

BANDAS TRANSVERSALES DE ALERTA.



UNIÓN INTERNACIONAL PARA LA DEFENSA DE LOS MOTOCICLISTAS

Boletín de Seguridad Vial Núm. 001. Monográfico.

Enero de 2016

¿Qué son? (Acrónimo BTA)

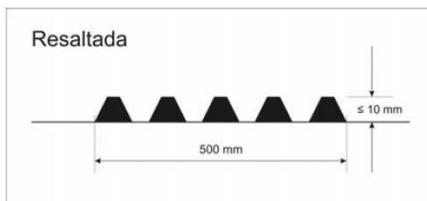
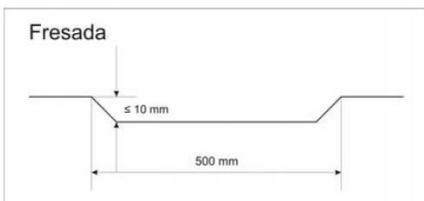
Son dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al percibido subjetivamente, empleando para ello la transmisión de vibraciones o ruidos derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo.

Se pueden clasificar en:

- Fresadas.
- Resaltadas.
- A nivel.

Misión: Alertar al conductor que se aproxima a un lugar en el que sea aconsejable:

- Disminución de la velocidad.
- Incremento de la atención.



“No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios ...”

(Art. 5.2. RD 1428/03)



Señalización de BTAs incorrecta por proximidad.

En este número

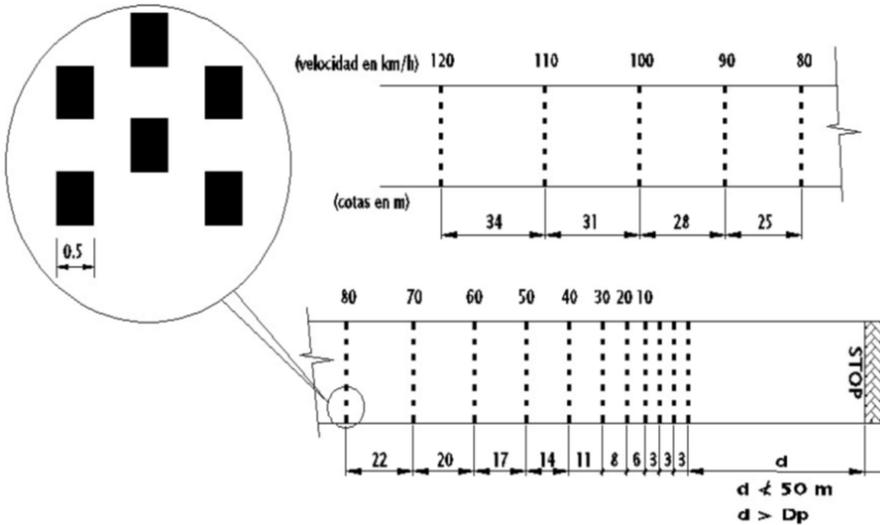
- Qué y cómo son las bandas transversales de alerta.
- Como influyen en la seguridad vial.
- Dónde no pueden estar.
- Qué hacer si tenemos un accidente por las BTAs



Sobre la señalización

Reconoce la norma técnica el riesgo a la seguridad de ciclistas y motoristas (Punto 4.3.3.) y obliga a la instalación de la correspondiente señal de peligro y la de limitación de velocidad.

Dicta: “Si bien, en general, las BTA no deben suponer peligro para la circulación, dada la posible incidencia que en determinadas situaciones pueden tener sobre determinados tipos de usuarios (motoristas, ciclistas, etc.) o la posible afección sobre la efectividad de las frenadas de emergencia, las BTA se señalarán siempre, para lo cual previamente al lugar de instalación de las mismas se implantará la señal de limitación de la velocidad”.



Captura del BOE. La imagen muestra la disposición longitudinal. Para “Alerta en el conductor”

¿Cómo deben ser?

Altura máxima o profundidad: 10 mm.

Borde de ataque: redondeado.

Sección transversal: Toda la anchura de la calzada.

Excepciones sección transversal:

Separación física sentido circulación.

Prohibición de adelantamiento.

Baja probabilidad de invasión voluntaria del sentido contrario para evitar BTA.

No se extenderá a los arcenes salvo que sea fresada para garantizar un mejor drenaje.

Zona frecuentada por ciclistas y sin arcén: se dejará libre una franja de 75 a 100 cm en el borde exterior del carril.

