

SITUACIONES CONFLICTIVAS VIII

El adelantamiento en ciudad: Turismos y motocicletas

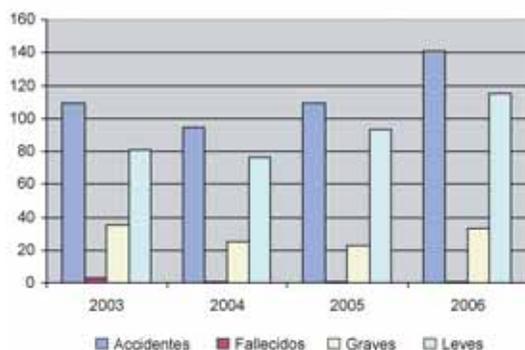


Entramos en el mes de diciembre y con ello en unos de los meses más conflictivos en cuanto al número de accidentes de tráfico. Como es habitual, se nos insistirá desde los medios de comunicación y mediante las campañas de tráfico en ser prudentes en la carretera, y evaluaremos el éxito de estas medidas haciendo recuento final de las víctimas en carretera durante los días de mayor número de desplazamientos. Si llegamos a nuestro destino sanos y salvos consideraremos nuestra misión cumplida y una vez lleguemos a la ciudad o población de destino nos relajaremos hasta emprender el viaje de vuelta. Sin embargo, los peligros del tráfico no acaban con nuestro viaje por carretera, también la ciudad está llena de ellos.

En 2005, se registraron 48.565 accidentes en vías urbanas, lo que supone el 53% del total de los accidentes con víctimas. Más en concreto, se produjeron 17.635 accidentes de ciclomotor, de los cuales el 81% se produjeron en ciudad y 12.302 accidentes de motocicletas, de los cuales el 69% fueron en ciudad.

Esto nos da cuenta de que no podemos descuidar la seguridad vial tampoco en las ciudades, en especial cuando hablamos de vehículos de dos ruedas, ya que la inmensa mayoría de accidentes de este tipo de vehículos se produce en ciudad. Otro dato preocupante que corrobora este hecho, es el notable incremento de accidentes de motocicleta, al menos en la ciudad de Zaragoza, desde que se pueden conducir las motocicletas de 125 cc con el carné de coche, como ya hemos visto en el número anterior de nuestra revista.

Evolución número de accidentes y lesionados



Que las motocicletas y ciclomotores se vean más afectados por la siniestralidad urbana parece lógico, ya que se trata de vehículos más vulnerables, tanto por su menor estabilidad como por su menor tamaño, falta de carrocería externa que proteja al conductor, falta de elementos de retención del conductor, etc.

Sin embargo, estos factores contribuyen principalmente a la mayor o menor gravedad de las lesiones de los motociclistas, pero en el origen del accidente está muchas veces un problema de actitud en la forma de conducir por la ciudad. Compartir las calles con otros vehículos en medio de semáforos, cruces e intersecciones requiere de serenidad y precauciones para circular de manera segura.

El adelantamiento o cambio de carril en ciudad puede generar situaciones inesperadas de peligro, dada la concentración de vehículos existente en la vía. Esta situación de riesgo se agrava, como ya hemos dicho, cuando uno de los vehículos es una motocicleta o ciclomotor, dada la poca visibilidad que se tiene de ellos desde el interior de un turismo.

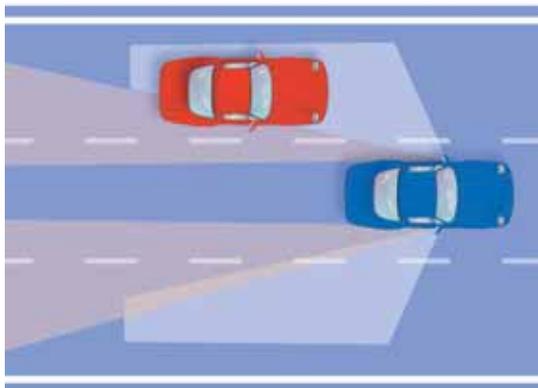


En muchas ocasiones por las prisas, y en otras simplemente por temeridad, cambiamos de carril compulsivamente, sin una razón que verdaderamente lo justifique, tratando de ganar una cantidad ridícula de tiempo o, simplemente, para demostrar "que somos muy buenos conductores". Cada cambio de carril es una maniobra, y como tal, supone un riesgo para la circulación. Por ello siempre debemos tener unas mínimas precauciones antes de hacer un cambio de carril, ya sea para adelantar o como paso previo a efectuar un cambio de dirección.

Adelantamiento por la derecha

Dentro de poblado, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de marcha, delimitados por marcas longitudinales, se permite el adelantamiento por la derecha a condición de que el vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios de la vía.





