

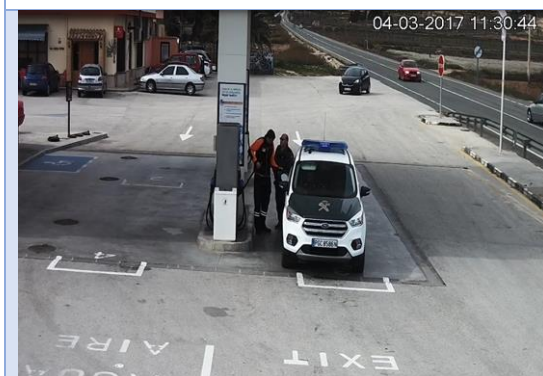
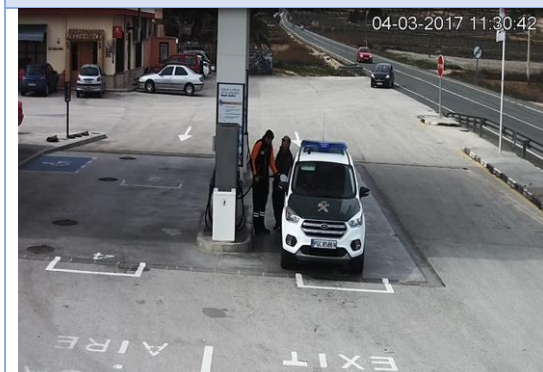
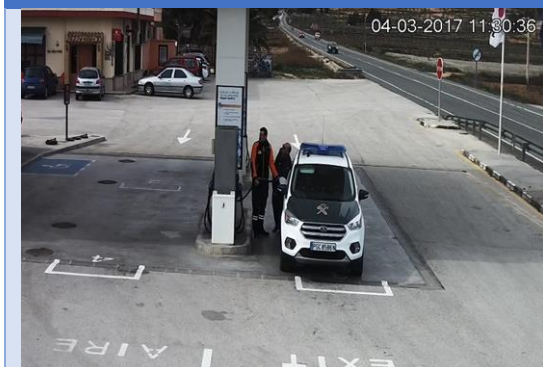
Asunto: Maniobra de riesgo. Parada en calzada para cambio de dirección.

Expediente y Registro

Expediente: 2017_SV_150_Informe

Fecha informe: 05 / 03 / 2017

Secuencia. Pre incidencia.



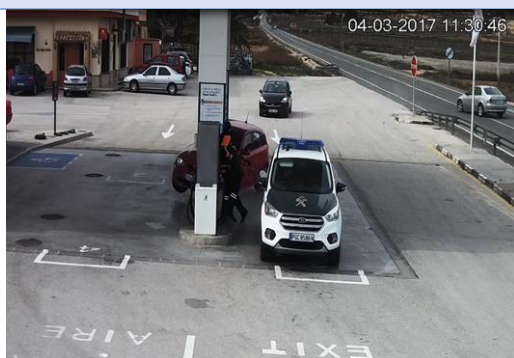
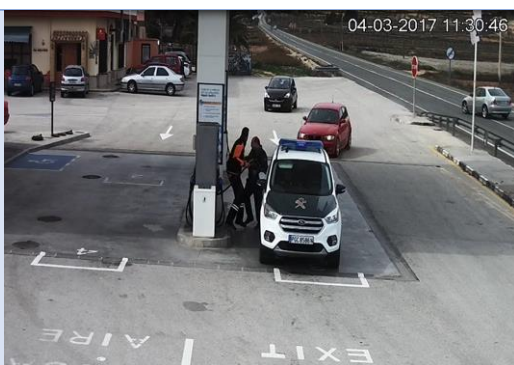
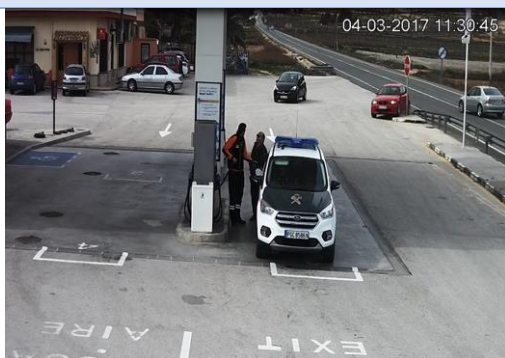
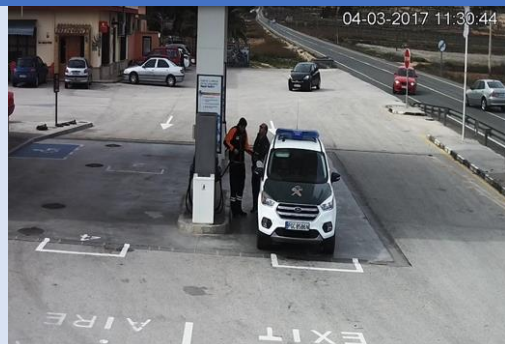
Desde el Departamento de Seguridad Vial de la plataforma ciudadana Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas, debemos advertir que la parada en calzada, en una carretera convencional, para efectuar un cambio de dirección es una de las maniobras de mayor riesgo a la que se enfrentan los usuarios.

Este riesgo se incrementa cuando en la configuración de la vía no existe un carril acondicionado para la desaceleración y espera.

