LA BICICLETA EN LA CIUDAD

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA
Herrizaingo Sailordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Interior
Dirección de Tráfico

Presentación

¿Por qué desplazarse en bicicleta por la ciudad?

Existen múltiples respuestas a esta pregunta, aunque los beneficios o motivaciones fundamentales para utilizar este medio de locomoción en el entorno urbano son básicamente tres:

1 .-Proteger el medioambiente. Por carecer de motor, la bicicleta no consume energía de ningún tipo y no emite a la atmósfera gas contaminante alguno. En un momento histórico, en el que las administraciones tratan de frenar los niveles de polución, pedalear es la mejor manera de contribuir como ciudadano al cumplimiento del protocolo de Kioto. Es necesario el esfuerzo de todos para alcanzar este crucial objetivo de supervivencia del planeta.

2 .-Mejorar la ciudad. Sólo uno de cada 1.000 vizcaínos empleaba la bicicleta como medio de locomoción a comienzos de 2002, según un estudio de la Diputación Foral de Bizkaia. Y es que la inmensa mayoría de las personas recurren al automóvil para moverse por la ciudad. Los desplazamientos en masa en estos vehículos colapsan el entorno urbano y lo hacen más ruidoso y perjudicial. Recuerda que una ciudad en la que sus habitantes se mueven en bicicleta es una ciudad más fluida y racional. Existen multitud de ejemplos: Amsterdam, Copenhage, Edimburgo...

3 .-Cuidar tu cuerpo. Un reciente estudio de la Escuela Superior Alemana de Deportes revelaba que montar en bicicleta con regularidad reduce en un 50% el riesgo de sufrir un infarto de miocardio. Sólo diez minutos diarios de pedaleo mejoran la circulación sanguínea, fortalecen la musculatura y las articulaciones.

JESÚS ARANA ESTURO
Director de Tráfico
Departamento de Interior
Gobierno Vasco

	Página
Presentación.- ¿Por qué utilizar la bicicleta?	3
Primera Parte.- Antes de arrancar	7
1.-La bicicleta	7
1.1.-¿Qué bicicleta elegir?	7
1.2.-Partes de la bicicleta	8-9
1.3.-Dispositivos obligatorios	10
1.4.-Recambios y mantenimiento.	10-11
1.5.- El pedal automático.	11
2.-La vestimenta o equipamiento	12
2.1.-Prendas.	12-13
2.2.-El casco	13
3.-El itinerario a seguir.	14
4.-Actitud y comportamiento del ciclista urbano	15
4.1.- Lo que debes hacer	15
4.2.- Lo que no debes hacer	15
Segunda Parte.- En marcha	17
1.-Incorporación a la vía	17
2.-¿Por dónde circular?	17-18
3.-La señalización	18
3.1.-Señales exclusivas para ciclos	18-19
3.2.-Semáforos	19
3.3.-Marcas viales	19
4.-Rotondas y Giros	19-20

Índice

	Página
5.- Prioridad de paso para ciclistas	20-21
6.- Paso por tramos angostos	21
7.- Velocidad y distancia de seguridad	21
8.- Transporte de niños.	22
9.- Cuidado con los peatones.	22
10.- Si bebes, tampoco pedalees	22-23
11.- Perros y baches.	23
Tercera parte.- Ya hemos llegado	25
1.- ¿Dónde estacionar?	25
2.-El candado	25
2.1.- ¿Qué modelo emplear?	25-26
2.2.-¿Cómo candar la bicicleta?	26
3.-Otras pautas de seguridad	27
4.-El seguro	27
5.-Me han robado la bicicleta ¿qué hago?	27
Cuarta parte.- El empuje de las instituciones	29
1.- Sinergias con el transporte público	29
2.-Construcción de bidegorris	30
3.-El alquiler de bicicletas en la ciudad	30-31
4.-Actividades de la Semana de la Movilidad	31
5.-Otras iniciativas	31
ANEXO.- Direcciones y teléfonos útiles	32

Antes de arrancar

Antes de comenzar a utilizar la bicicleta en la ciudad, el ciclista urbano deberá tomar en cuenta varias consideraciones previas en materia de seguridad y equipamiento. A continuación, tratamos de aportar claridad sobre algunas de las dudas más frecuentes que asaltan a los pedalistas recién iniciados. Interrogantes como qué tipo de montura elegir, cómo mejorar su estado de conservación o la selección de la vestimenta apropiada y el itinerario más seguro, se tratan de resolver en el siguiente capítulo.

1.-La bicicleta

1.1.- ¿Qué bicicleta elegir?

El entorno urbano es una compleja suerte de viales, aceras y zonas peatonales. Badenes, bordillos, rotondas, obras y otros elementos del recorrido forman parte de un paisaje cambiante que obliga al ciclista a adaptarse a diferentes situaciones en función del terreno por el que transita. Por ello, la gran mayoría de los pedalistas que se desplazan por la ciudad emplean la bicicleta de montaña o todoterreno.

