PDB

PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA

Representem a tots els àmbits del ciclisme

Propostes d'actuacions amb diversos punts per tal de garantir la seguretat de les persones conductores de bicicleta.

Setembre 2022

La situació actual de la bicicleta dins de l'entorn del trànsit, requereix d'actuacions amb diversos punts per tal de garantir la seguretat de les persones conductores de bicicleta.

1 Adequació de les vies
2 Educació viaria
3 Controls
4 Legislació
5 Codí Penal

Aquest punts bàsics tenen les seves ramificacions que s'han de tractar en profunditat per tal d'aconseguir una convivència segura per circular amb bicicleta.

Algunes no son directament una competència del Servei Català de Trànsit, però cal que tots els actors implicats es puguin coordinar o generar sinergies que portin a altres departaments a actuar.

Detallem a continuació alguns detalls de les diverses necessitats relacionades amb el punts básics.

PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA

Representem a tots els àmbits del ciclisme

Adequació de les vies

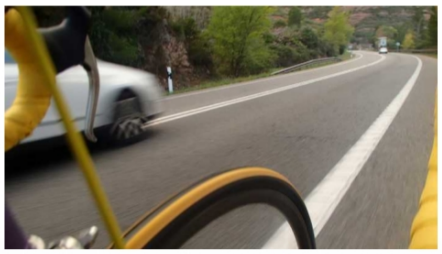
Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

Carreteres compartides

Les condicions de les carreteres.

A Catalunya tenim carreteres amb tres tipus de titulars: **Generalitat, Diputacions i Administració Central**. Malgrat tenir petites diferències a l'hora d'executar una obra, **totes tres actuen de la mateixa manera** a l'hora de presentar un projecte:

Pocs o cap aspecte positiu, per millorar la circulació segura i confortable del ciclista.



En una carretera compartida convencional, el conductor té l'oportunitat de triar:
Respectar la normativa i garantir la seguretat del ciclista.

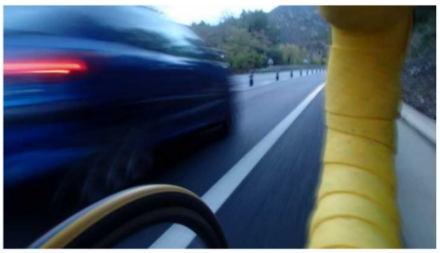
6è CONGRÉS INTERNACIONAL DE LA BICICLETA

REUS
18 i 19 de maig de 2017

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

Carreteres compartides

C-55 amb molta afluència de ciclistes i **sense alternativa**



Les noves infraestructures.

Situació: Les **constants infraccions**, dels conductors de vehicles de motor, **provoquen xocs frontals**, perquè no respecten la norma de l'avançament, tant a altres vehicles de motor, com a bicicletes.

Actuació: posar **pivots o barreres** de formigó que **separen els dos sentits de la circulació**. Convertint la via amb un "tub" d'un sol carril, que **impossibilita envair** el carril del sentit contrari.

Conseqüència: els vehicles **no poden respectar** el 1,5m en els avançaments a ciclistes.

Conclusió: una **via menys per circular bicicletes** amb seguretat.

Es prioritza la seguretat i les **vides de "primera"** dels conductors de vehicles de motor.

6è CONGRÉS INTERNACIONAL DE LA BICICLETA

REUS
18 i 19 de maig de 2017

PDB
PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA
Representem a tots els àmbits del ciclisme

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

AUTOVIES

Qui incompleix la llei?

L'administració o els ciclistes?

Artículo 38. Circulación en autopistas y autovías.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. **Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.**

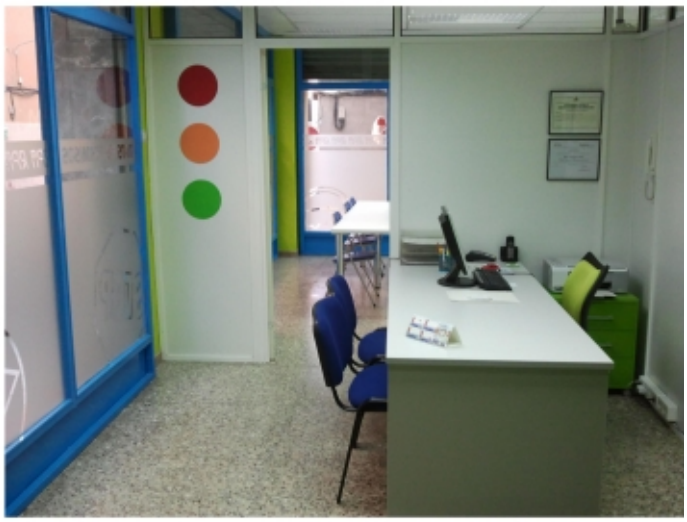
Tampoc es va legislar sobre les condicions de l'itinerari alternatiu

