coger dentro de la rotonda **(5)**.

Legalmente el carril bus no puede ser utilizado por los demás, salvo que se señalice lo contrario. Si en la calle hay más de un carril normal en el mismo sentido que el carril bus, es recomendable usar los otros carriles disponibles (salvo para girar y abandonar la calle y para salir o entrar en el tráfico) ya que es completamente seguro colocándose en la ubicación de seguridad dentro del carril escogido. En el caso de haber sólo un carril de tráfico normal en el mismo sentido que el carril bus, es preferible usar momentáneamente esta vía reservada para adelantar por la derecha a los vehículos que circulan por el carril normal, así como para facilitar el adelantamiento de los que, por las circunstancias del tráfico, puedan alcanzar mayor velocidad que el ciclista. Si el carril bus está separado físicamente del resto de carriles y un ciclista que circula por él ralentiza al autobús que le sigue, éste no podrá adelantarlo. Si no hay separación física y el conductor del bus trata de adelantar al ciclista a muy pocos metros de la siguiente parada, el autobús le cerrará el paso en la fase final del adelantamiento. No hay problema si el ciclista puede alcanzar en el carril bus una velocidad superior al autobús que le sigue.

CURSOS DE CONDUCCIÓN DE LA BICICLETA

Clases particulares para mayores de 16 años:

NIVEL 1: Montar en bicicleta

Una sesión práctica de 2 horas en un espacio sin tráfico destinada a personas que quieren aprender a montar en bici: mantener el equilibrio y pedalear.

NIVEL 2: Habilidades ciclistas básicas

Una sesión práctica de 2 horas en un espacio sin tráfico destinada a personas que saben montar en bici pero requieren del aprendizaje de habilidades ciclistas básicas necesarias antes de iniciar la conducción en el tráfico: elección de la bici, ropa y accesorios; postura de conducción; dominio del vehículo (obstáculos y frenos); funcionamiento de las marchas; mirar hacia atrás sin desviar la trayectoria y manejo la bici con una mano.

NIVEL 3: Conducción de la bicicleta

Una sesión práctica de 3 horas en el tráfico destinadas a personas que quieren aprender o quieren mejorar la conducción de la bicicleta por la calzada urbana de forma autónoma y segura. El contenido es el siguiente: posición de seguridad y gestión del espacio; distancias de seguridad; ángulos de visión; anticipación a los riesgos; señalización y comunicación visual; ser visible; condicionar el comportamiento del resto de conductores; incorporación al tráfico; intersecciones y rotondas; adelantamientos; semáforos; circulación en calles con carril bus; protección contra el robo; legislación; seguros y accidentes.

Para grupos reducidos de alumnado de la ESO:

Curso completo de 10 horas de duración realizadas en 5 sesiones de 2 horas prácticas destinadas a grupos reducidos de hasta 5 alumnos/as.

1. Habilidades ciclistas básicas (1 sesión de 2 horas)
2. Conducción de la bicicleta (3 sesiones de 2 horas)
3. Acompañamiento en ruta al instituto (1 sesión de 2 horas)

Contacto:

biciescuelagranada@hotmail.com

654 11 46 86

<http://biciescuelagranada.blogspot.com>

<http://enbicialtrabajo.wordpress.com>

