

## NORMAS DE CIRCULACIÓN PARA CICLISTAS

### CIRCULACIÓN POLA BEIRAVÍA

Como norma xeral se non existe vía para ciclistas deberán circular pola beiravía e, de non ser transitable, empregar a parte imprescindible da calzada. Nos descensos prolongados con curvas, as persoas en bici poderán abandonar a beiravía circulando pola calzada, achegados á dereita.

### CICLISTAS, PRIORIDADE RESPECTO A VEHÍCULOS A MOTOR

Terán prioridade de paso cando circulen por un carril-bici, por un paso para ciclistas ou por unha beiravía debidamente sinalizada.

Tamén terán prioridade de paso cando xiren para entrar noutra vía, e cando circulando en grupo o primeiro deles iniciase xa un cruzamento ou teña entrado nunha glorieta.

Durante o adiantamento a ciclistas os vehículos deberán deixar unha separación mínima de 1,5 m.

### TAXA DE ALCOLEMIA PARA CICLISTAS

A taxa máxima de alcolemia para automobilistas (0,5 g alcol/l de sangue) aplica tamén a ciclistas.

### CIRCULAR EN GRUPO, PERO NON EN PELOTÓN

Permítese ás persoas en bici circular sen manter a separación entre elas. Poderán circular en columna de dúas persoas como máximo, sempre o máis á dereita posible da vía e colocándose de un en un en tramos de pouca visibilidade.

### EN BICICLETA, CON CASCO

As persoas que dirixen unha bici e outros ocupantes desta deberán utilizar cascos de protección homologados cando circulen en vías interurbanas, agás en ramplas ascendentes prolongadas, por razóns médicas ou por condicións extremas de calor.

Ademais, coa entrada en vigor da nova lexislación, o casco ciclista será obrigatorio en cidade para menores de 16 anos.

## TRANSEÚNTES COMO PARTE DA CIRCULACIÓN

### TRANSEÚNTES, A PARTE MÁIS FRÁXIL

Transeúnte/Viandante é a persoa que, sen conducir un vehículo, transita a pé polas vías públicas. Sen a protección de ningunha "carrocería", as persoas viandantes son as pezas máis vulnerables da mobilidade viaria, con especial atención á infancia e ás persoas maiores.

As causas máis frecuentes dos atropelos son as infraccións e distraccións cometidas polos automobilistas (60%), pero tamén as imprudencias de transeúntes (40%); así se desprende dun estudo realizado pola fundación Mapfre.

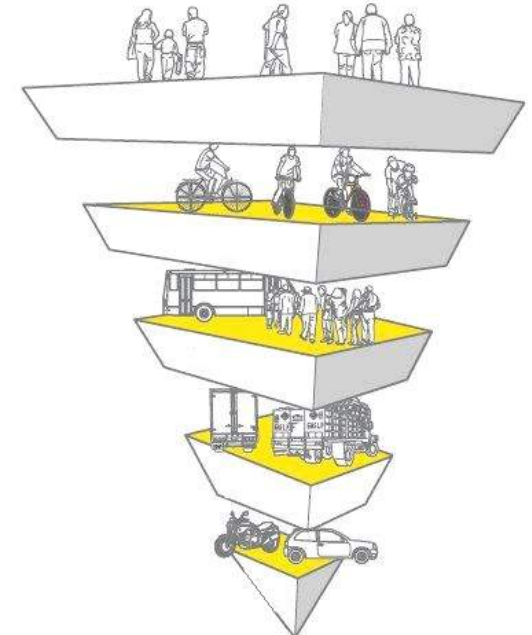
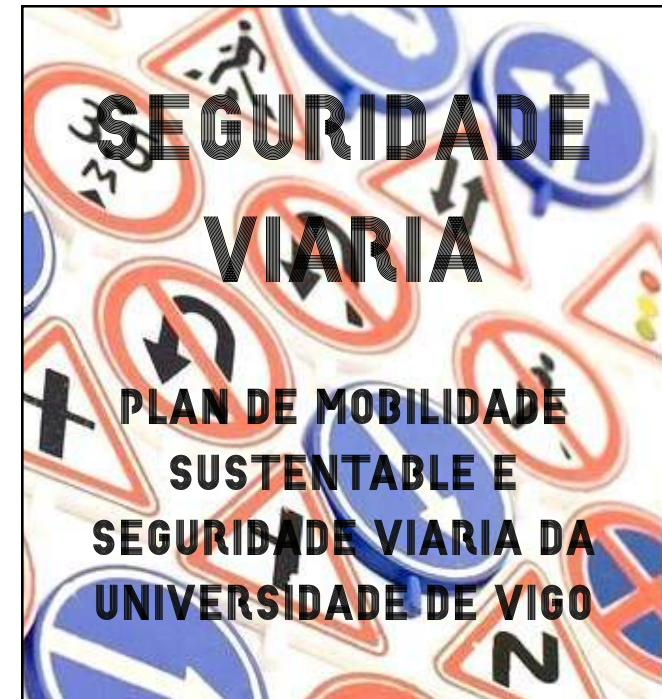
A Estratexia de Seguridade Vial 2011-2020 da DXT, recolle que o factor determinante na gravidade dos atropelos é a velocidade de impacto. Segundo a OMS as persoas viandantes teñen un risco de morte do 80% cando a velocidade de impacto é de 50 km/h, risco que se reduce ao 10% a 30 km/h.

