

PROPUESTAS DE MODIFICACION EN LA ACTUAL LEY DE SEGURIDAD VIAL

Introducción

El principal problema que tienen los ciclistas no es el propio uso de la bicicleta, sino los prejuicios que hay contra ella y la interacción con los otros vehículos que hay en las vías públicas cuya regulación no fue hecha pensando que en las vías habría también ciclistas. Por lo tanto, la primera premisa para mejorar la seguridad de los ciclistas y, por ende, promover el uso de la bicicleta, es la de asegurarse de que los otros vehículos cumplen la normativa, especialmente en su relación con un elemento más débil como lo es el ciclista. Y en algunos casos crear una legislación menos permisiva para estos vehículos a motor, mejorando así no sólo la seguridad vial de estos mismos vehículos, sino también la de los que comparten el viario, como la bicicleta.

Hasta ahora la percepción era que las normas relacionadas con las bicicleta en muchos casos ponían la mayor parte de la responsabilidad en las manos de los ciclistas, cuando éstos no ocasionan prácticamente peligro a los vehículos motorizados y sí al revés. Es hora de adaptarse a los tiempos, copiar las iniciativas europeas que están funcionando, como la de nuestros vecinos franceses, y poner la responsabilidad principal en quien ocasiona el peligro. Esto, en sí mismo, evitará una excesiva regulación al uso de la bicicleta, dejándolo en aquellas cosas imprescindibles para una debida convivencia entre los distintos modos de transporte. Eso no significa que el ciclista no deba tener la responsabilidad que le corresponde, que la debe tener y mucha.

Si bien no es la función de esta Ley, pero no hay que dejar de comentar que el modelo de planificación urbanística imperante en estos últimos años, también pensada en los vehículos a motor, no beneficia al ciclista, por lo que ésta debe también ir cambiando en aras a mejorar la seguridad de todos los medios de transporte que circulan por las distintas calzadas de nuestro país, tanto las urbanas como las interurbanas. La excesiva dispersión urbanística ha aumentado el número de desplazamientos, generando una mayor presión a los más débiles.

La función del transporte debería ser la de crear accesibilidad (capacidad de acceder a los bienes y servicios necesarios para cada persona), sin generar más que la movilidad imprescindible. La movilidad es la cantidad de actividad del transporte, es decir, el número de desplazamientos que estamos obligados a hacer.

Con las políticas urbanísticas y de infraestructuras de los últimos años estamos incrementando la movilidad, o lo que es lo mismo, estamos aumentando la cantidad de kilómetros a la que nos debemos desplazar para conseguir los bienes y servicios imprescindibles. Esa no debería ser la intención de cualquier administración pública. Principalmente porque la contaminación ocasionada está ampliamente demostrada como generadora de más muertes incluso que la accidentalidad vial.

Sin embargo, con el modelo implantado en nuestras ciudades y regiones en los últimos años se está fomentando un modelo de transporte basado en el automóvil individual, el modelo de transporte más contaminante, más usurpador de espacio, más peligroso y más injusto socialmente. Con este sistema nos vemos abocados a una máxima movilidad, es decir, a incrementar las necesidades de transporte, con todos los problemas que ello conlleva, incluyendo el aumento de la inseguridad para los ciclistas. Esto ocasiona que la accesibilidad no sea igual para todos, ocasionando desigualdad social.

El objetivo básico de una política de seguridad vial debe ir pues encaminado a buscar la proximidad, la cercanía. Y todo ello como parte de la política de descenso de la accidentalidad vial.

Es por ello que la Ley debería, en el mismo sentido que la Comisión que cumple su función en el Congreso de los Diputados, cambiar su nombre y llamarse, por ejemplo, Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, porque en el ámbito de la Movilidad, tanto la sostenibilidad como la seguridad van unidas de la mano.

La bicicleta, vehículo preferente

Ha habido un tiempo en el que la bicicleta ha sido considerada como un **vehículo alternativo**. Este calificativo ha tenido su momento, debido a la novedad que suponía su uso habitual. Pero la bicicleta está alcanzando su madurez. Ahora llega el momento de usar un término semánticamente más justo. La bicicleta debe ser calificada como un **vehículo preferente**, debido a sus enormes ventajas medioambientales, su eficacia, su poca ocupación de espacio público y la salud que genera a quien la usa y a los demás.

Se debe tender a un mayor equilibrio en el uso de los distintos medios de transporte (transporte público, automóvil privado y bicicleta). Esta última, pues, ahora minoritaria, debe gozar de unas ventajas legislativas y normativas para poder asumir ese papel que hoy se le niega. Se debe preferenciar su paso y mejorar su conectividad, lo que no necesariamente siempre tiene que ir ligado a la creación de infraestructura ciclista exclusiva.

La bicicleta, como elemento sencillo de uso, debe tener pues una sencillez en su regulación, que favorecería su uso y promoción, aumentando el número de usuarios. Los ciclistas deben poder circular con la mayor libertad posible, respetando, eso sí, siempre la normativa general de seguridad vial, especialmente a los más vulnerables, los viandantes.