PDB
PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA
Representem a tots els àmbits del ciclisme

Educació Viaria

Formació viària

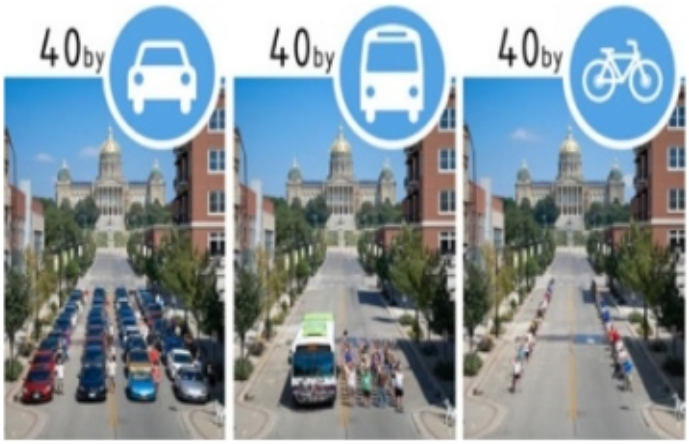
Fomentar el coneixement de les noves normatives per les persones amb permís de circulació de vehicles de motor.



Conscienciar

S'ha d'elaborar un programa destinat a totes les persones de la població per tal de conscienciar-les a l'hora de triar el mode de transport.

S'ha de potenciar un nou ordre de preferència: a peu, en bicicleta, transport col·lectiu, automòbil.



Educació viària a les escoles

Programes de formació viària als centres educatius.
Utilitzar la bicicleta com a vehicle per aprendre a conduir de forma segura i respectuosa.

PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA

Representem a tots els àmbits del ciclisme

Controls

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

Perillós el ciclisme? O perillosos els conductors de vehicle de motor?

En el 2016 es varen comptabilitzar un total de **152 sinistres** amb responsabilitat civil **entre ciclistes i vehicles de motor**.

En el **90%** dels casos la **responsabilitat del vehicle de motor.**

Els sinistres varen ser:

39% en avançaments per no respectar la distància de seguretat de **1,5m**.

18% en stops o cedas per no respectar la **preferència del ciclista**.

12% en rotondes.

Artículo 25.
c) Cuando los conductores de **bicicleta circulen en grupo**, serán considerados como una **única unidad móvil** a los efectos de la **preferencia** de paso.

6è CONGRÉS INTERNACIONAL DE LA BICICLETA

REUS
18 i 19 de maig de 2017

PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA

Representem a tots els àmbits del ciclisme

Legislació

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

La **bicicleta** per a la Ley de seguridad vial, és un **"Ciclo"**

ANEXO I Conceptos básicos

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:

7. Ciclo. Vehículo provisto de, **al menos, dos ruedas** y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

8. Bicicleta. **Ciclo de dos ruedas.**

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

AUTOVIES

La normativa està tan obsoleta que actualment es podria circular amb un velocípede per una autovia, però no podries fer-ho amb una moderna bicicleta de càrrega o un tricicle.

Artículo 38. Circulación en autopistas y autovías.

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, **bicicletas**, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los **conductores de bicicletas** mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías...

PDB
PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA
Representem a tots els àmbits del ciclisme

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

AUTOVIES

Qui incompleix la llei?

L'administració o els ciclistes?

Artículo 38. Circulación en autopistas y autovías.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. **Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.**

Tampoc es va legislar sobre les condicions de l'itinerari alternatiu

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

ARTICULAT LINGÜÍSTICAMENT ESBOJARRAT

En incorporar la bicicleta o els ciclos com a vehicles, No es varen modificar els casos en què els articles es refereixen específicament a les particularitats dels vehicles de motor.

