



RED DE CIUDADES QUE CAMINAN
REDE DE CIDADES QUE CAMIÑAN
DABILTZAN HIRIAK
XARXA DE CIUTATS QUE CAMINEN
REDE DAS CIDADES QUE CAMINHAM

www.ciudadesquecaminan.org

✉ info@ciudadesquecaminan.org

🐦 @CiudadesCaminan

**APORTACIONES AL PROYECTO DE REAL DECRETO DE MEDIDAS URBANAS DE TRÁFICO,
QUE IMPLICA LA MODIFICACIÓN PARCIAL DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN,
APROBADO POR REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE, Y DEL REGLAMENTO
GENERAL DE VEHÍCULOS,
APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1988, DE 23 DE DICIEMBRE.**

ASOC. RED DE CIUDADES QUE CAMINAN

Aportaciones al punto Uno, relativo al artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas

Se propone que el límite genérico de velocidad en vías urbanas sea de

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera y en entornos escolares.
- b) 30 km/h en el resto de vías.

En cuanto a las puntualizaciones posteriores a esta clasificación se proponen las siguientes modificaciones en los puntos:

3.- Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías con segregación entre aceras y calzada, siempre que esto atienda a una razón debidamente justificada.

4.- En las vías urbanas a las que se refiere el apartado anterior, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

A) Favorecer la creación de un marco conceptual según el cual las personas que caminan realmente sean las protagonistas de la movilidad urbana, como así se establece por defecto en cualquier modelo de movilidad sostenible, inclusiva y saludable.

B) Clarificar la regulación, limitar las excepciones y reducir el exceso de señalización.

C) Preservar el derecho a la vida y el derecho al espacio público en condiciones de seguridad real y percibida. Si la administración pública conoce las medidas para reducir muertes y accidentes graves en ciudad y solo las establece como obligatorias para una parte de la ciudad puede ser considerado una negligencia.

Otras aportaciones

Se considera necesario modificar otros artículos no incluidos en el borrador:

Artículo 121. Circulación por zonas peatonales. Excepciones

A) Supresión total del punto 3. "Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo."

B) Modificación del punto 4. Sustituyendo su formulación actual por la siguiente "Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no clasificados como vehículos no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas. Por las aceras y zonas de prioridad peatonal solo podrán ir adecuándose a su intensidad y densidad de uso, sin vulnerar los derechos de quienes caminan o están en ellas."

C) Añadir un sexto punto donde se especifique que ningún tipo de vehículo puede aparcar en la aceras, modificando aquellos otros artículos en los que pudieran plantearse excepciones.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

A) Favorecer la creación de un marco conceptual según el cual las personas que caminan realmente sean las protagonistas de la movilidad urbana, como así se establece por defecto en cualquier modelo de movilidad sostenible, inclusiva y saludable.

B) Favorecer la creación de un marco conceptual según el cual el espacio público no es un mero canal de circulación, sino que tiene funciones diversas entre ellas la estancia, a la cual no se puede asociar ninguna velocidad.

Se considera además necesario establecer una definición clara de "Zona con prioridad peatonal" que unifique y sustituya a las actuales Zonas 30 y Zonas Residenciales, especificando que:

- En caso de haber calzada, los peatones puedan ocuparla con prioridad en sentido longitudinal y transversal
- Ausencia de señalización de pasos de peatones dentro de estas zonas salvo para orientación de personas con visión reducida o nula.
- Velocidad máxima 20 km/h, pudiendo reducirse a 10 si la autoridad municipal lo estima necesario.
- Limitación del estacionamiento a las zonas señaladas. Paradas permitidas hasta 30 minutos para distribución de mercancías, salvo en zonas específicamente prohibidas.
- Calles en plataforma única se incluyen por defecto en esta definición



Red de Ciudades
que Caminan
www.ciudadesquecaminan.org
Asociación con C.I.F. G-90061771

Ana Montalbán Navas
Secretaria Técnica