

José Luis Pedragosa Raduá  
Ingeniero Industrial  
Técnico de la Dirección General de Tráfico

## EL CICLISTA: ELEMENTO DÉBIL DEL TRÁFICO



Un factor básico de la seguridad vial está en reconocer el derecho a circular las personas sobre la vía pública independientemente del medio utilizado y del volumen, peso o fuerza de ese medio. Esto es lo mismo que reconocer que en tráfico deben coexistir fuertes y débiles, y esta realidad ha de vincular frecuentemente las decisiones de los responsables de la organización de la circulación. Cualquier consideración que deba hacerse en relación con la seguridad vial incluso con la velocidad de los vehículos en un entorno vial sobre el que circulan ciclistas, pasa por la valoración del tipo de vía de que se trate.

En autopistas y autovías no está autorizada la circulación de ciclistas y por lo tanto no se debe plantear el problema. Por el contrario en carretera convencional la circulación de ciclistas por la derecha y de espaldas al tráfico, constituye un importante riesgo que es mayor en tanto en cuanto mayor es la desproporción entre la masa, el volumen y la velocidad de los vehículos en relación con las bicicletas circulantes. El problema no está tanto en la mayor o menor velocidad de los vehículos a motor sino en la poca velocidad y frágil consistencia de los ciclistas. La reciente regulación de la permisividad de circulación de los ciclistas sobre los arcones constituye un paso adelante en la prevención de situaciones de riesgo.

De hecho no existen estrategias de limitación de velocidad en carretera por la posibilidad de existencia de ciclistas, como tampoco la hay por la existencia de peatones, de tractores agrícolas o de vehículos industriales. La inseguridad de los débiles y los lentos en un entorno de tráfico normal, más o menos intenso, está en la propia cohabitación sobre la vía pública, por lo que las medidas preventivas para evitar los riesgos deben basarse esencialmente en la **SEGREGACIÓN** de flujos circulatorios, lo que significa tender a separar y a proteger así a los ciclistas del tráfico circulante por la carretera principal. En los países con mayor número de usuarios de bicicleta como Holanda, Suecia y Suiza son muy frecuentes, por no decir, constantes las vías para ciclistas al margen de la calzada de vehículos a motor, aunque siguiendo paralelas a las mismas.

En las zonas urbanas existen más posibilidades de gestión con el tráfico para preservar la integridad de los ciclistas, y no tanto por la posibilidad de habilitar carriles especiales para ellos sino porque la red de calles, si es amplia y profusa, puede permitir reservar calles exclusivas para ciclistas, compartiendo espacios o no con otros elementos del tráfico como peatones o ciclomotores (en Holanda acaban de prohibir a los velomotores circular por las pistas ciclistas). Las vías urbanas, además, tienen la limitación de velocidad de 50 Km/h que es un buen punto de partida para promover en áreas con mucho peatón o ciclista, reservas de espacio de mayor seguridad como las zonas residenciales o áreas de prioridad invertida sobre las que no solo tiene preferencia en la circulación el débil sobre el fuerte sino que al crearlas, el nuevo Reglamento General de Circulación ha impuesto límites genéricos de velocidad muy bajos que consiguen la necesaria moderación de la circulación en los vehículos a motor.

