

ASOC. RED DE CIUDADES QUE CAMINAN

C.I.F. G-90061771

Rúa Michelena, 30. 36002 Pontevedra

APORTACIONES A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, EN MATERIA DE PROTECCIÓN DE USUARIOS VULNERABLES

1. RESPECTO A LOS PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA INICIATIVA

Se propone introducir un problema que puede ser solucionado con la nueva norma:

- Adecuar la normativa estatal a la pirámide de la movilidad urbana sostenible que sitúa, de manera unánime, a los peatones como protagonistas de la misma: el nuevo marco legal debería obligar al diseño y regulación de la ciudad como un entorno de prioridad peatonal en todo su conjunto.

Este problema puede entenderse englobado dentro del primero de los que se plantea en el documento disponible para su consulta, sin embargo, se considera necesaria una alusión explícita a la necesidad de regular para garantizar la seguridad de los peatones, sin que esto vaya en detrimento de la prioridad que les corresponde en los entornos urbanos.

2. RESPECTO A LOS OBJETIVOS DE LA NORMA

En cuanto al objetivo 2 “Reducir el nivel de siniestralidad en general, y específicamente de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas) en vías urbanas, se propone la no categorización de los motoristas como vulnerables en vías urbanas. Equiparar como usuarios vulnerables a los motoristas con los peatones y ciclistas se considera lesivo para peatones y ciclistas por los siguientes motivos:

- Los motoristas portan vehículos que por su peso y la velocidad que pueden alcanzar suponen una amenaza para peatones y ciclistas.
- La vulnerabilidad de los motoristas reside en un porcentaje muy elevado en la temeridad de sus comportamientos, favorecidos por la velocidad que pueden alcanzar sus vehículos, combinada con las posibilidades de manejo que ofrece su tamaño, el cual favorece, por ejemplo, la circulación y aparcamiento por las aceras.
- Equiparar a peatones y ciclistas con motoristas perpetúa la idea errónea de que la moto es un vehículo sostenible, colocándola conceptualmente al mismo nivel que la movilidad activa, lo cual no favorece la pretendida resolución de problemas relacionados con la sostenibilidad.

Se propone además añadir un objetivo relacionado con el problema anteriormente citado:

- Hacer compatible la seguridad de los peatones con la condición de prioridad peatonal generalizada que deben tener los entornos habitados.

3. PROPUESTAS REGULATORIAS RELACIONADAS CON LOS OBJETIVOS DE LA NORMA

1. Definición de usuarios vulnerables

La definición de usuarios vulnerables en vías urbanas no debería incluir a motoristas, por los motivos antes citados.

Además se debería establecer una jerarquía en la que los peatones quedaran claramente tipificados como los usuarios más vulnerables, ya que en este grupo se incluye una diversidad de población máxima, con importante presencia de grupos de población con capacidades diversas (personas ancianas, infancia, personas con problemas de movilidad, reducción de visión, problemas cognitivos...).

Esta jerarquía se considera fundamental si realmente se quieren establecer normas que favorezcan a las personas con mayor riesgo de vulnerabilidad, evitando que los derechos de otros colectivos, que también podrían ser considerados vulnerables, choquen con los de quienes tienen más que perder en caso de colisión.

2. Introducción del principio de “Responsabilidad objetiva”

Este principio (*Strict liability*) está ya recogido en la normativa que regula la circulación en ciudad de algunos países del norte de Europa, e implica que en caso de accidente la responsabilidad es siempre del usuario menos vulnerable ya que tiene la responsabilidad de velar por la salud y la seguridad de quienes están considerados más vulnerables.

La introducción de este principio implica la determinación de una jerarquía clara dentro del grupo definido con usuarios vulnerables.

3. Calles con prioridad peatonal

Se propone definir un nuevo tipo de calles, denominadas “Calles con Prioridad Peatonal” que vengán a sustituir a las actuales Zona 30, Calle 30 y Zona o Calle Residencial (regulada por la señal S-28) ya que estas tipificaciones actuales generan variantes poco claras de la prioridad peatonal en estos espacios e inducen a confusión.

Para este nuevo tipo de calles se propone la siguiente regulación:

- Velocidad máxima 10 kilómetro por hora.

- Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación, con prioridad peatonal tanto longitudinal como transversalmente.
- Los vehículos no pueden aparcar más que en los lugares designados por señales o por marcas, salvo regulación específica para estacionamiento de tiempo limitado.

