

1. NORMAS BÁSICAS DE REFERENCIA.

1.1. Ciclos y bicicletas

Los ciclos, para poder circular, deberán disponer de:

- Un sistema adecuado de frenado que actúe sobre las ruedas delanteras y traseras.
- Un timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquél.
- Además, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de "túnel" o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, los ciclos, exceptuando las bicicletas, deberán disponer de:
 - Luz de posición delantera y trasera.
 - Catadióptricos traseros y laterales no triangulares.
 - Catadióptricos en los pedales.
 - Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido corresponderán a tipos homologados, según la reglamentación.
 - Las bicicletas, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de "túnel" o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: Luz de posición delantera y trasera.

Catadióptrico trasero

Podrán disponer de:

Catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

- Todos los dispositivos a que se refiere el presente artículo estarán homologados de acuerdo con la reglamentación.
- Los ciclos y bicicletas no podrán arrastrar remolque o semirremolque alguno.

1.2. Utilización del arcén

El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine, ciclo, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada.

Los conductores de bicicleta podrán superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.

Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los casos y forma que se permitan reglamentariamente, atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.

1.3. Circulación en autopistas y autovías.

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 podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente.

1.4. Distancias y velocidad exigible.

Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo, extremando en esta ocasión la atención a fin de evitar alcances entre ellos.

Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento, deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo.

1.5. Conductores, peatones y animales

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos a motor:

- Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.
- Cuando para entrar en otra vía el vehículo a motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.
- Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de prioridad de paso. En

circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

1.6. Supuestos especiales de adelantamiento.

Cuando en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha y salvo que los casos en que la inmovilización responda a las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya de ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos, se podrá adelantar a conductores de bicicletas.

1.7. Prohibiciones de paradas y estacionamientos

Queda prohibido parar en los siguientes casos:

- En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.
- En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

1.8. Uso obligatorio de alumbrado.

Todos los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol o a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determinen y que deberán poseer estos vehículos de acuerdo a dicha normativa. Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas además llevarán colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana.

1.9. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

2. SANCIONES.

El mal uso de los bidegorris interurbanos se multará con entre 30 y 600 euros.

Los bidegorris interurbanos contarán en breve en Gipuzkoa con una norma foral del mismo rango que la que rige para las carreteras. Es decir, se va a pasar del cierto amateurismo y voluntarismo que ha ido aparejado a su extensión a una planificación basada en una normativa de obligado cumplimiento.

Este reglamento se aplicará a la red foral de carriles bici, es decir, a la que discurre entre localidades. Quedan excluidos los tramos urbanos, donde regirán las ordenanzas de cada municipio.

La norma tiene como objetivo dar cobertura al Plan de Vías Ciclistas elaborado por la Diputación y que ya lleva algunos años desarrollándose.

La norma regirá, entre otros, aspectos relativos a la construcción de los bidegorris, sus características técnicas, la señalización e iluminación precisas, las autorizaciones o las expropiaciones.

El reglamento también establece un régimen sancionador que establece multas que irán desde los 30 a los 60.000 euros, en función de si las infracciones son leves, graves o muy graves.

SANCIONES LEVES.

- Circular ocupando parte del carril contrario o en dirección contraria en vías unidireccionales.
- Uso peatonal de la vía en el caso de que no esté autorizado su uso.
- Transitar por el bidegorri en compañía de perros u otros animales domésticos sin sujeción.
- Ocupar indebidamente parte de la vía si no conlleva peligro.
- Colocar o verter objetos de cualquier naturaleza.

Sanción:

De 30€ a 60€.

SANCIONES GRAVES.

- Circulación de vehículos a motor por la vía ciclista sin la autorización pertinente.
- Deteriorar cualquier elemento de la vía relacionado con la seguridad.

- Deteriorar cualquier elemento relacionado con la orientación de los ciclistas u ordenación de la vía.
- Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público.
- Realizar cruces aéreos o subterráneos sin autorización.
- Realizar obras que afecten a la estabilidad de la vía ciclista o a la explanación de la plataforma.

Sanción:

De 601€ a 6.000€.