Se deben eliminar algunas de las actuales obligaciones para el ciclista, como por ejemplo el casco para ciclistas, que ya está sobradamente demostrado que su obligatoriedad desincentiva el uso de la bicicleta.

Hay, sin embargo, otras regulaciones existentes para la bicicleta o para los vehículos a motor en su relación con las bicicletas que sí son positivas. A continuación iremos nombrando algunas de ellas, con la intención de solicitar que no se cambien en el proceso de modificación de la Ley. Asimismo relacionamos algunas propuestas de eliminación, cambio y adicción.

Por último, algunos de estos cambios que proponemos para la Ley, obligarían a modificar el Reglamento General de Circulación, lo cual se debería tener en cuenta.

Artículos que bajo ningún concepto se debe quitar

- **La posibilidad de que los ciclistas circulen en grupo**
- **La obligación de los automóviles a ocupar parcial o totalmente el carril contrario cuando adelanten a un ciclista o grupo de ciclistas, incluso donde haya una línea continua y respetando la distancia lateral de seguridad de 1,5 metros**
- **La consideración de un grupo de ciclistas como una sola unidad, a efectos de prioridad de paso, tanto en vía urbana como en vía interurbana**
- **El permiso de circular en bicicleta por el arcén de las autovías**

Artículos que sí se deberían quitar

- **Eliminar la obligatoriedad del casco para ciclistas en vías interurbanas (ley 1999, sin derogar en la de Seguridad Vial de 2001)**

Esta es una obligación anacrónica, única en Europa, no debidamente estudiada, sobre la que presentamos un documento aparte para su profunda reflexión.

- **La obligación para el ciclista de llevar prenda reflectante en condiciones de poca visibilidad**

Esta obligación de reflectante lo debe ser **para las bicicletas** y, en su defecto (en el caso que la bicicleta no lo lleve), en el ciclista. Esto último es pensando, principalmente en el ciclista deportivo cuya bicicleta no lleva reflectantes de fábrica ni es natural su uso, pero puede querer usarla puntualmente de noche poniéndose el mismo ciclista el reflectante. Por ello, lo de “en su defecto, en el ciclista”

¿Por qué entonces no debe ser siempre el ciclista quien use el reflectante?

Por varias razones. En primer lugar por generar normalidad en el uso cotidiano (urbano e interurbano como medio de transporte) de la bicicleta, que una prenda de ese uso no permite tener. En segundo lugar porque lo habitual será que lo lleve la bicicleta, dado que los usos deportivos nocturnos son minoritarios. En tercer lugar porque es más cómodo llevarlo en un sitio fijo (la bicicleta) y lo que se trata es de mejorar la comodidad de dichos ciclistas. En cuarto y último lugar, porque el haz de luz de los automóviles cuando van con luz corta (la mayor parte del tiempo) incide primero en las partes más bajas, allí donde está la bicicleta y no en la parte alta, el ciclista. Es por lo tanto una cuestión de seguridad, al verse iluminada antes la bicicleta con la iluminación del vehículo que le precede que el propio ciclista, aumentando el

tiempo de reacción y de frenada.

- **La prohibición de que la bicicleta pueda llevar remolques transportando personas o mercancías**

Único en Europa también. Se están vendiendo en España carromatos para bicicletas que son ilegales con la actual norma en la mano.

Artículos que se deberían cambiar

- **La definición de “Bicicleta” en la Ley**

Adaptándola a lo que está homologado, tanto para el transporte de personas como el de mercancías.

- **La definición de los diferentes tipos de vías ciclistas**

Debe ser actualizada, pues la anterior está obsoleta. Hay que cambiar algunas vías ciclistas que se ha visto llevan a confusión e incluir nuevas tipologías como las ciclocalles y los ciclocarriles. Incluir también el concepto de “avanzabici” para los espacios avanzados para bicicletas en los semáforos que ya se ven en algunas ciudades.

- **La definición de las “zonas peatonales”**

Solicitamos que aquellas que por su fisonomía y conectividad puedan ser de uso compartido para ciclistas y viandantes (zonas peatonales anchas, como antiguas calles de tráfico motorizado reconvertidas a peatonales) se pasen a llamar “zonas no motorizadas”

- **Incluir el concepto de la circulación a contramano**

En las calles donde se señale como tal.

- **Distancia de seguimiento a ciclistas**

Los conductores de vehículos a motor, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad que nunca podrá ser inferior a 3 metros.

- **Baremo exclusivo de sanciones para la bicicleta**

La bicicleta necesita un baremo exclusivo para las sanciones que le son aplicables. La sanción leve de los vehículos a motor aplicable a la bicicleta está totalmente descompensada para su muy inferior capacidad de crear peligro.

Existen diversos artículos de la ley o del reglamento que la desarrolla que aunque no se nombra explícitamente la exclusión a la bicicleta, aplicados con celo por parte de un agente de la autoridad, contemplan el uso de la vía por definición solamente para los vehículos motorizados. Proponemos que se especifique claramente si atañen solamente a vehículos a motor o si también se puede beneficiar la bicicleta.