



ConBici

ALEGACIONES AL PROYECTO DE REFORMA DEL REGLAMENTO GENERAL DE TRÁFICO PRESENTADO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

15 de Marzo de 2013

COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI



**Manuel Martín en nombre
del Secretariado de ConBici
Director Técnico - Tel. 638 870 118
www.conbici.org**

**D^a María Seguí
Directora General de Tráfico
C/ Josefa Valcárcel, 44
Madrid**

15 de Marzo de 2013

Alegaciones al Borrador del Reglamento de la DGT

Exposición de motivos:

ConBici muestra su disconformidad con el proyecto de reforma presentado por la Dirección General de Tráfico (D.G.T.), en primer lugar por la forma en cómo se ha desarrollado.

El punto de partida, por parte de la DGT, ha sido un documento trabajado durante años y consensado en colaboración con el sector de la bicicleta. Sin embargo, la nueva dirección de la D.G.T. ha obviado este trabajo y después de mantener diversas reuniones, en las que nunca se entregó el borrador completo y en las que se ha pretendido en todo momento por parte de **ConBici** retomar y debatir el tema de la normativa de la bicicleta, se publica este proyecto al mismo tiempo en que se traslada a la prensa y al Ministerio del Interior, sin posibilidad de debate.

En segundo lugar, la D.G.T. alude en el preámbulo de las normas de este borrador a un cambio en la forma de legislar para favorecer a los elementos más débiles de la vía:

“La pérdida de protagonismo del vehículo a motor y, por el contrario, el auge de otros medios para desplazarse, es un cambio cultural importante que es necesario también trasladar a la norma, con objeto de dotar a los usuarios de las vías de la necesaria seguridad jurídica. El Reglamento General de Circulación en España es un ejemplo de transformación jurídica pues, tradicionalmente, la norma tenía como objetivo atender el creciente incremento de la movilidad en vehículos de motor, de tal modo que éste se convertía en el protagonista de la mayor parte del articulado, y el resto de usuarios debían de adaptarse a las reglas del vehículo.”



Pero en el momento de desarrollar la normativa, esta declaración de intenciones desaparece y, en el caso de la bicicleta, se alude a la seguridad y se aplican normas que atañen y penalizan el uso de la bicicleta, sin demostrar su efectividad ni considerar sus consecuencias y se continúa dando preferencia en la vía a los vehículos a motor, más veloces y potentes.

Así mismo, el preámbulo recoge que la reforma responde a una petición de cambio de modelo de ciudad (pacificación el tráfico y preferencia ciclista), pero se queda corto en asegurar que toda la ciudad, al menos la zona residencial de la ciudad, sea principalmente para las personas y preferentemente para las bicis. Ya que no limita la velocidad a 30 km/h precisamente en las avenidas y calles de 2 carriles que es donde más se dan los atropellos, la contaminación acústica y atmosférica...

Como en este borrador se propone la modificación también de artículos que no afectan a la bicicleta, pedimos que se excluya de esta reforma a la bicicleta, y se proceda a trabajar de forma correcta y con el sector de la bicicleta unas normas consensuadas y coherentes con el uso normal de este vehículo.

En el caso de que se desestime esta petición y se proceda a proponer para su publicación este proyecto, alegamos a los siguientes artículos:

“Art. 18. Otras obligaciones del conductor.

2,b. Se prohíbe conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando ésta se desarrolle en las siguientes condiciones:

- a) Sin emplear las manos durante el desarrollo de la misma.
- b) Sin usar cascos, auriculares o instrumentos similares. Esta condición no será aplicable a los conductores de motocicletas y ciclomotores, cuando utilicen un dispositivo integrado en el casco de protección, debidamente homologado, con fines de comunicación y orientación o navegación. “

Añadir a la opción b) la posibilidad de utilizar auriculares tipo “pinganillo” en la bicicleta

Razonamiento: La finalidad es que no se perturbe la audición del ruido exterior, la bicicleta no hace ruido y el pinganillo del ciclista no le impide escuchar los ruidos de la circulación. Conclusión, debería dejarse usar el pinganillo del móvil o de aparatos de navegación a los ciclistas, siendo además imprescindibles para profesionales como los ciclo-mensajeros.



“Artículo 48. Velocidades máximas en vías interurbanas.

5 Los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote.”

5 Los vehículos en los que su conductor circule a pie, exceptuando la bicicleta, no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote.

Razonamiento: En este artículo parece claro que no se pensó en la bicicleta, pero le afectaría, como vehículo que es. La bicicleta en algunas ocasiones se arrastra andando o corriendo y el paso humano es muy relativo, por ello se le debe exceptuar.

