**Coordinadora de organizaciones peatonales**

**y**

**Red de Ciudades que Caminan**

**Comentarios de ANDANDO y la RED DE CIUDADES QUE CAMINAN al borrador de la nueva norma *8.2-IC marcas viales***

Junio de 2020

# 1 Introducción

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha preparado una actualización de la norma de la Instrucción de Carreteras *8.2-IC marcas viales*[1]. En ella se establecen los diferentes tipos de marcas viales, sus dimensiones y en qué situaciones debe emplearse cada una en la Red de Carreteras del Estado.

Como es ampliamente reconocido en el ámbito de la seguridad vial, la legislación en este campo se origina y desarrolla **desde la perspectiva de los vehículos motorizados** y, sobre todo, **desde razonamientos propios de la circulación interurbana**, quedando el ámbito urbano sin los conceptos y las herramientas necesarias para una seguridad vial coherente con la movilidad sostenible.

Por consiguiente, haría falta una transformación en profundidad de los planteamientos de la legislación de seguridad vial que, evidentemente no puede producirse mediante este instrumento auxiliar que son las marcas viales destinadas a la Red de Carreteras del Estado. Sin embargo, pensamos que también este ámbito de la seguridad vial puede favorecer la movilidad sostenible y activa, concibiéndose también de modo que los valores urbanos puedan adquirir un mayor peso en detrimento de las funciones meramente circulatorias y vehiculares.

Desde esa perspectiva, ANDANDO y la RED DE CIUDADES QUE CAMINAN propone en las siguientes páginas una serie de mejoras del borrador de la norma de marcas viales.

# 2 Evitar el exceso de señalización en las calles

Las marcas viales son una de las herramientas mediante las cuales el enfoque interurbano (carreteras) se ha instalado intensamente dentro del espacio urbano (calles). **La mayoría de nuestras calles no deberían tener marcas viales**, ni flechas direccionales, ni líneas de detención, ni pictogramas de stop o ceda el paso, sino ser autoexplicativas, es decir, indicar a las personas que caminan y a las que conducen vehículos cuáles son los comportamientos que deben tener, no por la señalización, sino por el propio diseño de la vía.

Igualmente, hay normas generales que no deben traducirse en marcas horizontales sistemáticamente. Este es el caso de la norma cuya aprobación está prevista en breve, a través de la reforma del Reglamento General de Circulación, según la cual las calles con un carril por sentido de circulación tendrán limitada la velocidad de circulación a 30 km/h. No se requiere llenar el 75% de nuestras calles con una marca horizontal que indique esa velocidad.

[1] https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/82-ic-marcas-viales

O la norma vigente a través del artículo 57 del mismo Reglamento General de Circulación, que prevé las intersecciones sin señales, únicamente regidas por la regla de la preferencia a la derecha.
Un exceso de marcas viales y algunos tipos en concreto de ellas, contribuyen a que nuestras calles sean una suerte de "Mini-Nacionales", de carreteras de segundo orden. En calzadas así diseñadas difícilmente se puede conseguir la inhibición de la velocidad y el comportamiento de una conducción atenta y respetuosa con el entorno complejo de las calles.

## 3 Evitar la aplicación al contexto urbano de las marcas viales concebidas para la Red de Carreteras del Estado

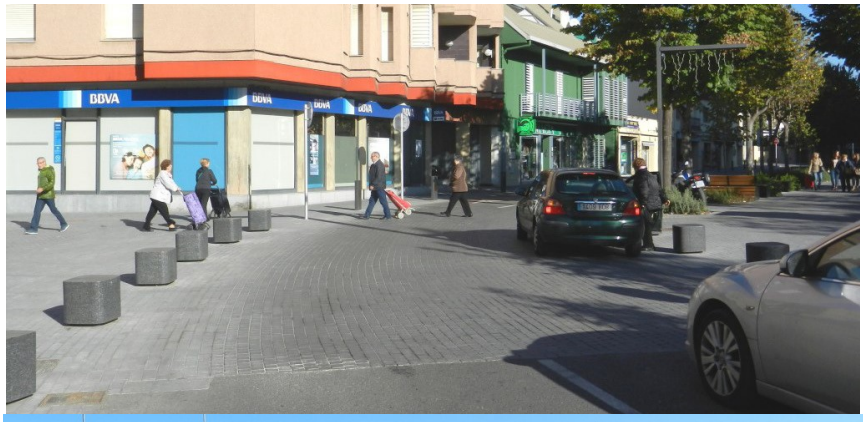
Es cierto que el borrador indica claramente su CAMPO DE APLICACIÓN**:**

> *Esta norma será de aplicación obligatoria en las vías pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado.*

Sin embargo, también es cierto que, ante la falta de una regulación propiamente urbana de las marcas viales, esta norma será asumida por defecto, es decir, tenderá a aplicarse en todo tipo de vías, con independencia de su utilidad en ámbitos como el urbano. Esto es lo que ha ocurrido anteriormente con la regulación de los amortiguadores de velocidad en la red de carreteras estatales, que ha acabado por ser aplicada en muchos casos en calles y carreteras que requieren otras herramientas para el calmado del tráfico y otras dimensiones para, por ejemplo, garantizar las velocidades adecuadas en cada contexto urbano.