Es parla en diversos casos de la bicicleta, però s'obvia parlar d'ella en els casos generals, de forma que una interpretació "literal" de la Llei i del Reglament, podria fins i tot **prohibir circular a les bicicletes pels carrils de la calçada.**

Per la mateixa raó perdem els drets en casos on la paraula utilitzada és **automòbil**, que indica expressament vehicle de motor.

SECCIÓN 2.ª **Utilización de los carriles**
Artículo 30.
1. El **conductor de un automóvil o de un vehículo especial** con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia.

No hi ha cap article, on es digui clarament que la bicicleta, pot circular per la calçada, sols és una excepció de l'ús dels vorals.

6è CONGRÉS INTERNACIONAL DE LA BICICLETA
REUS
18 i 19 de maig de 2017

PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA

Representem a tots els àmbits del ciclisme

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

DEFINICIONS INDEFINIDES

La falta de consideració per part de la D.G.T. de les **necessitats de la bicicleta**, i que les mínimes garanties de seguretat, per la bicicleta, es varen aconseguir a base de difícils i constants negociacions, van generar incoherències que encara avui en dia porten problemes.

4. No se considera adelantamiento, a efectos de estas normas, los realizados entre ciclistas que circulen en **grupo**.

Que és un grup?

Per tothom un **grup** de ciclistes es un "**pelotón**", si el Reglament, no defineix el "**grup**" s'ha de considerar que podem circular en **pelotón**.

En tots els articles si es parla de més d'un ciclista es fa referencia a circular en grup.

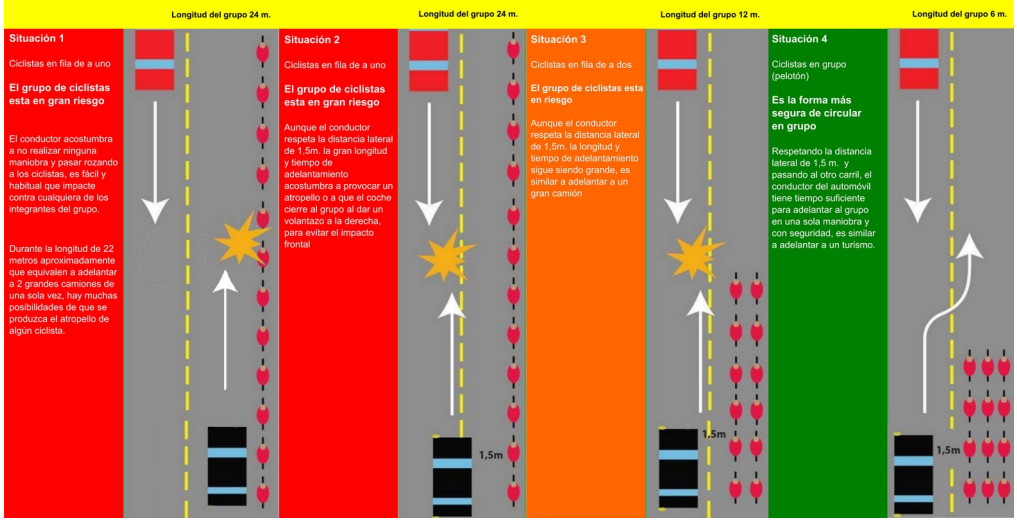
En cap moment, ni la Llei, ni el Reglament defineixen, que es considera un «grup de ciclistes»

6è CONGRÉS INTERNACIONAL DE LA BICICLETA

REUS

18 i 19 de maig de 2017

Un grupo de ciclistas se considera como una sola unidad móvil, como un solo vehiculo, de forma que para adelantar al grupo, el conductor ha de poder hacerlo del ultimo al primero, en una sola maniobra, por ejemplo, como si adelantamos a un camión, autobús, etc.



PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA

Representem a tots els àmbits del ciclisme

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

ESTEM OBLIGATS A CIRCULAR PEL VORAL?

El voral no està pensat per circular

SECCIÓN 3.ª Arcenes

Artículo 36. Conductores obligados a su utilización.

Los conductores de vehículos de tracción animal... en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera **transitable y suficiente** para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán **la parte imprescindible de la calzada**...

La calçada per la bicicleta sols permesa en casos excepcionals

No hi ha cap voral al país que sigui transitable ni suficient, estan plens d'interrupcions i obstacles.