Su gran ventaja respecto a las monturas de carreras o de paseo reside en su versatilidad y su gran capacidad de adaptación a un firme cambiante. Otros activos de este tipo de bicicleta son la suspensión delantera (aporta gran estabilidad y comodidad frente a baches) y la posibilidad de emplearla más allá de los límites de la ciudad, en la montaña o en el campo, por ejemplo.

Pero no todo son elogios hacia las bicicletas todoterreno. Aunque menores, también tienen algunas desventajas: mayor peso y ruedas más gruesas que frenan nuestro avance, principalmente. Pese a todo, son las más comunes y seguras dentro de la ciudad.

EL TRUCO

Equipa tu bicicleta de montaña con cubiertas más finas (las más delgadas son de 1,5 pulgadas). Avanzarás más rápido al ofrecer menor resistencia al asfalto.

1.2.- Partes de la bicicleta

Potencia
Cuernos
dro
Luz
Suspension
Freno
delantero
dor
Pedal
Biela
Radios
Buje

Los reflectantes son indispensables para marcar nuestra posición.

1.3.- Elementos obligatorios.

El código de circulación obliga al ciclista a pedalear con los elementos mínimos de seguridad establecidos. Es muy importante que aprendas cuáles son.

- **Sistema de frenos.-** Deben bloquear ambas ruedas y su estado de conservación debe ser perfecto. Su importancia es capital, pues es el elemento de seguridad activa más importante de la bicicleta.
- **Alumbrado.-** Cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, así como entre la puesta y la salida del sol y en tramos de vías señalizados con la señal de túnel, el ciclista deberá circular por la ciudad con las luces delantera y trasera de posición encendidas. También es obligatorio (incluso de día) el catadióptrico trasero de color rojo (éste no debe ser triangular), mientras que los reflectantes amarillos en radios y pedales son opcionales. Además de estas medidas, la nueva ley de Tráfico obliga al pedalista a vestir, sólo en vías interurbanas, una prenda reflectante especial (puede ser un chaleco) que sea visible a 150 metros de distancia.
- **Avisador acústico.-** El clásico timbre permitirá alertar a peatones y conductores de nuestra presencia. La voz se pierde en el ruido de ambiente de la ciudad y la antigua bocina no está autorizada.

Antención a: La dinamo es el sistema de alumbrado más ecológico, pero no funciona cuando el ciclista está parado. Una combinación de este dispositivo con otro de baterías es muy recomendable.

1.4.- Recambios y mantenimiento

La avería más frecuente en la bicicleta es el pinchazo. Si padeces este percance, lo prioritario es abandonar la vía cuanto antes en condiciones de seguridad y proceder a la reparación en un lugar tranquilo, normalmente en la parte de menor tránsito de la acera. Para arreglar la rueda necesitarás:

Busca un sitio tranquilo para reparar averías.

- **Un juego de desmontables.-** Son dos pequeños ganchos que permiten extraer la cámara del interior de la cubierta. Los fabricados en metal son más duraderos, económicos y ecológicos que los de plástico.
- **Parches y cámara.-** Los pequeños recortes vulcanizados te permitirán tapar el agujero por donde se escapa el aire. Si la avería es de alcance o no se

quiere perder mucho tiempo, se aconseja montar una nueva cámara y reparar en casa, ya con más tranquilidad, las fugas.

- **Bomba hinchadora.-** De nada serviría llevar todo lo anterior sin contar con esta herramienta, que permite insuflar aire al neumático. Recuerda que una presión correcta en las ruedas te evitará muchas averías y eventuales accidentes. Sigue las recomendaciones del fabricante en cuanto a la presión de inflado.

Un correcto mantenimiento de la bicicleta, sobre todo de sus partes más sensibles, redundará en una circulación más segura. Además de las gomas, es importante vigilar con frecuencia la dirección (que no haya sufrido golpes), los cierres de las ruedas y los frenos (revisar la tensión de los cables y cambiar las zapatas si están desgastadas). También es aconsejable engrasar cambios y rodamientos cada seis meses y echar aceite a la cadena semanalmente, sobre todo si ha llovido.

Bomba, desmontables, parches y cámara son los recambios básicos.

EL TRUCO

Los expertos recomiendan llevar la bicicleta al mecánico al menos tres veces al año. Una, para hacer una revisión completa del equipo y, en otras dos ocasiones, para una inspección parcial. Un buen mantenimiento alargará la vida de tu montura.

1.5.- El pedal automático

Es un dispositivo que engarza el pedal a la zapatilla. En los ciclistas novatos se convierte en una fuente constante de inseguridad: enganchones, caídas, dolores de rodilla... Si nunca has montado en bicicleta es mejor que te decantes por unos pedales normales, a los que puedes acoplar una puntera, que te ayudará a ganar fuerza en la pedalada sin perder seguridad.

El mantenimiento es clave para la seguridad.

EL TRUCO

Si utilizas automáticos, saca siempre el pie con suficiente antelación cuando vayas a detenerte. Desengancha preferiblemente el izquierdo, pues, en caso de perder el equilibrio, evitarías caerte hacia el lado más peligroso de la calzada.

Bermudas con refuerzo especial.