SANCIONES MUY GRAVES.

- Construir o ampliar edificios en zonas de protección.
- Sustraer elementos que tienen que ver con la seguridad.
- Destruir o alterar elementos funcionales de la plataforma.
- Establecer en zonas próximas instalaciones peligrosas o incómodas.
- Realizar obras que afecten a la estabilidad de la vía ciclista o a la explanación de la plataforma.

Sanción:

De 6.001€ a 60.000€.

Dentro de cada categoría de sanción, la imposición de una multa menor o mayor dentro de los límites establecidos se decidirá en función de una serie de circunstancias. Entre estas se encuentra la intensidad del daño causado, el grado de culpa o intencionalidad, la reincidencia o el beneficio económico obtenido por la persona infractora.

El proyecto de norma se aprobó con el voto a favor de PNV, EA, EB y Aralar. El PSE se posicionó en contra y el PP se abstuvo. Los socialistas votaron en contra de la norma foral por considerar que vulnera la autonomía de los ayuntamientos para desarrollar su planeamiento.

La norma incluirá que los bidegorris puedan ser utilizados por “las bicicletas de pedaleo asistido y las sillas eléctricas para personas discapacitadas”.

La asociación de ciclistas Kalapie ha valorado positivamente el reglamento, ya que en su opinión “provee de instrumentos legales para agilizar la materialización de los

proyectos de vías ciclistas”. Kalapie también valora que prácticamente todas las propuestas que presentó al anteproyecto han sido incorporadas.

3. NORMAS DE SEGURIDAD VIAL PARA CICLISTAS.

3.1. Montar en bicicleta con niños pequeños.

Con niños muy pequeños, una buena manera de enseñarles seguridad vial cuando se va en bicicleta es a través del ejemplo. Los remolques y sillitas porta-bebés te ofrecen la oportunidad de pasar un tiempo con tu hijo mientras le introduces en el mundo del ciclismo, la carretera y la seguridad vial. De todos modos, tu hijo deberá llevar siempre un casco de seguridad y tener por lo menos un año para poder ir de “paquete” contigo o con otro adulto que conduzca la bicicleta. Debes de ser un buen modelo y proteger también la cabeza llevando un casco de ciclista.

3.2 Comprar una bicicleta segura.

Puesto que los niños maduran -física y psicológicamente- a diferentes ritmos, no existe ninguna edad mágica para que un niño pueda empezar a montar en una bicicleta "de mayor". Como regla empírica, la mayoría de niños de 4 ó 5 años ya han adquirido las habilidades motoras necesarias para montar y mantener el equilibrio en una bicicleta. De todos modos, un niño menor de 6 años no debe circular en bicicleta por la calle y, dependiendo del vecindario en que viva, no debería hacerlo hasta aproximadamente los 9 ó 10 años.

Lo primero que debes de tener en cuenta al comprar una bicicleta para tu hijo es que sea de su talla. No le compres una bicicleta demasiado grande, pensando en que se le quedará pequeña cuando crezca; con una bicicleta demasiado grande, es fácil que un niño pierda el control y se haga daño. Una bicicleta es de la talla adecuada cuando el niño puede sentarse en el asiento tocando con los pies planos el suelo y la altura del manillar no supera la de los hombros del niño.

Una de las opciones posibles es comprar una bicicleta que crecerá con tu hijo. Algunas bicicletas están diseñadas para adaptarse a los estirones del crecimiento que, por supuesto, parecen ocurrir de la noche a la mañana. A primera vista, estas bicicletas pueden parecer más caras, pero generalmente están mejor fabricadas y duran más. El dependiente de tu tienda local de bicicletas debería poder ayudarle a elegir una bicicleta que sea de la talla de tu hijo.

Las bicicletas para principiantes deben tener frenos de pie, en vez de frenos de mano, que son más complicados de utilizar. Sin embargo, para los niños algo mayores

(de más de 7 años), existen bicicletas provistas de frenos de pie y de mano que permiten que los niños se habitúen a utilizar los frenos de mano antes de empezar a utilizar una bicicleta “de mayor”, que sólo dispone de este tipo de frenos.