Ayer día 4 de marzo se producía un nuevo caso sobre un escenario, carretera convencional con un solo carril para cada sentido de circulación, un vehículo paraba en la calzada ocupando la parte central con intención de cambiar de dirección para acceder a una estación de servicio (la maniobra era antirreglamentaria por la existencia de una línea longitudinal continua). Otro vehículo circulaba en sentido contrario y un tercer vehículo que circulaba en el mismo sentido que este último, momentos antes de la cadena de incidencias, cambiaba de dirección a su derecha entrando en la zona de servicios.

En estas circunstancias el conductor del vehículo rojo tan solo percibía un pasillo visual suficiente hasta que el vehículo que circulaba en sentido contrario decide bajar su velocidad para detenerse posteriormente sobrepasado el centro de la calzada (línea longitudinal continua).

Secuencia de la incidencia



El conductor del vehículo rojo prevé una posible colisión y reacciona de forma súbita con cambio de dirección hacia la derecha, saliéndose de la calzada e impactando contra la primera parte abatida de una barrera metálica de seguridad. Su trayectoria continúa pasando los postes de suministro golpeándolos con su lado derecho.

En todo el proceso no ha existido la suerte ni la mala suerte, tan solo las causalidades, la factorialidad interviniendo la física, actitud y aptitud de los conductores.

En el segundo 44 del minuto 30 se inicia la reacción para evitar accidente, en el segundo 45 (1 segundo después) la rueda direccional derecha ya ha salido de la calzada.

¿Pudo haberse evitado? Si.

¿Qué dicen las normas?

Nos centraremos en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Las infracciones al artículo 74 tienen la consideración de graves y ponen en grave riesgo la seguridad vial.

El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, para tomar otra calzada de la misma vía o para salir de ella deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad

suficiente (artículo 74.1).

Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar (artículo 74.2).

¿Cómo realizaremos la maniobra?

En este sentido el artículo 75 actúa como guía jurídica para determinar las responsabilidades y establece una serie de condiciones base para ejecutar la maniobra de cambio de dirección.

Se deberá advertir la maniobra de la forma prevista en el artículo 109.

Salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al borde izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. Si es a la izquierda, pero la calzada por la que circula es de doble sentido de la circulación, se ceñirá a la marca longitudinal de separación entre sentidos o, si ésta no existiera, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario; cuando la calzada sea de doble sentido de circulación y tres carriles, separados por líneas longitudinales discontinuas, deberá colocarse en el carril central. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles.

¿Qué dice el artículo 109?

Empieza estableciendo una serie de condiciones al conductor relativas a maniobras como el cambio de dirección, marcha atrás, inmovilización, frenada brusca, etc.

En este sentido, el conductor debe advertir mediante señales ópticas toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás de su vehículo, así como su propósito de inmovilizarlo o de frenar su marcha de modo considerable. Tales advertencias ópticas se efectuarán con antelación suficiente a la iniciación de la maniobra, y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquella.

Pero también advierte que se tendrá en consideración los siguientes aspectos:

El desplazamiento lateral será advertido utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.

En las maniobras que impliquen un desplazamiento lateral, es éste el que exclusivamente se avisa, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.

También podemos advertir a los demás usuarios que estamos detenidos mediante el uso de señales luminosas.

¿Existen supuestos especiales?

Si, se encuentran en el artículo 76 y se asocian a dimensiones del vehículo, ciclos, ciclomotores. Las infracciones también tienen la consideración de graves.

Este artículo nos explica que por excepción, si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.

En vías interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar.

Reforzando todo lo anterior interviene el artículo 3.1 cuando advierte que se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía.

También los artículos 17 y 18 obligan a los conductores a encontrarse en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos, mantener su libertad de movimientos, campo de visión, atención permanente, etc.

¿Qué tenemos que tener en consideración para salvar nuestra vida?

1. Recuerda que en 1 segundo estas fuera de la carretera y necesitas 2 para reaccionar con eficacia y eso solo si estás debidamente entrenado en conducción y posees los conocimientos necesarios. Permanece atento.
2. Siempre que se observe la reducción de velocidad, sin causa aparente justificada, de un vehículo que circula en sentido contrario, se deberá sospechar la intención de un cambio de dirección o sentido. Para determinar con mayor precisión el riesgo de esta circunstancia nos fijaremos en el entorno (vías, caminos, explanadas) y la posición que ocupa el vehículo en el momento de desaceleración y su dirección de circulación durante la misma dentro de su propio espacio delimitado.
3. Siempre que se observe la presencia de un vehículo en espera en sentido contrario, dispuesto a realizar un cambio de dirección, bajaremos la velocidad aumentando así el tiempo disponible para reaccionar.
4. Focalizaremos nuestra atención principal sobre el pasillo de seguridad. Las atenciones secundarias se dirigirán a la posición de la cabeza del conductor (intentar deducir si puede habernos visto) y a la circulación en sentido contrario, intensidad y tipo (presión sobre el conductor, por tanto, fuente de ansiedad).
5. Una tercera atención secundaria debe arrojarlos datos de la periferia del lado derecho. Entorno de la vía (incorporaciones, espacios, líneas de fuga, etc)
6. Las detenciones en calzada para realizar cambios de dirección nunca deben invadir el sentido contrario ni tan siquiera parcialmente.

Plataforma ciudadana
Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
seguridadvial@defensamotociclistas.org
Apartado de correos 34. 22520 Fraga (Huesca)



Consulta los artículos 3, 17, 18, 74, 75, 76 y 109 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Para saber más y punto de descarga de informe: <https://www.seguridadmotociclistas.es/>

Protege tu vida y la de otros.

Dpto. Seguridad Vial
Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
seguridadvial@defensamotociclistas.org