



Alegaciones de ConBici en el proceso de audiencia e información pública del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de señalización de tráfico

INTRODUCCIÓN

En primer lugar, queremos transmitir nuestro agradecimiento al equipo redactor de la propuesta en el marco de la Estrategia Estatal de la Bicicleta para incorporar la movilidad ciclista a la señalización en el Catálogo de Señales incluido en el Reglamento General de Circulación. No obstante, quedamos a la espera de una reforma más amplia del Reglamento General de Circulación, en base al proyecto del Real Decreto de protección a vulnerables que presentó la DGT en el marco del Consejo Superior de Tráfico para integrar la movilidad ciclista.

De la exposición de motivos de la norma:

Respecto a la seguridad jurídica, la propuesta normativa se ejerce de forma coherente con el resto de ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea de forma que se mantiene un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre que facilita lo máximo posible la toma de decisiones por parte de las personas.

En este aspecto, queremos referirnos a determinadas señales contempladas en Francia que podrían servir de modelo, habida cuenta de su calidad y de que responden a multitud de situaciones que plantea el auge de la movilidad ciclista, un fenómeno que también se está produciendo en nuestro país. A este respecto se incluyen algunas referencias en este texto, como es el caso de la estandarización de ceda el paso para ciclistas en semáforos incluida en el apartado 3.1 *Semaforización*, o el de del faldón de “excepto bicis” para direcciones y giros prohibidos del apartado 3. *Señalización*.

Por último, señalar que el párrafo de la introducción de la reforma afirma que “*además, en el proceso de elaboración de la norma han participado los representantes de los distintos usuarios afectados, respetando así el principio de transparencia.*” Sin embargo, aunque el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el marco de la Estrategia Estatal de la Bicicleta realizó una solicitud de propuestas para nuevas señales, no nos consta la participación de representantes de usuarias de la bicicleta. Sí, en cambio, la propuesta elaborada por la Red de Ciudades por la Bicicleta, que representa a las administraciones públicas comprometidas y con competencias para regular la movilidad ciclista.

PROPUESTAS


- Recomendación genérica a lo largo de los 3 textos: sustituir “conductor” por “personas usuarias de la vía”, ya que la norma debe visibilizar a todas.

ANEXO I

- 2. Señalización circunstancial: añadir explícitamente la opción de "excepto bicis"
- 4. Semáforos 4.2 Y no poner en peligro **a ningún usuario de la vía.**
- 4. Semáforos 4.4. Semáforos reservados a determinados vehículos - el pie de foto dice ciclos y ciclomotores
- Comentario sobre otros elementos utilizados en la semaforización, como son las viseras que reducen los ángulos de visibilidad del estado de la fase semafórica, por lo tanto, se recomienda su retirada y no instalación en la nueva semaforización, ya que la utilización de sistemas led garantiza su visibilidad diurna y nocturna.

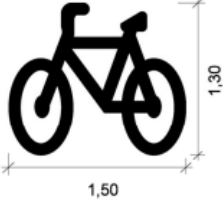

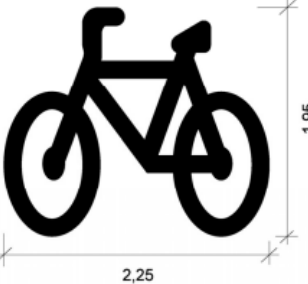
2. Catálogo horizontales

- En relación a estas alegaciones reiteramos las presentadas al BORRADOR NORMA 8.2-IC MARCAS, y agradeceríamos una actualización sobre el estado de dicha norma.
- Sería positiva una señal 4.3 que permitiera el paso de bicicletas y peatones en el mismo espacio, reforzando el texto de la señal vertical S-46 que señala que el paso ciclista puede ser adosado **o compartido**. Esto es útil para tramos de prioridad peatonal atravesados perpendicularmente por vías de tráfico, ya que no obliga a peatones o ciclistas a recolocarse para encontrar su carril. Esto se puede hacer situando las huellas de elefante a ambos lados del paso de cebra.



	S-46	Situación de un paso para peatones y ciclistas
	Indica la situación de un paso de peatones adosado o compartido con un paso de ciclistas.	

NOTA: se considera necesario completar la inclusión de esta señal con la autorización para ciclos de atravesar los pasos de cebra por uno de sus extremos.

- M6-10: ...otras usuarias de la vía - aplica a zonas de prioridad peatonal también

Indicar zonas reservadas para bicicletas o reforzar el mensaje de su posible circulación en vías compartidas con otros vehículos		M-6.10a	
		M-6.10b	
		M-6.10c	

- Añadir flechas de dirección tipo M-5.Xa,b y c (a escala, menores que las de tamaño travesía urbana) para reforzar exenciones a ciclos en giros o direcciones prohibidas.