Si tu hijo está aprendiendo a ir en bicicleta con ruedecillas auxiliares, asegúrate de ir ajustando el tamaño de las ruedas a medida que vaya progresando su control de la bicicleta. Algunos padres creen erróneamente que, cuando un niño monta en una bicicleta con ruedecillas, no debería haber ningún “bamboleo” cuando, de hecho, es precisamente el bamboleo lo que ayuda al niño a aprender a mantener el equilibrio y, por lo tanto, a llevar una bicicleta sin ruedecillas.

En lo que se refiere al tamaño de las ruedas, para principiantes se recomienda utilizar ruedas de 30,5 cm. Los niños de cinco a siete años normalmente necesitan ruedas de 40,6 cm. Para niños más altos y con más práctica, algunas bicicletas con ruedas de 51cm ofrecen la opción de elegir entre frenos de pie o de mano. Los niños de entre 10 y 12 años pueden requerir bicicletas con ruedas de 61 cm. y los adolescentes de más edad modelos de 66 cm.

El precio de las bicicletas de calidad que se venden en tiendas especializadas pueden ser caras. Aunque el precio puede ser un impedimento para algunos padres, algunos establecimientos ofrecen servicio de reparación gratuito durante períodos de tiempo prolongados al comprar una bicicleta nueva.

3.3. Casco de seguridad.

Los cascos de ciclista son cuestión de vida o muerte. Para tu hijo, llevarlo no debería ser opcional. Es un aspecto en que nunca se puede hacer demasiado hincapié, y en muchos estados su uso está estipulado por ley. Mientras un niño va en bicicleta, siempre debe llevar la cabeza protegida. Recuerda que en tres de cada cuatro accidentes de bicicleta se producen lesiones en la cabeza, y un choque con otro vehículo mientras se monta en bicicleta puede provocar un daño cerebral permanente o la muerte en un niño que no lleve casco.

Los cascos de ciclista actuales para niños son muy ligeros y cómodos. Elija colores llamativos que resalten mucho y sean bien visibles para los conductores de los demás vehículos que circulan por la carretera. Además, los niños pueden decorar sus cascos con divertidas pegatinas reflectoras. Busca un casco que tenga buena ventilación y que sea de la talla de tu hijo. Los precios de los cascos de ciclista para niños oscilan mucho si se compra en una gran superficie comercial o en la tiendas de deportes y de material de ciclismo.

Cuando compres un casco, dale la vuelta y busca en la parte interior el indicativo de homologación de la UE o bien una etiqueta donde ponga "CPSC" o "Snell". Las siglas CPSC indican que el casco satisface los criterios estrictos de la Consumer Product Safety Commission (La Comisión para la Seguridad de los Productos de Consumo), introducidos en 1999 por el gobierno de EE.UU. La palabra "Snell" indica que el casco está aprobado por The Snell Memorial Foundation, una organización sin fines de lucro que evalúa la seguridad de los cascos y fija criterios estrictos sobre seguridad.

Compra solamente cascos que estén homologados, pues ello indica que cumplen los criterios de seguridad. Si el casco de tu hijo se fabricó en EE.UU. antes de 1999 (mire en la parte interior para encontrar el año de fabricación), debería sustituirlo por un casco nuevo que satisfaga los estrictos criterios de seguridad actuales.

Asegúrate de que el casco de tu hijo es de la talla adecuada y que le ajusta bien. Ni el mejor casco ayudará a proteger la cabeza de su hijo a menos que sea de su talla y le ajuste correctamente. En cualquier establecimiento de material de ciclismo te pueden ayudar a colocarle y ajustarle bien el casco a su hijo para que se proteja bien la cabeza sin resultarle incómodo.