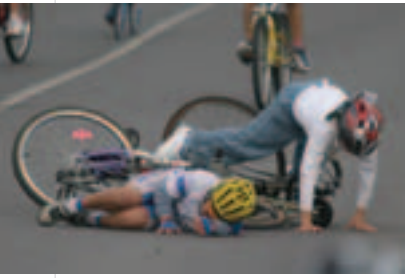
2.- La vestimenta

2.1.- Prendas

La mayoría de las pedalistas urbanos emplea su montura para desplazarse a su lugar de trabajo o estudio. En este sentido, cada ciclista deberá adaptar su vestimenta a su situación personal: distancia a recorrer, posibilidad de ducha o vestuario, permisibilidad de los compañeros...

El escenario ideal sería poder contar con un lugar en el que nos podamos asear y cambiar de ropa al llegar a nuestro destino. Esto nos permitiría circular con la indumentaria más adecuada, la propia del ciclista. En cualquier caso, debemos de tener en cuenta los siguientes elementos.

- **Pantalones.-** Los más recomendables son los reforzados con una badana. Evitarán las molestas agujetas del principiante y nos permitirán cubrir largas distancias. No tienen por qué ser los clásicos 'cullotes'. Y es que hay firmas que comercializan también bermudas y pantalones largos reforzados. Si empleas una prenda normal, vigila que tu pernera derecha no se enganche a los platos. Subirte el calcetín o utilizar una goma te evitará sustos y manchones de grasa. Se desaconseja el uso de vaqueros.



Los guantes son un elemento de seguridad importante.

- **Gafas y guantes.-** Son dos elementos de seguridad recomendables. Las lentes con cristales neutros (no oscuros) mejoran en invierno la visibilidad del ciclista en condiciones meteorológicas adversas. En días luminosos, se pueden llevar las de sol. En cuanto a los guantes, su forma acolchada nos protege ante una eventual caída, además de absorber las vibraciones producidas por el terreno.
- **Calzado.-** Deberá ser flexible. Pon atención a los cordones. Átalos correctamente si quieres evitar enganchones con la cadena.
- **Mochila.-** Ideal para transportar libros, documentación o ropa. Procura que no sea ni muy pesada ni

voluminosa (se te podría enganchar a diverso mobiliario urbano). Recuerda que tienes la posibilidad de montar una alforjas siempre que no sobresalgan 25 centímetros por detrás y medio metro por los lados. Te darán mayor libertad de movimientos.

- **Otros accesorios.-** El botellín te proporcionará hidratación, mientras que un impermeable te ayudará a combatir el frío y la lluvia. Utiliza camisetas interiores sintéticas. Estarás más seco que con las de algodón.

EL TRUCO

Emplea ropa transpirable y lleva siempre una pequeña toalla a mano para poder secarte el sudor. Lo puedes hacer en cualquier lavabo.

Una pequeña mochila es de gran ayuda.

Muy importante: Nunca ates a tu cintura una prenda. Es más que probable que termine por introducirse en los radios de tu rueda trasera, provocando que te vayas al suelo de inmediato.

2.2.- El casco

Obligatorio en vías interurbanas y opcional en la ciudad, vestir el casco es siempre aconsejable. De hecho, puede salvarte la vida en caso de accidente y, aunque hay opiniones contradictorias dentro del propio colectivo ciclista, está demostrado técnicamente que no produce más calor si cuenta con un buen sistema de ventilación.

Al contrario, puede ser un accesorio muy adecuado para aislarnos de la radiación solar. Un pañuelo pirata es un buen complemento para este elemento de seguridad, pues absorbe la sudoración, evita molestos picores y permite un acoplamiento óptimo entre ciclista y protector.

Recuerda que lo debes llevar bien ajustado. Entre el casco y la nariz tiene que quedar un espacio que puedas llenas con dos o tres dedos de tu mano.Una caída con el casco desaflojado puede resultar muy dolorosa. Para cerciorarte de un correcto uso, deberás comprobar su ajuste sacudiendo la cabeza. Si el accesorio no se mueve es que está correctamente colocado.

Compra siempre protectores homologados; el más común es el de la Unión Europea (llevan el signo CE), aunque hay otros como Snell o Ansi. Si tienes dudas, consulta a tu tendero de confianza.

La bicicleta es una forma de vida y el casco, la forma de protegerla.

3.- El itinerario

Busca el camino más seguro.

Seleccionar el recorrido más seguro posible debe ser una de las máximas del ciclista urbano, que no dudará en escoger trazados más largos si, de esta forma, disminuye el riesgo que conlleva cualquier desplazamiento sobre dos ruedas. Y es que no todas las calles ofrecen las mismas dificultades ni se encuentran igual de transitadas.