Toda esta reflexión debería empapar la norma y debería aparecer explícitamente en muchos de los artículos que mencionan, en el mismo paquete, a “travesías y vías urbanas”. En el loable proceso de concebir las travesías como vías urbanas hay que evitar que las vías urbanas se acaben pareciendo a carreteras.

Ya existen muchas experiencias de tratamiento de travesías en España en las que se reduce la señalización de carreteras y se introduce un lenguaje más propio de tejido urbano, a través de cambios en la pavimentación o el trazado viario. Estas experiencias, con una amplia trayectoria también en otros países europeos, se verían perjudicadas por la exigencia de marcas viales de carreteras que se deducen de este borrador de norma.



Travesías sin marcas viales. Fuente: Estrategia T. Dirección General de Tráfico

Por ese motivo, consideramos más conveniente enfocar las marcas viales de travesías y vías urbanas de una manera flexible y abierta a su supresión justificada y su reducción dimensional para velocidades inferiores a 30 km/h.

Una opción podría ser la repetición, cada vez que se establece el dimensionamiento de una marca vial, de una indicación sobre la singularidad de las travesías y vías urbanas, estableciendo que no necesariamente se les apliquen esos criterios, permitiendo su supresión o reducción justificada en el propio contexto por el que discurren.

Una opción a considerar es la de repetir en esos casos un texto estándar del estilo:

> “En travesías, previa justificación del tratamiento urbano establecido y de la velocidad prevista en el diseño, se puede plantear una reducción de las marcas viales tanto en número como en dimensión”.
>
> "*En vías urbanas se reducirán al máximo las marcas viales y, en caso que se consideren necesarias, sus dimensiones serán aquellas que se consideren adecuadas para las velocidades previstas y el paisaje viario en que se insertan*".

De esa manera las personas que elaboran proyectos o gestionan las calles y las travesías tendrían un paraguas jurídico para no estar obligadas a ponerlas o bien ser minimalistas cuando consideren que son necesarias.

La norma tiene que ayudar y no encasillar en opciones ajenas a las necesidades urbanas. Tal y como se plantean en el borrador, las soluciones son excesivamente rígidas en lo que atañe a las travesías y vías urbanas.

Las ciudades necesitan un texto flexible que aporte seguridad jurídica a las exigencias del diseño y del comportamiento urbano que se está desarrollando, por ejemplo, a través del concepto de Ciudades 30, la Estrategia T sobre travesías de la Dirección General de Tráfico y la propia Reforma del Reglamento General de Circulación al respecto. Las calles con limitaciones a 20 o 30 km/h, con o sin prioridad peatonal, necesitan muchas menos marcas viales y señalización en general que las calles con limitación a 50 km/h.

Reiterando esas argumentaciones, en el apartado de "Marcas particulares para aumentar la seguridad vial", debería de nuevo abrirse el texto de manera que puedan establecerse diseños viarios urbanos que permitan disponer las mínimas o ninguna marca vial.

## 4 Normas particulares que ANDANDO y la RED DE CIUDADES QUE CAMINAN proponen revisar

Al margen de las anteriores consideraciones generales, proponemos revisar los siguientes aspectos concretos del borrador de la norma:

A) PASOS DE PEATONES CON PREFERENCIA PEATONAL (CEBRA):

- Se recomienda disponer la **franja transversal de detención a 4 m del propio paso**. Si el trazado u otras circunstancias no lo permiten, la máxima posible, y en ningún caso a menos de 0,5 m.

En el ámbito urbano al menos, **no debería recomendarse esa franja transversal de detención en pasos peatonales no semaforizados**. Muchas ciudades españolas no señalizan de ese modo la presencia de un paso de peatones y, en aras de una reducción de las marcas viales explicada más arriba, sería conveniente mantener esa opción.

En el caso de cruces peatonales semaforizados, la propia norma debería recomendar que la distancia entre la línea de detención y el paso peatonal fuera lo más amplio posible, para facilitar una mayor separación con la zona de paso peatonal, pero sin forzar el retranqueo del paso.

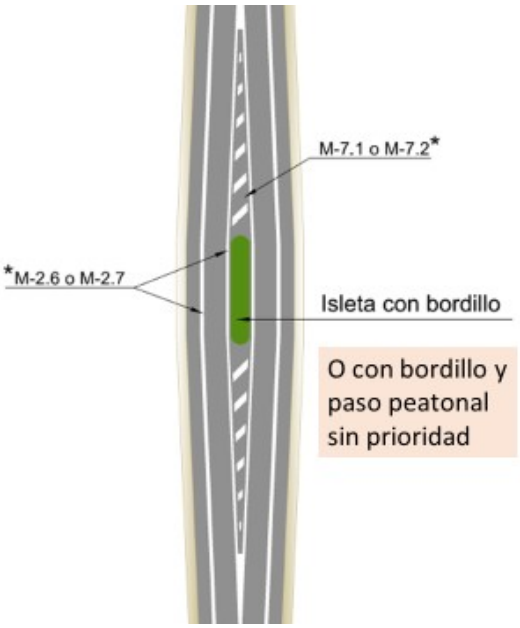
- **Prohibición de aparcamiento en los 10 m anteriores al paso**, para no impedir la visibilidad. Sí permitido aparcamiento de vehículos de dos ruedas o mobiliario urbano, siempre que se mantenga la visibilidad deseable.