Un casco de ciclista debería:

- Estar bien nivelado en la cabeza del niño y permanecer fijo, aunque sin apretarle, para que le resulte cómodo. El niño no debería llevar ninguna gorra o gorro debajo del casco.
- Estar provisto de una correa de sujeción fuerte y ancha que pueda ajustarse bien debajo de la barbilla. Si tu hijo lleva un casco bien ajustado, no debería caberle más de la anchura de un dedo entre la barbilla y la correa.
- Quedar lo suficientemente ajustado (con la correa abrochada) para que ningún empujón, giro u otro movimiento repentino puedan mover el casco de un lado a otro sobre la cabeza del niño.
- El niño deberá llevarlo siempre con la correa abrochada cuando vaya en bicicleta.
- Después de un golpe fuerte, los cascos de seguridad pierden su capacidad amortiguadora. Están diseñados de ese modo -un golpe muy fuerte altera la estructura interior de espuma. Si alguna vez su hijo tiene una caída fuerte y su casco golpea alguna superficie dura, cómprala un casco nuevo inmediatamente.

Los niños pueden y deberían usar también casco de ciclista cuando patinen o monten en monopatín. Sin embargo, se debe señalar que los niños nunca deben llevar casco de ciclista cuando jueguen en parques o instalaciones recreativas, puesto que el casco se podría enganchar en algún saliente o quedar atascado en partes pequeñas de las instalaciones, pudiendo provocar asfixia por estrangulamiento.

3.4. Ropa segura.

La ropa que lleve tu hijo cuando monte en bicicleta también es muy importante. Llevar la ropa apropiada puede ayudar a proteger a tu hijo cuando salga en bicicleta.

- La ropa fluorescente o de colores llamativos ayudará a otras personas a ver a tu hijo cuando circule por carretera. Evite la ropa oscura, como la de color negro, marrón o azul marino, especialmente si está oscureciendo.
- La ropa fresca, especialmente durante los meses de verano, ayudará a evitar que tu hijo se acalore demasiado. Tu hijo debería beber abundante agua y llevar la botella especial para las bicicletas llena de agua.
- Los pantalones no deben ser de piernas ancha o acampanados, pues se le podrían enganchar en la cadena de la bicicleta.
- Los guantes de ciclista pueden proteger las manos de tu hijo, especialmente cuando vaya en bicicleta campo través o por terrenos accidentados. Este tipo de guantes se pueden comprar en cualquier establecimiento especializado en artículos de ciclismo.
- Si tu hijo va a llevar mochila mientras va en bicicleta, asegúrate de que lleva las correas de sujeción de la mochila atadas. (Si colgaran, se le podrían enganchar en los radios de las ruedas.) Lo ideal es introducir la mochila en una cesta y llevar esta última bien sujeta en el portaequipajes de la bicicleta.
- Escoge un calzado que se adhiera bien a los pedales de la bicicleta. No permitas que tu hijo monte en bicicleta con zapatillas deportivas con clavos, tacones o chanclas –que pueden resbalar fácilmente de los pedales. ¡Y tu hijo nunca debería montar en bicicleta descalzo!

3.5. Aprender a montar en bicicleta.

Cuando tu hijo sea todavía un principiante, déjale pedalear por un área exenta de peligros, como una zona peatonal o el sendero de un parque. Hazle practicar las normas básicas de circulación, como parar antes de entrar en una calle y mirar a la izquierda y a la derecha antes de continuar. Practica mirar por encima del hombro, como

medida de precaución, instando a tu hijo a mirar puntualmente hacia atrás mientras pedalea en línea recta.

Cuando tu hijo domine los aspectos básicos de la conducción y las normas básicas de circulación, podrá salir en bicicleta por el vecindario. Enséñale a estar atento a los vehículos procedentes de todas las direcciones. Asegúrese de que entiende que los ciclistas son miembros de la comunidad de conductores y que todos deben obedecer las mismas normas de circulación.