Por orden de preferencia, las vías a elegir serán:

- **Bidegorri o carril-bici.** Utiliza estas sendas siempre que puedas. Son de uso exclusivo para ciclistas.
- **Calles secundarias de único sentido y dos carriles.** Poco transitadas, te pueden adelantar los coches con facilidad y sin riesgos.
- **Calzadas secundarias con un único carril por sentido.** Ofrecen más problemas, aunque son relativamente seguras.
- **Vías principales con varios carriles por sentido.** Su gran desventaja es la alta velocidad a la que circulan los coches.
- **Zonas peatonales.** Recuerda que en estas calzadas deberás ir siempre desmontado, a no ser que la señalización indique lo contrario. A veces, permiten atajar a pie una parte importante del camino a realizar.
- **Vías principales con un único carril por sentido.** Son totalmente desaconsejables. El adelantamiento se convierte en una maniobra temeraria.
- **Rotondas o glorietas.** Son uno de los puntos más conflictivos, por lo que trataremos de evitarlas en lo posible. Incluso puedes bajarte de la bicicleta (te conviertes en un viandante más) y cruzar por pasos subterráneos o de peatones.

Muy importante: Aunque en muchas ciudades europeas es posible, en el Estado español está prohibido circular en bicicleta en dirección contraria en cualquier calle.

EL TRUCO

Si vas a acudir a tu trabajo o lugar de estudio en bicicleta por primera vez, puedes hacer el recorrido a pie en la víspera para fijarte en aquellos obstáculos o eventuales problemas en la circulación.

4.- Actitud y comportamiento

4.1.- Lo que debes hacer

- Mantén una actitud positiva antes y durante la marcha, cumpliendo todas las normas de circulación establecidas. Recuerda que la mejor manera de hacernos respetar es seguir a pies juntillas el código, demostrando que nosotros somos dignos usuarios de las vías urbanas. No des falsos pretextos a los conductores para un mal comportamiento.
- Facilita en lo posible las maniobras al resto de automovilistas, ciclistas o peatones. Anticipa tu mirada a los acontecimientos. Es la mejor forma de evitar accidentes indeseados.
- Disfruta de la bicicleta en las zonas más seguras de la ciudad. Relajate y modera tu velocidad, pero no pierdas la concentración. En los tramos más complicados, acelera el ritmo y la tensión para evitar una exposición temporal al peligro más prolongada.
- Extrema la precaución de noche y en situaciones climatológicas adversas.
- Búscate un compañero que siga tu misma ruta. Circular en pareja aumenta la seguridad, siempre que se eviten las conversaciones y las distracciones mutuas.

Respeta al peatón.

4.2.- Lo que no debes hacer

- Insultar o recriminar sin educación la actitud de los conductores, aunque lleves razón. Recuerda que los ciclistas somos los usuarios más vulnerables de la vía y una reacción violenta contra nosotros puede ser fatal. Nuestro cuerpo es nuestra única carrocería.
- Salir con miedo a la carretera. Debes tener respeto y atención a la hora de circular, pero nunca te dejes dominar por los nervios. Si siente miedo es mejor bajarse de la bicicleta.
- Nunca aceleres para tratar de llegar cinco minutos antes a tu destino. Circula siempre a velocidades que te permitan detenerte sin problemas ante cualquier imprevisto u obstáculo.
- Pilotar con auriculares. Está prohibido de forma taxativa. Piensa que debes poner los cinco sentidos en la carretera. Tampoco se permite el uso del teléfono móvil estando en marcha.

El casco te puede salvar la vida.

En marcha

SEGUNDA PARTE

Ya tenemos la bicicleta a punto y hemos revisado nuestro equipo. También estamos vestidos de forma adecuada y tenemos en mente el recorrido a efectuar. Por lo tanto, es hora de salir a la carretera para alcanzar nuestro destino. Recuerda que debes cumplir todas las reglas del código de circulación. Si careces de carné de conducir no estaría de más que echaras un vistazo a la norma. A continuación, te informamos de los artículos más importantes que afectan a los ciclistas.

1.-Incorporación a la vía

El Reglamento General de Circulación establece que cualquier vehículo debe incorporarse a la vía en "condiciones de seguridad". Esto significa que tu entrada a la calzada no debe suponer ningún peligro para el resto de usuarios.

Para ello, el ciclista deberá vigilar la distancia y la velocidad a la que se acercan el resto de automóviles. Lo más lógico es arrancar la bicicleta en un tramo recto con buena visibilidad.

EL TRUCO

Si vas a detenerte ante una señal de stop o por cualquier otra circunstancia, coloca un desarrollo cómodo que te permita reanudar la marcha de una forma holgada.

En este sentido, nunca arranques con el plato grande metido, porque apenas avanzarás en las primeras pedaladas, poniendo en riesgo tu integridad física.

2.- ¿Por dónde circular?

Recuerda que siempre que sea posible, el conductor de un ciclo está obligado a emplear un bidegorri. Si no te queda más remedio que utilizar una calzada normal, el ciclista deberá circular siempre por el carril derecho, salvo cuando sea necesario rebasar a coches aparcados en doble fila u otros vehículos.

En vías interurbanas, el pedalista debe transitar por el arcén. Sin embargo, esta parte de la calzada desaparece en la ciudad, por lo que, en territorio urbano, el

Se puede circular por el medio del carril.

usuario de la bicicleta puede pedalear cómodamente por el centro del carril. No estarás incumpliendo ninguna norma, ya que somos un vehículo más. Estamos en nuestro derecho.