Función	Tipo de carretera	Código	Geometría
Indicar que desde el carril donde se sitúa se puede circular únicamente hacia la derecha	Travesías y vías urbanas	M-5.6b	
Indicar que desde el carril donde se sitúa se puede circular únicamente hacia la izquierda	Travesías y vías urbanas	M-5.6c	

- Se solicita incluir ciclo en la descripción de la función de la marca M-7.6

OTRAS MARCAS		
De comienzo de carril reservado		
Función	Código	Geometría
Indicar el principio de un carril reservado a determinados vehículos (autobuses, taxis, etc.).	M-7.6	


- Zona reservada o con prioridad para determinadas personas usuarias o vehículos (M-6.1, M-6.2 y M-6.8 a M-6.12). Recomendamos añadir una nota para evitar que en estos espacios se apliquen marcas que puedan ser reiterativas o incluso contradictorias, anulando la prioridad de la movilidad activa y poniendo en riesgo la seguridad jurídica de las personas vulnerabilizadas. Por ejemplo, mediante la instalación de un ceda el paso antes de un paso de cebra o damero para el primer caso. La colocación de un stop en una infraestructura ciclista antes de un cruce y en paralelo a un paso de cebra, lo cual no se ajusta a la lógica de la circulación.


3. Catálogo verticales

- R-407 y R421: Eliminar, ya que obliga a utilizar carriles, en muchas ocasiones de pésima calidad por su trazado, firme, anchura, falta de mantenimiento o invadidos por múltiples objetos depositados en el carril bici (incluyendo coches aparcados), privando a quienes usan la bicicleta de su legítimo uso de la calzada y comprometiendo su seguridad, cuando no directamente imposibilitando el desplazamiento.

	R-407a	Vía reservada y obligatoria para ciclos
	Obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.	
	R-421	Vía reservada y obligatoria para ciclos y para vehículos de movilidad personal
	Obligación para los conductores de ciclos y de vehículos de movilidad personal de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla	

- Consecuentemente eliminar R-505 y R-516


	R-505	Fin de vía reservada y obligatoria para ciclos.
	Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una señal anterior de vía reservada y obligatoria para ciclos.	

	R-516	Fin de vía reservada y obligatoria para ciclos y para vehículos de movilidad personal
	Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una señal anterior de vía reservada y obligatoria para ciclos y vehículos de movilidad personal.	

- R-422: Eliminar: Da por hecho que quien usa la bici puede bajarse y subirse con facilidad y sirve de excusa para no ofrecer trazados apropiados para la bicicleta y empujar a quienes la usan a compartir limitado espacio con quienes andan.

Además, entra en conflicto con la autorización expresa de la regulación de algunos Ayuntamientos para acceder en bicicleta a residencias y espacios de aparcamiento de bicicletas. Ello propicia un exceso de celo en el control del acceso en bicicleta a determinadas zonas de la ciudad en las cuales está permitido el acceso en vehículos a motor.


Una alternativa a nuestra alegación es recoger la señal R-422 como la recomendación, de esa forma se puede instalar en zonas de alta intensidad comercial evitando extender la recomendación a otros momentos del día en los que no es necesario desmontar, y protegiendo jurídicamente a las personas que por su diversidad funcional no puedan hacerlo e incluso a las que realicen desplazamientos profesionales, como en el caso de la ciclo-logística.

	R-422	Desmontar y continuar a pie
	Obligación para los usuarios de ciclos de continuar a pie. Si dicha obligación se limita a ciertos periodos, se indicará mediante un panel complementario.	



- S-28: Incluir pictograma de bicicleta. Si la administración competente decide restringir el uso de la bicicleta en el tramo, puede utilizar la R-114.

Transmitimos nuestro firme apoyo a la incorporación del doble sentido ciclista en la definición de las Zonas residenciales delimitadas por la señal S-28, salvo que la Administración competente establezca lo contrario.


- S-49: Eliminar los ciclos a motor por varios motivos:
 - Siguiendo la [evidencia científica existente](#), no es más seguro para ciclos a motor, al contrario.
 - Los ciclos a motor no requieren de un espacio avanzado para iniciar la marcha, ya que tienen motor
 - La posible introducción de fases específicas para la bicicleta podría dar lugar a confusión y a que quienes utilizan ciclos a motor también utilicen esa fase, disminuyendo la seguridad.