El sistema de control del ángulo muerto alerta al conductor de la presencia de otro vehículo que se encuentre en dicho ángulo

Ángulos muertos

Por todo conductor es sabido que existen determinados ángulos de visión no cubiertos por los espejos retrovisores de nuestros turismos. En numerosas ocasiones, cuando circulamos con nuestro turismo en ciudad, percibimos el sonido de una motocicleta muy próxima a nosotros, miramos por nuestros espejos pero no conseguimos verla. Es obvio que la motocicleta está muy cerca, así que si queremos realizar un cambio de carril, debemos de cerciorarnos muy bien de que la motocicleta no se encuentra ya en el carril que queremos ocupar, en algunos de los ángulos muertos de los retrovisores, ya que esta es una de las principales causas de colisiones en ciudad entre este tipo de vehículos.

Recientemente se está instalando en los turismos (hoy en día solamente en los de alta gama pero se prevé que a corto plazo esté instalado en la mayoría de los mismos)

un nuevo sistema llamado “control/detección del ángulo muerto”, lo que previsiblemente ayudará a los conductores de los turismos a evitar este tipo de situaciones tan habituales en ciudad, aunque no solo los ángulos muertos son causa de accidente a la hora de adelantar por ciudad.

Separación lateral

En numerosas ocasiones podemos observar que las motos adelantan a turismos que se encuentran detenidos ante un semáforo en fase roja por el hueco existente entre dos filas de estos, es decir, sobre las líneas longitudinales separadoras de carril.

Atendiendo al Reglamento General de Circulación, al igual que ocurre en los adelantamientos fuera de ciudad, durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúa debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la del vehículo que pretende adelantar, y dejar una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad. El Reglamento fija esta separación lateral en 1,5 m si la maniobra de adelantamiento es fuera de poblado a vehículos de dos ruedas que circulen por el arcén, pero no especifica dicha separación para el adelantamiento dentro de población, aunque es obvio que esta separación entre dos filas de turismos no es suficiente para realizar el adelantamiento con seguridad.

Es habitual ver por las ciudades estas maniobras, ya que los conductores de motos creen que una de las principales ventajas de estos vehículos es su mayor maniobrabilidad en el tráfico, y evitar así atascos prolongados. Este tipo de maniobras, si bien es tolerada en las ciudades, genera un peligro adicional al que conlleva el adelantamiento entre turismos y motos en una población,





como puede ser rozar contra el lateral de algún vehículo o que, inesperadamente, se abra la puerta de algún turismo sin capacidad de esquivar el repentino obstáculo por falta de espacio.

Lo que está claro es que, en todo caso, deberemos guiarnos por el sentido común y la prudencia. Evidentemente, las motocicletas y ciclomotores permiten una movilidad mayor entre el tráfico a la que no tenemos por qué renunciar, pero podemos conducir nuestro ciclomotor como si las calles fueran nuestras o como parte del conjunto global del tráfico, que debe ser lo más ordenado y seguro posible, previniendo las situaciones arriesgadas que se producen en cualquier adelantamiento, y más en ciudad, en donde la posibilidad de situaciones imprevistas es mucho mayor.

Con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de dos ruedas, en algunas ciudades existe una ordenanza

municipal que permite a los ciclomotores circular por los "carriles bus" para tratar de evitar el conflicto de estos con el resto de turismos.

Resulta imperdonable que una moto colisione contra una puerta de un vehículo por falta de previsión, achacable tanto al conductor de la motocicleta como al ocupante del vehículo. El primero por no guardar la distancia de seguridad suficiente ante un vehículo parado en cuyo interior hay algún ocupante y el segundo por salir del vehículo sin asegurarse antes de que puede hacerlo sin peligro. Las normas de seguridad más elementales son en muchos casos suficientes para evitar accidentes graves. Se trata sencillamente de ser conscientes de que un vehículo que se encuentra inmerso en una vía con tráfico es una fuente de peligro a la que hay que prestar atención en todo momento.

El hábito de circular entre coches no hace que el peligro sea menor, pero sí que nuestra atención disminuya en demasiadas ocasiones. Todos sabemos que al adelantar un autobús es posible que aparezca un peatón delante de él, por lo que hay que extremar las precauciones, pero muchas veces "se nos olvida".

En conclusión

En la ciudad los adelantamientos son constantes, tanto entre vehículos en movimiento como entre un vehículo en movimiento y otro parado. La gran variedad de situaciones que se producen en una ciudad provoca continuas situaciones de peligro. Ninguna norma o reglamento puede regular la forma en que debemos evitar todas estas situaciones. Es por ello que depende de nosotros mismos, de nuestra actitud ante el tráfico, nuestra prudencia y nuestro respeto a los demás, hacer de la ciudad un entorno seguro en lo que al tráfico se refiere. ■