Además, circular por la parte derecha de la vía resulta más peligroso, pues un ciclista arrimado a la orilla de la calzada invita a ser adelantado, incluso en calles estrechas. Sólo se recomienda transitar pegados a la parte derecha cuando la calzada es lo suficientemente ancha como para que los coches puedan adelantarte sin peligro, salvando la perceptiva distancia de 1,5 metros que marca la ley.

También se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo en tramos con buena visibilidad.

Atención a: Uno de los accidentes más comunes (aproximadamente el 12% del total de las caídas graves) se produce por el choque con puertas que han sido abiertas por automovilistas. Con la entrada en vigor de la nueva ley de Tráfico, el conductor o copiloto está obligado a cerciorarse de que no pone en peligro la integridad de ningún ciclista al salir de su vehículo. Pese a todo, extrema la precaución cuando circules arrimado a la derecha.

Cuidado con los coches aparcados.

3.- La señalización

3.1.- Señales exclusivas para ciclistas

EXPLICACION DE LAS SIGUIENTES SEÑALES

Vía ciclista separada. Obligatorio circular por ella.

Presencia de ciclistas o cercanía a un paso para ellos.

Prohibido el paso para bicicletas.

Senda ciclista. Prohibido circular otros vehículos

Fin de la senda ciclista

Senda para ciclistas y peatones. Cuidado con los viandantes

3.2.- Semáforos

Existen semáforos exclusivos para ciclistas, con siluetas luminosas de bicicletas. Normalmente su ubicación coincide con los tramos en los que los carril-bici y otras vías se cruzan. En estos casos, el comportamiento a adoptar es idéntico al de los peatones. Si bien, estos utilizarán el paso de cebra, nosotros emplearemos el espacio delimitado por las líneas transversales discontinuas.

En el caso de los luminosos comunes, la actitud del ciclista cuando llega a un disco en rojo debe ser prudente. Lo más correcto es esperar hasta que se ponga en verde, sin adelantar a los vehículos que están parados. De lo contrario, si lo haces es probable que un pasajero abra la puerta de un turismo, causándote problemas. También es más que posible que el semáforo cambie de color antes de que hayas sobrepasado a toda la fila de automóviles, que no dudarán en reanudar la marcha. Esto nos puede generar más que un otro susto. Paciencia.

3.3.- Marcas viales

Las sendas ciclistas están identificadas por una marca de pintura en el suelo que reproduce la estampa de una bicicleta. Asimismo, con la entrada en vigor de la nueva ley de Tráfico, los ayuntamientos tienen la posibilidad de reservar carriles de taxi o autobús también para la circulación de ciclos. En este caso, aparecerá la inscripción ‘Sólo Bici’.

4.-Giros y rotondas

La bicicleta carece de intermitentes con los que señalizar las maniobras. Por ello, tus brazos se convierten en los mejores indicadores para advertir al resto de vehículos de tus intenciones.

Señaliza con la suficiente antelación.

Si vas a girar a la izquierda para cambiar de carril o la dirección de la marcha deberás extender tu brazo izquierdo, con la palma de la mano mirando al suelo. Si te desplazas hacia el lado contrario, lo harás preferentemente con el izquierdo, pero levantando el codo hasta formar una 'L' o ángulo de 90º con el hombro. También puedes usar el derecho, aunque esta opción es menos visible.

La señalización se realizará con suficiente antelación y no tiene por qué durar hasta el final de la maniobra, puesto que se requieren las dos manos en el manillar para proceder al giro.

Asimismo, puedes avisar de la presencia de un obstáculo o peligro. En ese caso enseña la palma de la mano y sacudela para que aminoren la marcha.

Gracias a la entrada en vigor de la nueva ley de Tráfico, cuando gires a la izquierda en un tramo urbano podrás adoptar el mismo comportamiento que cualquier otro vehículo. Ya no es necesario abrirse a la parte derecha de la calzada e iniciar el cambio de dirección desde allí. Atención, porque esta nueva norma sólo se aplica en ciudad.

EL TRUCO

Cuando señalices tus maniobras, deja de pedalear. Es una forma de mantener el equilibrio, pues al quitar una mano del manillar pierdes estabilidad.

5.-Prioridad de paso para ciclistas

La bicicleta siempre tiene prioridad de paso frente a vehículos a motor cuando circula por un bidegorri, un paso para ciclistas o un arcén señalizado.

Asimismo, con la nueva ley en la mano, el pedalista también tiene preferencia sobre los automóviles que giren en un cruce. Como norma general, nadie puede cortar el paso a un ciclista que circula por la vía a la que se incorpora el vehículo.

En las intersecciones, la preferencia la marcará la señalización. En ausencia de ésta, se aplica la regla general: "El vehículo que circula por la derecha tiene prioridad de paso".

Cuando circulamos en grupo, la norma considera al conjunto un único vehículo, por lo que al entrar en una

rotonda o cruce la preferencia afecta a la totalidad de los ciclistas que componen el pelotón, que debe circular en fila de a dos.