He aquí algunos consejos de seguridad de conocimiento obligado para cualquier niño que vaya en bicicleta:

- Parar en todas las señales de “STOP” y obedecer las indicaciones de los semáforos, como hacen los automóviles. Ceder el paso a los peatones, detenerse ante una luz roja, y tener una precaución especial en los cruces.
- Circular siempre por el lado derecho de la calzada, en la misma dirección que los automóviles. No circular nunca contra dirección.
- Siempre que sea posible, circular por el carril bici o seguir rutas pensadas específicamente para bicicletas. ¡Pero no circular por el arcén!
- Al salir de un garaje, entrada para automóviles o callejón, o al bajar de un bordillo o acera, detenerse siempre y prestar atención al tráfico en ambas direcciones.
- Estar muy atento al tráfico, por si algún vehículo girara, se incorporara al tráfico desde un garaje u otra vía o hiciera alguna maniobra repentina.
- No circular demasiado cerca de automóviles estacionados, las puertas podrían abrirse repentinamente.
- En los cruces con mucho tráfico, cruzar siempre a pie arrastrando la bicicleta por el cruce para peatones y respetando los semáforos.
- Cuando se sale en bicicleta en grupo, circular por la carretera siempre en fila india. Circular uno al lado de otro es peligroso tanto para los ciclistas como para los automovilistas.
- Cuando se va a adelantar a otro ciclista o a un peatón, hacerlo siempre por la izquierda y avisar diciendo: "¡Por la izquierda!" para que sepa que alguien le va a adelantar.
- Las bicicletas deben ser montadas sólo por una persona a la vez. No compartir nunca el sillín con un amigo ni permitirle que se siente en el

manillar. Cuando se conduce una bicicleta con un pasajero es fácil perder el equilibrio, hacer giros bruscos y dar tumbos repentinamente.

- Evitar montar en bicicleta en condiciones de mala visibilidad. Si se va a salir en bicicleta al atardecer o por la noche, asegurarse de llevar reflectores, un faro que funcione con pilas para ver la carretera, y una luz piloto trasera para que los demás vehículos y los peatones vean la bicicleta.
- No llevar nunca auriculares mientras se monta en bicicleta. Es fundamental poder oír constantemente a los otros vehículos y personas que están circulando.
- No agarrarse nunca a un vehículo en marcha.
- No cambiar nunca de dirección ni de carril sin mirar antes hacia detrás, e indicarlo siempre correctamente con la mano. Usar siempre el brazo izquierdo para marcar las distintas maniobras:
 - **Giro a la izquierda:** después de mirar hacia atrás para comprobar que al girar no se va a interrumpir la trayectoria de otro vehículo o peatón, extender el brazo hacia la izquierda y girar lentamente.
 - **Giro a la derecha:** después de mirar hacia atrás para comprobar que al girar no se va a interrumpir la trayectoria de otro vehículo o peatón, flexionar el codo, sosteniendo el brazo hacia arriba en forma de "L" y girar lentamente.
 - **Parar:** después de mirar hacia atrás, flexionar el codo en forma de "L" invertida, apuntando con la mano hacia el suelo, y frenar.

3.6. Mantenimiento de la bicicleta.

Una bicicleta bien mantenida es una bicicleta segura. Revisa la bicicleta de tu hijo al menos una vez por temporada, y con más frecuencia si el niño utiliza la bicicleta regularmente. La lista de puesta a punto debería incluir los siguientes elementos:

- Neumáticos: inflarlos a la presión recomendada, que suele estar indicada en la cubierta lateral de la rueda.
- Cadena: engrasarla regularmente y limpiarla.
- Manillar: ajustarlo a la estatura del niño y apretar bien todas las tuercas.
- Frenos: comprobar que no haya cables deshilachados y reemplazar las pastillas de freno gastadas.
- Sillín: ajustarlo a la estatura del niño y asegurarse de que está estable y bien nivelado y que las tuercas de la barra del sillín están bien apretadas.

3.7. Hacer de la seguridad una cuestión familiar.

Todos los ciclistas, sean niños o adultos, deben adoptar las precauciones de seguridad y respetar las normas de tráfico. (En calidad de adulto, probablemente tu ya habrás experimentado el peligro que entraña el hecho de que se te enganchen los pantalones en la cadena de la bicicleta, llevar unos frenos que no tienen suficiente adherencia cuando llueve, o darse de bruces contra el suelo por frenar en seco). Tal vez no se pueda evitar que el niño tenga accidentes, pero sólo depende de ti transmitirle lo que has aprendido por experiencia mientras él se inicia en el apasionante mundo del ciclismo.