Por su propia definición, en este tipo de calles la señalización de pasos de peatones debe reducirse a la señalización podotáctil necesaria para cumplir la normativa de accesibilidad. En ellas no tiene cabida la presencia de semáforos para la regulación del tránsito peatonal.

El nuevo RGC debería alentar a los ayuntamientos para que este tipo de calles fuese mayoritario en la ciudad, favoreciendo así la configuración del espacio urbano como un espacio de prioridad peatonal generalizada.

4. Calles en plataforma única

Establecer que por defecto, salvo regulación específica diferente, una calle en plataforma única es una CALLE CON PRIORIDAD PEATONAL, según lo definido en el apartado anterior. En ellas se debería establecer:

- Límite de velocidad: 10 km/h.
- Reglas de señalización que permitan compatibilizar la accesibilidad universal con su carácter de espacio compartido: se debe evitar que este tipo de calles sean lesivas para personas con visibilidad y/o audición reducida sin que desaparezca su carácter de espacio compartido por segregación de bandas a un mismo nivel.

5. Límites de velocidad

La reducción de la velocidad a 30 Km/h como máximo en vías urbanas de un solo carril por sentido de circulación, recientemente aprobada, debería ampliarse a todo el ámbito urbano, con posibilidad de excepciones por parte de la autoridad local, en función de las características de la vía (autopistas urbanas o vías con escaso nivel de urbanización).

Esta reducción se basa en sus probadas evidencias sobre la mejora de la seguridad vial: se reduce el porcentaje de accidentes y en los casos en los que estos se producen, la gravedad de las lesiones. Estos beneficios deberían extenderse a todas las vías urbanas, evitando así la división de la ciudad entre calles peligrosas y vías amables.

En entornos escolares y calles con prioridad peatonal, el límite de velocidad máximo debería reducirse a 10 km/h.

Fuera de ciudad y travesías, las vías convencionales sin arcén u otros espacios reservados para el tránsito peatonal deberían limitarse a 50 km/h.

6. Entornos escolares

Deberían definirse una serie de medidas para garantizar que los entornos escolares sean una zona segura y saludable para la infancia, protegida respecto a los efectos perniciosos del tráfico. Se proponen como posibles medidas en las zonas señalizadas como “Entornos Escolares”:

- Velocidad máxima 10 km/h.
- Prohibición del estacionamiento.
- Prioridad peatonal, tanto longitudinal como transversalmente,
- Sustitución de la señal P-21 “Niños” por otras específicas que adviertan de las normas anteriores, colocadas en los puntos concretos a partir de los cuales su incumplimiento puede sancionarse.

7. Modificación de artículos relacionados con la movilidad peatonal

Se propone una revisión integral de los artículos relacionados con la movilidad peatonal en el actual texto refundido del Reglamento General de Circulación, concretamente los recogidos en el *Capítulo 4. Peatones*. El texto actual tiene un enfoque anacrónico que nada tiene que ver con la visión actual de la movilidad sostenible y saludable que sitúa al peatón en el centro de la movilidad urbana.

Respecto al *Artículo 121. Circulación por zonas peatonales*.

- Antes de enumerar las excepciones debería introducirse un párrafo en el que se resaltara su condición de zona exclusiva para los peatones, así como la prohibición explícita de circulación y aparcamiento en las aceras para cualquier tipo de vehículo, salvo los de las personas con movilidad reducida, en lugar de que esto aparezca como el punto 5 de las excepciones y sin referencias al aparcamiento.
- En la primera de las excepciones debería sustituirse la palabra “practicable” por “accesible, según los términos que se establecen en la normativa de accesibilidad vigente”, evitando así la subjetividad que implica el término “practicable”
- Eliminación completa del punto 3 de las excepciones, relativa a la forma de circulación de los peatones por las aceras. Cualquier texto que equipare al peatón con un simple modo de circulación es inadmisibile.
- Sustitución del punto 4 de las excepciones por una regulación específica para VMP, en la que se explicita que estos vehículos no pueden circular ni aparcar en aceras, sin excepción. Son inadmisibles las excepciones que hacen referencia a la velocidad de un peatón, ya que esta es imposible de definir: ¿Cuál es la velocidad de una persona anciana que se desplaza con un andador? ¿La de una niña que da sus primeros pasos en la calle? ¿La de una persona que para a mirar un escaparate o está sentada en un banco? Las aceras deben ser concebidas como espacios seguros para todas las personas que integran la categoría “peatón”, especialmente para los más débiles, y además deben ser espacios tranquilos donde pueda desarrollarse la función estancial del espacio público.

