



ConBici Alegaciones al borrador de marcas viales **BORRADOR NORMA 8.2-IC MARCAS**

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/audienciainfopublica/recursos/borrador_norma_8.2-ic_marzo_2020_audiencia_e_info_publica.pdf

Desde ConBici queremos poner en valor la voluntad de ampliar las normativas para que no sean ataduras o restricciones a la movilidad más sostenible, la peatonal y la ciclista.

Todas las referencias que en este sentido se expliciten en este tipo de normas, servirán de guía, y a la vez de argumentación, para las implementaciones de las vías que cada administración local considere más acorde, en aras de priorizar esta movilidad y su seguridad.

Nuestras alegaciones se centran en esta necesidad de mejora de la seguridad y de ampliación de las descripciones u opciones en las marcas.

Alegación 1º. Excepcionalidad en entorno urbano

Ampliar la excepción de pintado de determinadas señales horizontales a color y conseguir diferenciar claramente este tipo de normativa aplicable a carreteras de la aplicable en zonas urbanas haciendo explícita mención en el apartado de campo de aplicación tal y como se hace en el apartado 9.4 para otras señales:

9.4 Señales en color Si bien en el apartado 5.3 «Señales horizontales» se establece que estas deben ir pintadas sobre el pavimento en color blanco, excepcionalmente se permitirá que se pinten con los mismos colores que la señal vertical homóloga.

Añadir, el correspondiente párrafo al comienzo de la argumentación y/o al menos incluir en el apartado correspondiente a la señalización de pasos de peatones y de pasos de bicicletas

Campo de aplicación:

Esta norma será de aplicación obligatoria en las vías pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado. Excepcionalmente en zonas urbanas se podrá permitir que se pinten con colores o con ligeras modificaciones, para la adopción de medidas de calmado de tráfico en especial las que están más directamente relacionadas con la seguridad como son los pasos de peatones o pasos de bicicletas, con el fin de reducir la accidentalidad.

Justificación:

Uno de los problemas que nos encontramos en ciudades es que estas normas se aplican también en las zonas urbanas y se dificulta mucho la adopción de medidas de calmado de tráfico que se salgan de esta norma, como, por ejemplo, un paso de cebra que no sea

rectilíneo o que sea de colores, la instalación de obstáculos en calzada, la delimitación de zonas de estrechamiento de las calzadas, la construcción o delimitación de calzadas discontinuas, soluciones innovadoras en presencia de rotondas, y un largo etcétera. Algunos ejemplos:



Alegación 2º. Excepcionalidad de color y marcado para ruta ciclista compartida

En el apartado 9.1 Se añade la posibilidad de marcas viales longitudinales de color distinto al blanco. Se podrán disponer líneas longitudinales paralelas a las de borde de distinto color al blanco en aquellas vías en las que, por motivos de seguridad vial, sea especialmente importante que los conductores no superen la velocidad máxima permitida.

Consideramos conveniente la posibilidad de remarcar también con colores diferentes para informar de la presencia de rutas ciclistas.

Muchas de las rutas de EuroVelo se está haciendo aprovechando carreteras secundarias de poco tráfico. Sería muy interesante poder indicar esta circunstancia con este tipo de líneas de color diferente. Por ejemplo, establecer como norma que una línea verde significa que hay presencia de ciclistas. Se podría incluso elegir un color específico para la red estatal de cicloturismo.



Alegación 3º. Pasos con prioridad ciclista

En el catálogo de marcas transversales, la M4.4 se indica específicamente como “Indicación de una zona en la que los conductores deben dejar paso a los ciclistas”, sin embargo en las figuras VU-01 y VU-02 se está empleando como marcas de paso de peatones. Consideramos esto un error importante a subsanar puesto que los pasos de peatones no obligan a la prioridad ciclista y es un problema que se está viendo en muchas ciudades, donde se están sustituyendo pasos de cebras convencionales por esta clase de pasos, con el consiguiente peligro que genera la posible confusión de prioridades. Además sería muy conveniente aprovechar este documento para aclararlo.

Alegación 4º Carreteras dos menos uno

En el apartado 9.5, en la definición, se indica el tipo de línea con la que debe ir delimitados los carriles laterales para bicis y peatones, indicando además que pueden ir pintados de color dichos carriles, así como las distancias. Sin embargo la infografía no guarda la distancia lateral de 1,5 m

6YZb h hZ edYgV Vb eaVga/ Xdc[^j gVX^ c Z_Zb ead V j c XVgg^aeVgV XdX] Zh ndigd YdWz hZci Yd X^ahiV d eZVidcVaedgh^edYgV hZgXdckZc ZciZ ZhiV Xdc[^j gVX^ c Zc [j cX^ c YZ a/ i^eda\ VYZ a/k V

Alegación 5º. Pasos de cebra

En la figura VU-03, paso de peatones sin semaforizar, donde se reserva de espacio de 10m anterior a los pasos de cebra, no debería permitirse el estacionamiento de un vehículo en cordón, puesto que ello reduce sensiblemente el objetivo de este espacio que es la visibilidad de las personas que van a cruzar, por lo que el espacio debería dividirse físicamente en dos si no está ocupado por aparcabicicletas ni por mobiliario urbano.

Por otra parte sí debería permitirse el estacionamiento de ciclos de carga que tengan un alzado similar a las bicicletas, pero que pudieran tener más de 2 ruedas. Evitar la limitación asociada al número de ruedas.

En la Figura VU-07, se podría delimitar una separación adicional entre el paso de cebra y la vía ciclistas, bien con una marcado especial o bien a color, para que los peatones no utilicen la vía ciclista para cruzar ni viceversa.



Las dimensiones de los pasos de cebra son ideales para calzadas, pero no tiene por qué ser así para carriles bici, sobre todo bidireccionales. En algunas ciudades como Vitoria-Gasteiz se señalizan con líneas longitudinales más estrechas. No estaría de más definir cómo deben ser pintados los pasos de peatones en vías ciclistas.