Creemos recomendable añadir que esa visibilidad deseable tenga como referencia la altura de la infancia, lo que impide la colocación, por ejemplo, de contenedores.

B) PASOS DE PEATONES SIN PREFERENCIA PEATONAL:

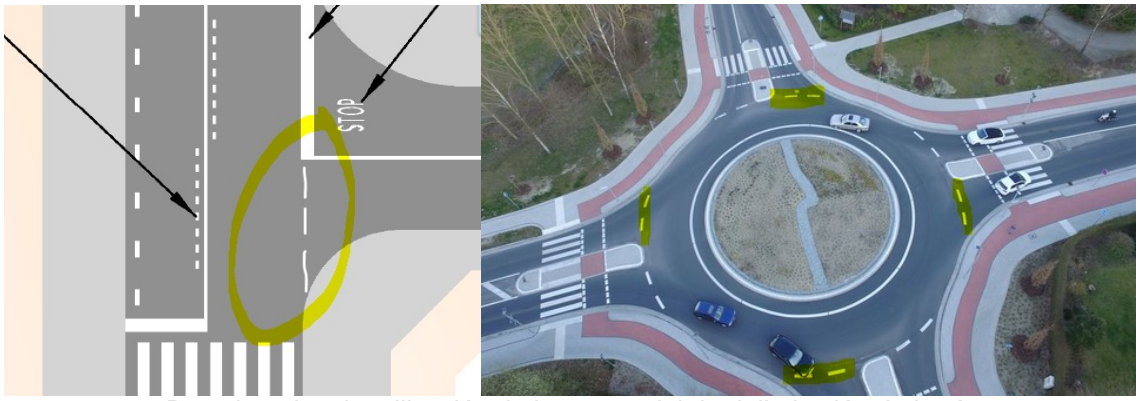
Aunque se emplean con poca frecuencia en España, a pesar de estar contemplados en la legislación y en la propia Norma de Señalización Vertical (8.1-IC), los pasos peatonales sin prioridad son una buena opción allí donde no exista un número suficiente de peatones cruzando y velocidades elevadas.

Por consiguiente, sería deseable establecer también esa opción como alternativa a la grafiada en el borrador (CC-14 Isleta) con la indicación de la presencia de un bordillo. Debería mostrarse la posibilidad de que fuera accesible para posibilitar el cruce peatonal sin prioridad en dos tiempos.




C) PRIORIDAD PEATONAL FRENTE A VEHÍCULOS QUE GIRAN

En los contextos viarios en los que es necesaria la señalización horizontal, y con independencia de que en el cruce haya paso peatonal con o sin prioridad, los vehículos que abandonan una vía girando a la derecha deberían tener una marca vial de delimitación para subrayar la obligación de ceder el paso a los peatones, tal y como es frecuente en otros países europeos.




Dos ejemplos de utilización de la marca vial de delimitación de la vía

D) CARRETERAS DOS MENOS UNO:

Nos parece una opción de gran interés, pero hace falta indicar que esos espacios deben dedicarse y tener el destino prioritario de los modos activos, peatonal y ciclista en ese orden de prioridad, reforzando en ese sentido el texto establecido en la norma:

> *Los ciclistas y peatones podrán circular en ambos sentidos ocupando los arcenes según lo establecido en la correspondiente legislación sobre tráfico*

Consideramos que es problemática su consideración como arcenes, que tienen una definición precisa en la Ley 37/2015 de Carreteras:

> *Arcén: Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.*

Parece más conveniente **incluir la franjas peatonales y ciclistas como parte de la calzada**, no como arcenes o contiguas a la calzada y, por tanto, la redacción de la norma podría ser:

> *Los ciclistas y peatones podrán circular en ambos sentidos ocupando las franjas laterales de la calzada según lo establecido en la correspondiente legislación sobre tráfico*

## 5 CONCLUSIÓN

Consideramos que esta norma **permite avanzar en nuevos enfoques relativos a la movilidad activa, pero tiene el riesgo de convertirse en un freno de las opciones innovadoras en el tratamiento de las travesías y vías urbanas.**

Por consiguiente, **solicitamos que sea reconsiderada desde esa perspectiva en su redacción final, permitiendo que ese tipo de vías pueda ser tratada con señalización adaptada al contexto, lo que puede significar en muchos casos una reducción de las marcas viales en número y dimensión.**