6.- Paso por tramos angostos

Cuando por motivo de obras u otras circunstancias del tráfico, es imposible el cruce de dos vehículos en una calzada, el ciclista está obligado a ceder el paso a los automóviles. La única excepción sería la orden contraria emitida por un policía o por personal de obras.

Los coches deben de pasar al menos a 1,5 metros al adelantarte.

7.- Velocidad y distancia de seguridad

En el antiguo código de circulación se prohibía a las bicicletas circular a más de 45 kilómetros por hora. En la actualidad, se ha suprimido esta norma y los ciclistas pueden superar esta velocidad si así lo permite la vía por la que transitan como norma general. Sin embargo, en poblado o ciudad ningún vehículo puede rebasar los 50 kilómetros hora. Aunque este es el límite legal, es recomendable pedalear a velocidades moderadas que nos permitan detenernos en condiciones de seguridad.

Por otro lado, el ciclista está obligado a mantener una distancia mínima de seguridad con respecto al vehículo que le precede. Este espacio deberá ser mayor en función de la velocidad a la que transite la bicicleta. También tenemos derecho a que los vehículos que nos sigan guarden, a su vez, una distancia prudencial para con nosotros. Esta máxima se debe cumplir sobre todo en los adelantamientos. El automóvil respetará obligatoriamente la separación de 1,5 metros a la hora de sobrepasarnos.

8.- Transporte de niños

Según la nueva ley de tráfico, se puede transportar a un menor de hasta siete años en un asiento adicional homologado siempre que el piloto sea mayor de edad. Si vas a llevar a un niño es importante que le protejas adecuadamente. El casco es imprescindible en estos casos. Extrema las precauciones y piensa que los pequeños son aún más vulnerables que el propio ciclista.

9.- Cuidado con el peatón

Los peatones no pueden caminar por los bidegorris.

Respeta siempre los pasos de cebra. Permite cruzar a los peatones. Ellos son también el engranaje más vulnerable de la cadena de la movilidad urbana. Además, recuerda que en zonas para uso exclusivo de viandantes está prohibido circular en ciclos.

Por otro lado, uno de los mayores críticas del colectivo ciclista a los bidegorris es la continua y creciente presencia de transeúntes que, pese a tener prohibida su utilización, no dudan en pasear plácidamente por estos carril-bici. Ten paciencia y advierteles de tu presencia con la suficiente antelación. Si es posible detente y explicales con amabilidad que este tipo de vías están reservadas para los ciclistas. Hazte comprender. Es cuestión de educación.

10.- Si bebes, no pedalees

El alcohol es el enemigo público número uno de cualquier conductor. En el caso del ciclista está enemistad se agudiza por el necesario esfuerzo físico que requiere el pedaleo. Recuerda: nunca bebas si vas a utilizar la bicicleta. Además, desde la entrada en vigor del nuevo código de circulación, la Ertzaintza puede detener al ciclista para practicarle una prueba de alcoholemia.

En caso de dar positivo (se aplica la tasa general de 0,5 gr/litro en sangre), los agentes te denunciarán y te requisarán tu montura hasta que alguien sobrio pueda hacerse cargo de ella. Si vas cargado no subas al sillín.

Este razonamiento es extensible para el consumo de otras sustancias psicotrópicas. Asimismo, consulta con tu médico o farmacéutico los posibles efectos de los

medicamentos que vayas a ingerir, en especial los que puedan producir somnolencia.

11.-Perros y baches

El mejor amigo del hombre es también uno de los mayores enemigos del ciclista. Si te topas con un perro enfurecido, nunca pierdas los nervios. Vigila los coches que circulan a tu alrededor y esquiva al can si, al hacerlo, no pones en peligro tu integridad física o la de otros conductores. Si no lo ves claro, es preferible continuar tu camino. Es muy probable que sea el animal el que se aparte finalmente de tu trayectoria.

La misma actitud debemos tomar ante la presencia de un bache o un obstáculo en la carretera. Lo mejor es pasar por encima, agarrando fuerte el manillar y adoptando una posición de amortiguación con el cuerpo (brazos encogidos y de pies sobre los pedales).

Disfruta de tu ciudad.

¡Ojo con los perros!.

EL TRUCO

Se venden alarmas antiperro y otros utensilios que funcionan con ultrafrecuencias, aunque su eficacia ha sido puesta en duda por el colectivo ciclista. Hay quien utiliza un buen timbrazo o una frenada sonora con la rueda trasera para ahuyentarlos. No siempre funciona.

Ya hemos llegado

TERCERA PARTE

Una de las razones por las que muchas personas desisten de usar la bicicleta responde a su temor a que puedan ser objeto de un robo durante el tiempo que ésta permanece estacionada en la calle, parque o polideportivo. Lo cierto es que, en comparación con otras urbes europeas, pocos ciclos se ven aparcados en las aceras de las ciudades vascas, una circunstancia que aumenta la sensación de inseguridad para el ciclista.