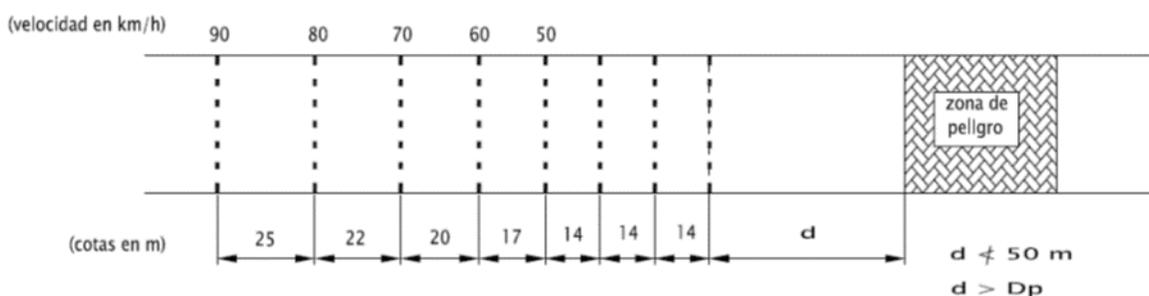
Anchura de las bandas: 50 cm. Nunca inferior a 25 cm.

Cuando solo se pretenda el efecto de alerta, se instalará un mínimo de 5 módulos, separados entre si la distancia que se recorre en un segundo a la velocidad V85, manteniendo el mismo criterio que en el caso anterior acerca de la distancia de la última BTA al elemento o circunstancia sobre el que se pretende alertar.



Señal de peligro adaptada a la BTA fresada.

Captura del BOE. La imagen muestra la disposición longitudinal. Para “Reducción Parcial de la velocidad”



Sobre la responsabilidad patrimonial.

La *responsabilidad patrimonial* de la Administración viene establecida por el art. 106.2 de nuestra Constitución Española.

Los particulares, en los términos establecidos por la Ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos.

Requisitos para poder exigir una indemnización a una administración.

Que el particular haya sufrido una lesión en sus bienes o derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de las Administraciones Públicas.

Que el daño sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas determinadas.

Que no exista el deber jurídico de soportar la lesión patrimonial y que tenga como causa directa la actividad de la Administración.

Que el daño ocasionado sea probado por el perjudicado.



Otras condiciones:

Las BTA (Bandas Transversales de Alerta) no deben tener una profundidad superior a 10 mm.

La última BTA se debe situar a un máximo de 150 metros del peligro que las justifica.

Como mínimo, a 50 metros antes del peligro deben desaparecer para:

- Reducir la pérdida de adherencia.
- Centrar la atención del conductor sobre el riesgo concreto.

No debe instalarse en la proximidad de zonas habitadas.

Deberán de finalizar antes que empiece cualquier curva.

No deben instalarse en tramos rectos inmediatamente antes de las curvas evitando la combinación BTA, radio y velocidad que puede producir la pérdida de control del vehículo.

No es recomendable el uso de bandas fresadas por:

- Problemas de encharcamiento.
- En caso de presencia de ciclistas.

Base técnica jurídica.

R.D. 1428/03 (Reglamento General de Circulación). Artículo 5.

1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (artículo 10.3 del texto articulado).

2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.

ORDEN FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.



Actuación de las víctimas o testigos:

Solicitar la asistencia del cuerpo policial competente.

Realizar esta solicitud mediante 112 al objeto que quede grabada la llamada y explicar los hechos.

La situación debe quedar testada mediante los siguientes datos:

Lugar.

Sentido.

Fecha y hora.

Manifestación del conductor. Si no se nos pregunta por el caso concreto haremos especial referencia al mismo al final de la manifestación diciendo “Tengo algo más que añadir...”.

Manifestación de los testigos. Si no se nos pregunta por el caso concreto haremos especial referencia al mismo al final de la manifestación diciendo “Tengo algo más que añadir...”.

Reportaje gráfico (video y/o fotografía).

El reportaje gráfico debe de contener como mínimo la identificación visual del entorno, panorámica de la zona afectada por el siniestro y detalles capaces de determinar la señalización previa existente, la localización de la o las incidencias y sus características básicas.

Determinar el titular de la vía.

Poner el caso en manos de abogados especializados (aunque inicialmente no es necesario si es recomendable).

**La Seguridad Vial es
cosa de todos.**

Enero 2016

NO SE...

... CONFORME CON EL ACCIDENTE

Las bandas transversales de alerta pueden ser el origen de accidentes del tipo:

Salida de vía.

Colisión o choque por alcance.

Caída en calzada.

El respeto a las especificaciones técnicas es fundamental para garantizar su función y la seguridad vial.

Póngase en contacto con nosotros

... si desea más
información sobre nuestra ONG y
sus actividades

seguridadvial@defensamotociclistas.org