Para evitar accidentes, as persoas viandantes deben facerse ver ante os automobilistas, cruzar polos lugares axeitados, non irromper por sorpresa na calzada e, en definitiva, coñecer e respectar as normas de circulación, malia que os condutores deberán



**Servizo de Prevención de Riscos Laborais**  
**Oficina de Medio Ambiente**

Edificio Isaac Newton, 2º andar  
Campus de Vigo (As Lagoas-Marcosende)  
36310 Vigo (Pontevedra)



Universidade de Vigo

### Cifras relevantes



#### Idade

O 59% das mortes que se producen no mundo por accidentes de tránsito acontecen entre xente adulta e nova (16 a 44 anos).

#### Sexo

Dende unha idade temperá, os varóns teñen máis probabilidades que as mulleres de vérense involucrados en accidentes de tránsito. Os homes son as vítimas de máis das tres cuartas partes (77%) das mortes por accidentes de tránsito.

#### Velocidade

O aumento da velocidade media relaciónase directamente coa probabilidade de que aconteza un accidente de tránsito e coa gravidade das consecuencias deste.

- As persoas viandantes teñen máis probabilidades de sobrevivir a un atropelo se a velocidade é, como máximo, de 30 km/h.
- Un 40% dos accidentes de tránsito mortais son causados por un exceso de velocidade.
- A porcentaxe de persoas que conducen falecidas en accidente de tránsito triplícase cando a causa é o exceso de velocidade.

#### Cascos de motociclista

Usar correctamente un casco de motociclista pode reducir o risco de morte case nun 40%, e o risco dun traumatismo grave en máis do 70%.

#### Cintos de seguridade

O uso do cinto de seguridade diminúe dun 50% a un 40% o risco de morte entre as persoas que ocupan os asentos dianteiros dun vehículo, e dun 75% a un 25% o das persoas dos asentos traseiros.

## Mobilidade e Seguridade Viaria

A mobilidade realizada por motivos laborais é un dos principais motivos de desprazamento. O uso do vehículo para estes desprazamentos provoca unha serie importante de efectos negativos, uns dos cales, á marxe dos ambientais, é a elevada taxa de accidentalidade que leva consigo.

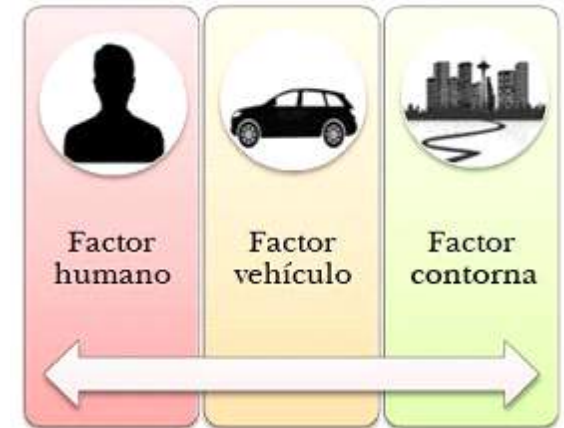
Cada ano pérdense case 1,24 millóns de vidas a consecuencia dos accidentes de tránsito. Entre 20 millóns e 50 millóns de persoas sofren traumatismos non mortais e á súa vez unha proporción destes padecen algunha forma de discapacidade.

Transeúntes, ciclistas, motociclistas e persoas que conducen corren un risco moito maior por quilómetro percorrido que as persoas condutoras e persoas pasaxeiros de vehículos de transporte colectivo.

A seguridade viaria abrangue a prevención de accidentes por desprazamentos e a minimización dos seus efectos, especialmente para a vida e a saúde das persoas.



Factores de risco na mobilidade:



- ⇒ Humano: as distraccións, a fatiga, a falta de sono, o estado emocional, conducir baixo os efectos do alcol ou drogas, adiantar en lugares prohibidos, conducir con exceso de velocidade, etc.
- ⇒ Vehículo: tipo de vehículo, características propias e equipación, avarías, etc.
- ⇒ Contorna: a chuvia, a brétema, unha iluminación deficiente, o mal estado das estradas, sinalizacións incorrectas, etc.

Non obstante, non todos estes factores teñen a mesma importancia na causa dos accidentes, xa que a pesar do vehículo e os derivados de factores ambientais, o factor humano é o responsable de entre o 70% e o 90% dos accidentes de tráfico.