Sólo Vitoria-Gasteiz ofrece un servicio de parking inteligente, el 'Biciberg' de Mendizorroza, gracias al cual las bicicletas son almacenadas en un compartimiento subterráneo, lejos del alcance de los amigos de lo ajeno. A continuación ofrecemos algunos consejos útiles para blindar tu montura a los cacos.

1.- ¿Dónde estacionar?

El ciclista aparcará su bicicleta siempre que pueda en los lugares especialmente reservados por las autoridades para este fin. En caso contrario, el pedalista procurará hacerlo en un espacio urbano discreto, que no moleste lo más mínimo a peatones ni vehículos.

Si vas a hacer un recado, pregunta a los propietarios de los establecimientos si puedes introducir tu bicicleta. Seguramente no todos accederán a esta petición, pero es probable que muchos de ellos así lo hagan.

Procura dejar tu bicicleta en los lugares habilitados para ello.

EL TRUCO

Deja tu montura en un entorno concurrido. Nunca la abandones en descampados, callejones o patios. Utiliza siempre un dispositivo antirrobo. Pónselo difícil a los ladro-

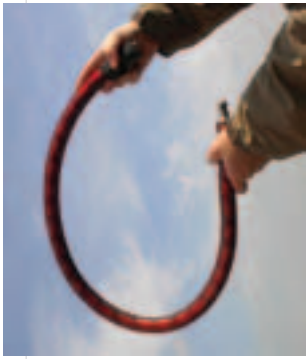
2.-El candado

2.1.-¿Qué modelo emplear?

Básicamente existen tres tipos de dispositivos antirrobo: cierre en espiral, cadena y candado en 'U'.

El primero de ellos es flexible y permite proteger todos los elementos susceptibles de ser hurtados de la bicicleta, como el sillín, las ruedas y el cuadro. Sus tres

Candado en espiral.



Cadena.

Candado tipo 'U'.

grandes ventajas: precio asequible, escaso peso y fácil portabilidad. Su punto débil: puede ser 'reventado' con relativa facilidad.

La clásica cadena es más efectiva en función del grosor de sus eslabones y las características del candado que cierra y da unidad al conjunto. Su precio es también relativamente bajo, aunque el peso se dispara. Dependiendo de su longitud, podemos atar también el sillín y las ruedas.

Fabricado en acero reforzado, el cierre en 'U' es, para la mayoría de los ciclistas, el dispositivo más seguro del mercado. En ciudades como Londres o Amsterdam es el antirrobo más utilizado. En el Estado español su uso está poco extendido y se circunscribe casi exclusivamente a motocicletas. Su gran desventaja: su peso y alto precio. Tampoco protege el sillín ni otras partes secundarias, aunque nadie discute que el cuadro será inviolable.

EL TRUCO

Combina un candado rígido (cadena o tipo 'U') con uno flexible. Protegerás tu ciclo en todo su conjunto.

2.2.- ¿Cómo candar la bicicleta?

La forma más segura de hacerlo es rodear la rueda trasera, el cuadro y el mobiliario urbano destinado a este fin con la cadena o candado. Nunca ates sólo el neumático delantero. Podrías llevarte una desagradable sorpresa.

Ésta es la forma correcta de candar.

3.- Otras pautas de seguridad

Para hacer recorridos urbanos no es necesaria una bicicleta de alto perfil, con grandes y caros adelantos tecnológicos. Una montura sencilla y discreta evitará tentaciones.

Si empleas una bicicleta de marca reconocida, puedes optar por eliminar los distintivos.

4.- Seguro

Existe la posibilidad de contratar seguros de responsabilidad civil y robo. Las pólizas del hogar, que en muchas ocasiones cubren algunos aspectos como daños a terceros, pueden ser complementadas para casos de asalto, caídas (te beneficiarás de tratamiento médico especializado) o atropellos con lesiones a un peatón. Consulta en tu correduría.

5.- Me han robado la bicicleta ¿Qué hago?

Lo primero es denunciar el caso ante la Ertzaintza y confiar en la labor policial. Como segunda medida, puedes alertar a otras personas mediante la colocación de carteles o poniéndote en contacto con asociaciones de ciclistas. Biziz Bizi de Bilbao (www.bizizbizi.org) y Kalapie en Donostia-San Sebastián (www.kalapie.org) tienen un espacio en su web especialmente destinado a denunciar robos. En Vitoria-Gasteiz, puedes recurrir a Bizikleteroak (www.pagina.de/bizikleteroak)

Atención a: Todos los ciclos tienen un número de bastidor. Es una especie de matrícula que nos ayudará a acreditar que la bicicleta robada es nuestra. Suele estar grabado debajo del eje del pedalier. Anota este distintivo, te será muy útil. Asimismo, visita la web www.registrodebicis.com . Se trata de una iniciativa pionera para establecer un registro nacional de bicicletas y luchar contra este tipo de delincuencia.

Si no, pasa esto.

Iniciativas institucionales

CUARTA PARTE

1-Transporte público

Para llegar a nuestro destino final es probable que sea necesario coger otro medio de locomoción. A continuación te informamos de los transportes que admiten bicicletas.