SEÑALES DE INDICACIONES GENERALES		
	S-49	Avanza moto o bici
	<p>Indica la existencia de una zona de espera previa a la línea de detención de una intersección regulada por semáforos reservada a los vehículos indicados en la señal (motocicletas y ciclomotores, representados ambos por el pictograma de motocicleta, o ciclos).</p>	

- S-64a y S.64b: Eliminar, en caso de giro a la izquierda o de vehículos detenidos en la derecha aumenta la confusión y desprotege al más débil


	S-64a	Vía reservada y obligatoria para ciclos adosada a calzada de un único sentido de circulación
	<p>Indica, en calzadas de un único sentido de circulación, la obligación para los conductores de ciclos de circular por el carril sobre el que está situada la señal y la prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada.</p>	
	S-64b	Vía reservada y obligatoria para ciclos adosada a calzada de doble sentido de circulación
	<p>Indica, en calzadas de doble sentido de circulación, la obligación para los conductores de ciclos de circular por el carril sobre el que está situada la señal y la prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarlo. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como el sentido de circulación.</p>	

- S-65a: No existe razón para que ese carril no esté debidamente segregado, al menos con balizas

	S-65b	Vía reservada para ciclos adosada a calzada de doble sentido de circulación
	<p>Indica, en calzadas de doble sentido de circulación, que el carril sobre el que está situada la señal está reservado a la circulación de ciclos, quedando prohibida su utilización a los demás usuarios de la vía. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como el sentido de circulación.</p>	



- S-66: Eliminar la obligatoriedad de utilizar un carril específico para hacer efectivas las calles de doble sentido ciclista. Esto también se puede conseguir con un faldón de excepción para bicicletas. Como fin último, las calles de doble sentido ciclista deberían ser de uso generalizado sin necesidad de señalización, lo cual requiere la modificación del Reglamento General de Circulación.

Para posibilitar la aplicación generalizada de esta medida, se recomienda incluir en la reforma del Reglamento General de Circulación la aplicación generalizada de doble sentido ciclista, sin necesidad de crear un carril contiguo, en todas de un solo sentido y calzada en entornos urbanos que son calles pacificadas en aplicación del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

	S-66	Carril bici en sentido opuesto
	<p>Indica la existencia de un carril obligatorio para ciclos cuyo sentido de circulación es el opuesto al del carril contiguo.</p>	



- S-14e y S15e: Eliminar. Esta infraestructura no es inclusiva, ya que obliga a desmontar a quien va en bicicleta. las pendientes de los pasos inferiores y superiores, así como su anchura, deben posibilitar que no se desmonte, de lo contrario la red ciclista pierde coherencia.

	S-14e	Paso superior para peatones con rail o rampa para ciclos
	Indica la situación de un paso superior para peatones acondicionado con rail o rampa para ciclos.	
	S-14f	Paso inferior para peatones con rail o rampa para ciclos
	Indica la situación de un paso inferior para peatones acondicionado con rail o rampa para ciclos.	

3.1 SemafORIZACIÓN

- Estandarizar el ceda el paso Estandarizar el ceda el paso ciclista en semáforos, de forma que no sea detenerse en rojo para efectuar movimientos seguros como giros a la derecha o fases de todo rojo para vehículos a motor.

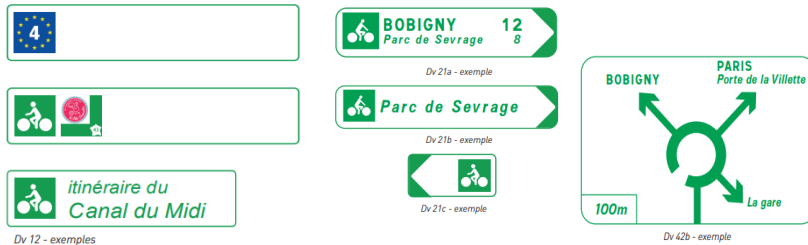


Un ejemplo sería permitir de forma expresa que el panel S-860 panel bajo el semáforo se pueda usar para bicicletas.

deben reseñarse las señales contenidas en el folleto CEREMA sobre los paneles de dirección M12 (panonceaux M12), que, colocados en los semáforos, permiten a los ciclistas tomar el rojo como un ceda el paso.



Asimismo, el Code de la Route contiene distintos elementos de interés, aparte de los M12, o los Dv10 y Dv20, entre otros, que indican itinerarios ciclistas (se incluyen, *infra*, diversos ejemplos)



Otras propuestas

- Valoramos positivamente la actualización de pictogramas, y apoyamos el aprovechar la oportunidad para introducir diferentes tipos de ciclos en la señalización para comunicar que las bicicletas adaptadas, triciclos y ciclos de carga son bienvenidos en los mismos espacios que los señalizados para bicicletas estandar.



Referencias

Para la elaboración de estas alegaciones se han utilizado como referencia reglamentos de otros países europeos donde ya han sido contempladas muchas de las alegaciones.

Reglamento de circulación alemán: <https://www.ramstein.af.mil/Portals/6/04-28-2020%20German%20Traffic%20Code%20amendment.pdf>

CEREMA Francia: <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites>

Velo-territoires Francia: <https://www.velo-territoires.org/actualite/2022/04/28/publication-guide-jalonnement-reseaux-itinerares-cyclables/#>
<https://www.velo-territoires.org/ressources/categorie/publication-reference/?resource-id=21703#resource-jalonnement-reseaux-itinerares-cyclables>