Transitable:
Sense obstacles, com els ulls de gat, o totes les porqueries que tiren els conductors, animals morts, etc., etc.
Sense interrupcions constants.

Suficiente:
Quina és l'amplada "suficiente"?

10 cm? 50 cm?
1m.? 2m.? 3m.?

Les actuals normatives de trànsit i les Infraestructures: Futur incert per la Bicicleta

DEFINICIONS INTERESSADES

Els ciclistes poden circular en grup o sols de dos en dos?

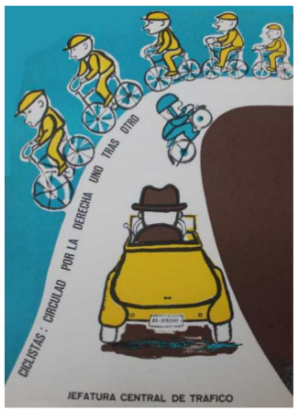
El "Codigo de Circulación" de 1934 obligava a les bicicletes a circula "uno detras de otro y lo más a la derecha posible".

Des de 1990 la Llei permet la circulació en **grup**

En l'únic moment en què la normativa diu que podem circular en **paral·lel** o hem de fer-ho en **«columna de a dos»**, és en utilitzar el voral.

En tots els altres casos, si es parla de **més d'un ciclista**, es fa, sempre referencia a **circular en grup**.

La difusió de què els ciclistes hem de circular **de dos en dos**, és una **interpretació interessada**, de la normativa, per promoure la circulació sense interrupcions, dels vehicles de motor i **mantenir l'estatus** dels conductors de aquests vehicles, **de què la carretera els pertany**.



Editat per la Jefatura Central de Trafico el 1962

6è CONGRÉS INTERNACIONAL DE LA BICICLETA
REUS
18 i 19 de maig de 2017

PDB
PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA
Representem a tots els àmbits del ciclisme

Codí Penal

Garantizar la seguridad en las vías

Necesidad de modificar la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

MEDIO ADECUADO PARA PRODUCIR LA MUERTE

Provocar un siniestro como este, donde en un entorno urbano, el vehículo ha saltado por los aires, es peor que **llevar un arma de fuego y disparar**.

Garantizar la seguridad en las vías

Necesidad de modificar la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

¿Recuperar el permiso después de matar?

En la actualidad se devuelve el permiso de conducir a personas que han demostrado, **no tener dicha capacidad**, al haber cometido una imprudencia con resultado de muerte o graves secuelas a personas inocentes.

Después de cumplir la pena, **volver a examinarse**, para obtener dicho permiso

Los **conductores profesionales**, no podrán continuar ejerciendo dicha profesión.

PDB
PLATAFORMA DEFENSA BICICLETA
Representem a tots els àmbits del ciclisme

Garantizar la seguridad en las vías

Necesidad de modificar la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Nuestro entorno

En 2012 en Gran Bretaña una persona **atropelló a un ciclista sin producirle la muerte**, la persona fue condenada a **21 meses de prisión, la retirada del carnet durante 3 años,** hacer un nuevo examen de conducir, la indemnización de la aseguradora y un recargo económico por parte de la persona conductora.

Actualmente en Gran Bretaña la pena por **matar a alguien en un accidente de tráfico es de 14 años**, pero se está debatiendo si tiene que ser **cadena perpetua**, las lesiones por descuido tienen una pena de 3 años de prisión.

En Gran Bretaña no se andan con chiquitas: nueve años de cárcel por matar a un ciclista

INTERNACIONAL

GRAN BRETAÑA

Cadena perpetua para conductores homicidas

Matar a alguien en un accidente de tráfico por velocidad excesiva, usar el móvil o estar bajo la influencia del alcohol o las drogas podría conllevar ser condenado a cadena perpetua en el Reino Unido, según un proyecto de ley presentado por el gobierno británico. Si la propuesta prospera, la pena de cárcel actual (14 años) aumentaría a cadena perpetua, equiparándose con la pena por homicidio involuntario. Además, el ejecutivo británico ha propuesto un nuevo delito, ocasionar lesiones graves por conducción descuidada, penado con hasta tres años de prisión.

Revista Tráfico y Seguridad Vial (D.G.T.)