- **Metro Bilbao.-** Los ciclistas pueden utilizar el primer y el último vagón del convoy. Tienen preferencia los usuarios normales, así que evita las horas punta. Se respetuoso con el resto de viajeros. El ciclo no paga billete.

En el metro, las bicicletas deben ocupar el primer o el último vagón.

- **Renfe, Feve y Euskotren.-** Está permitido introducir bicicletas en algunos de los recorridos de cercanías. Tampoco se paga billete, como norma general.
- **Autobuses de línea.-** Está prohibido por razones de espacio y seguridad subir en bicicleta.
- **Taxis.-** Como norma general, no acceden a transportar ciclos. Algunos profesionales aceptan echar una mano en situaciones de apuro (averías, accidentes...). Es cuestión de negociar.
- **Otros transportes.-** Los funiculares los admiten, aunque hay que pagar un suplemento. También en el Puente Colgante de Portugalete.

EL TRUCO

Combinar el uso de la bicicleta con otro transporte público es una forma racional de cubrir grandes distancias y alcanzar localidades más alejadas de nuestro lugar de residencia.

2.- Construcción de bidegorris.

Bizkaia, Gipuzkoa y Álava cuentan con una amplia red de bidegorris y sendas ciclistas urbanas e interurbanas. Los ayuntamientos, el Gobierno Vasco y las diputaciones continúan redoblando sus esfuerzos para lograr ampliar y unir entre sí los trazados ya existentes.La Diputación de Bizkaia, por ejemplo, confía en ampliar hasta 360 kilómetros en 2010 los ahora 52 existentes. Para ello, invertirá 80 millones de euros.

El número de kilómetros de bidegorris crece cada día..

3.- Alquiler de bicicletas en la ciudad.

Vitoria-Gasteiz puso en marcha el pasado mes de julio una iniciativa pionera en Euskadi (sólo tiene referentes a nivel europeo: Copenhague, Oslo y Amsterdam) para el alquiler gratuito de ciclos en la ciudad. Un total de 200 monturas se han puesto a disposición de los ciudadanos, que sólo tienen que prestar su DNI para utilizarlas.

Son bicicletas sencillas, sin cambios, que se recogen en centros cívicos y polideportivos y se entregan en estos mismos lugares.

El horario del servicio, que funcionará de forma piloto hasta diciembre, es de diez de la mañana a nueve de la noche. Otras ciudades vascas estudian su implantación.

En Donostia-San Sebastián, existen varias empresas que alquilan bicicletas para circular por la ciudad. Más información: Bici Rent Donosti (943279260).

Y en Bilbao, el Ayuntamiento de la capital vizcaína impulsó el pasado mes de julio otra iniciativa novedosa para realizar visitas guiadas por la ciudad en bicicleta en los meses de verano. La propuesta ha cosechado gran éxito y todo apunta a que se repetirá la próxima temporada. Asimismo, también será posible el préstamo de 47 ciclos entre las 17.00 y las 21.00 horas en la explanada del Museo Marítimo, siempre durante el verano.

4.- Semana de la movilidad

Cada año crece el número de instituciones vascas que se suman a la Semana Europea de la Movilidad. La iniciativa se celebra durante la tercera semana de septiembre. Ayuntamientos, Diputaciones y el Gobierno Vasco organizan entonces un sinfín de actos orientados a promocionar el uso del transporte público y la bicicleta. También se aplican medidas disuasorias contra los conductores, tratándose de facilitar en lo posible la circulación de personas en bicicleta y peatones.

5.- Otras iniciativas

El Museo Minero de Gallarta (Abanto) regala entradas gratuítas para todos las personas que acudan en bicicleta. Existe un bidegorri cercano que enlaza con Muskiz, Portugalete y Trapagaran. Asimismo, el equipamiento dispone de aparcamiento especializado para estos vehículos.

Doce hoteles de Bilbao han puesto en marcha una iniciativa para prestar hasta un centenar de bicicletas a todos aquellos clientes que deseen conocer la ciudad a pedales.

Anexo

Direcciones útiles

Gobierno Vasco: www.euskadi.net

Asociación de ciclistas urbanos de Bilbao: www.bizizbizi.org
Asociación de ciclistas urbanos de Donostia-San Sebastián: www.kalapie.org
Asociación de ciclistas urbanos en Vitoria-Gasteiz: www.pagina.de/bizikleteroak

Coordinadora de defensa de la bicicleta: www.conbici.org

Mensajeros en bicicleta: Oraintxe Ekomensajer@s
Bilbao Tel: 944 154 1999; Fax: 944 339 256
E-mail:agiantza@jet.es

Oraintxe Ekomensajer@s
Pamplona Tel: 948 213 033; Fax: 948 224 412
E-mail: bici88@hotmail.com
rlanas@cin.es

Federación Vasca de ciclismo: http://www.fvascicli.com/index2.html
Clubs ciclistas de Bizkaia: http://www.febici.com/clubs.asp
Clubs ciclistas de Gipuzkoa: http://www.gtxe.net/
Clubs ciclistas de Álava: http://www.faciclismo.com/