Respecto al *Artículo 121*. Circulación por zonas peatonales.

- Reformulación de los puntos 5 y 6. Debería incluirse como excepción a todo lo planteado el tránsito por vías con preferencia peatonal.
- Eliminación o reformulación del punto 7. La norma no debe dar a entender que, al menos en vías urbanas y travesías, existen vehículos prioritarios respecto a las personas.
- Reformulación del punto 8 para adaptarlo al concepto de vía zona con prioridad peatonal, antes referido.

Respecto al *Artículo 13*. Circulación nocturna.

- Debería especificarse que se refiere a la circulación fuera de vías urbanas y travesías, ya que también hay calzadas en los entornos habitados.

Respecto al *Artículo 124*. *Pasos para peatones y cruces de calzadas*:

- Reformulación completa del artículo para garantizar la seguridad de los peatones en los pasos de peatones y sus inmediaciones, atendiendo así a una realidad imposible de transformar: las personas, cuando caminamos, no somos vehículos y por nuestra naturaleza buscamos la trayectoria más corta; puesto que no estamos circulando, sino caminando, los entretenimientos y despistes deben estar permitidos y, en cualquier caso, deben ponerse todas las medidas necesarias para evitar que se penalicen con la muerte.
- Eliminación de cualquier referencia a la necesidad de que el peatón debe estar atento a los vehículos que se aproximan, ya que esto es directamente frontal a su prioridad en estos ámbitos.
- Inclusión en el texto de que la obligatoriedad de cruzar por estos pasos de peatones no existe en las vías o zonas de prioridad peatonal.
- Inclusión de una norma que en ciudad permitiese el cruce de la calzada por cualquier punto de la calle cuando se traten de calles o zonas con prioridad peatonal y en el resto de vías cuando la distancia entre dos pasos de peatones consecutivos sea mayor de 100 m.
- Incluir regulación del tiempo destinado a la fase peatonal de los semáforos, adaptada a la velocidad de las personas con movilidad reducida, incluyendo en este grupo a las personas que se desplazan con andador.

8. Señalización y marcas viales

En el espíritu de la regulación debería estar favorecer la eliminación de señales y marcas viales en entornos habitados: introducen contaminación visual, subrayan un predominio indeseable de

la circulación respecto a otras funciones del espacio público y, en el caso de señalización vertical, suponen obstáculos al tránsito y dificultan el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, por lo que su uso debería limitarse a los casos imprescindibles, admitiendo en la mayoría de casos el uso exclusivo de marcas viales.

En cuanto a PASOS DE PEATONES se propone establecer una serie de medidas a favor de la seguridad de los viandantes y de la continuidad de los itinerarios peatonales:

- Prohibición de aparcar o de colocar cualquier obstáculo (contenedor, mobiliario urbano de altura superior a 50 cm) en los 5 metros anteriores a cualquier paso de peatones o intersección, incluso si ésta carece de paso de peatones.
- En calles sin prioridad peatonal, distancia máxima entre dos pasos de peatones consecutivos: 75m
- En intersecciones entre calles con acera, los pasos de peatones deberían situarse obligatoriamente alineados con las aceras y no retranqueados respecto a éstas, evitando así rodeos innecesarios para los viandantes.
- Los pasos sobreelevados no deberían ser considerados obstáculos de la vía siempre que cumplan las normativas del Ministerio de Fomento o las que propongan los titulares de la vía.

En cuanto a CALLES CON PRIORIDAD PEATONAL, se propone eliminar la señal S-28 por una acorde a esta nueva definición.

En cuanto a ENTORNOS ESCOLARES, sustitución de la señal P-21 “Niños” por otra que no transmita la idea de que el peligro lo genera la presencia de niños y niñas en la calle.

Respecto a las ACERAS BICI, esta modalidad de carril bici debería ser expresamente prohibido, por su incompatibilidad con el carácter exclusivamente peatonal de las aceras.

En Pontevedra, a 8 de febreo de 2021



Ana Montalbán Navas

Secretaria Técnica