“Artículo 50. Velocidades máximas en vías urbanas y travesías.”

*1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas por los **vehículos** en vías urbanas y travesías, son las siguientes:*

Vías urbanas (50 Km/h).

Vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido de circulación (30 km/h),

Vías urbanas con plataforma única de calzada y acera (20 Km/h)”

En las vías donde la velocidad máxima sea de 30 Km/h la bicicleta tendrá prioridad sobre los vehículos a motor y éstos deberán adaptar la velocidad de su marcha para no poner en riesgo el tránsito normal de los ciclistas

En las vías donde la velocidad máxima sea de 50 Km/h se deberán establecer las medidas que garanticen la seguridad ciclista en las mismas, construyendo infraestructura especial para la bicicleta o limitando la velocidad a 30 Km/h el carril de la derecha, donde la bicicleta tendrá prioridad sobre los vehículos a motor y éstos deberán adaptar la velocidad de su marcha para no poner en riesgo el tránsito normal de los ciclistas.

Razonamiento.

Hay ciudadanos temerosos de circular en bici entre el tráfico a motor por la diferencia de velocidad y de masa. Otros muchos ciclistas por esta misma razón van indebidamente por las aceras. Aunque el 80% de las vías urbanas sean vías 30, si hay que pasar por vías 50, muchos no se decidirán por la bici (y/o por bajar de la acera). Tampoco parece razonable pedir al ciclista que de rodeos para evitar calles 50. El ciclista debe poder circular por todas las calles y elegir el camino más corto. Este criterio es aplicable a toda la zona residencial, en las zonas industriales, comerciales, etc. podrá establecerse otro criterio diferente.



“Artículo 55. Usos excepcionales de la vía.

1. Se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, según la naturaleza del evento o de la actividad, ya sea deportivo, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores e impida la utilización ordinaria de ésta. Tendrán en todo caso esta consideración las pruebas deportivas y las marchas cicloturistas de más de 100 participantes.
2. El uso excepcional de la vía requerirá autorización administrativa expedida por la autoridad competente para la regulación, gestión y control del tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 5.m) y n) y 7.d) y f) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, con arreglo a las normas contenidas en el anexo II de este reglamento.
3. Cuando, a juicio de la autoridad competente, no sea preciso el cierre total o parcial de la vía, pudiendo hacerse un uso compartido de ésta por los participantes y organizadores y por la circulación ordinaria que, sin embargo, podría verse afectada o entorpecida, comunicará al interesado que el evento o la actividad no supone un uso excepcional de la vía y que deberá desarrollarse con estricto cumplimiento de los preceptos de este reglamento que, en cada caso, le sean de aplicación. Asimismo, pondrá en conocimiento de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y regulación del tráfico su celebración, a efectos de la vigilancia y el control de la seguridad de la circulación durante su desarrollo.
4. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente.
5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según los casos, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) y 5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender, interrumpir o disolver los eventos o actividades no autorizados”

El apartado 2 es anticonstitucional

Razonamiento: Los términos en los que está redactado el apdo. 1 del art. 55 son tan omnicomprendidos que hacen que el apdo. 2 sea inconstitucional. La utilización de una vía puede ser para el ejercicio de un derecho fundamental como es el de manifestación. Por ejemplo, una manifestación de ciclistas en protesta por la reforma del Reglamento de circulación. Conforme al art. 21.1 de la Constitución, el ejercicio de este derecho no necesitará autorización previa, sean 100 o sean 2.000 los manifestantes. Sólo se exige



que se dé “comunicación previa a la autoridad, que sólo podrá prohibirla por razones fundadas de alteración del orden público, con peligro para personas o bienes” (art. 21.2 de la Constitución). Por tanto es inconstitucional someter el uso excepcional de la vía a una “autorización administrativa” cuando el objeto de la marcha sea ejercer el derecho fundamental de manifestación.

“Artículo 155. Señales de obligación.

Debería suprimirse en el art. 155 del Reglamento (Señales de obligación), la señal R-407 a. “Vía reservada para ciclos o vía ciclista. 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”, sustituyéndola por otra que no estableciese la “obligación” de ir por esa vía, sino la “restricción de paso” (art. 153) a todo vehículo que no sea ciclo.

Razonamiento: La obligación a los ciclos de ir por estas vías tiene algunos inconvenientes:

- Concluida esa vía reservada, puede que sea peligroso incorporarse a la vía general si lo que se quiere es desplazarse al carril opuesto para hacer un giro.
- Al obligar a ir por la vía reservada a todo tipo de ciclos, es posible que haya ciclos (tricyclos) que ocupen el ancho de la vía, lo que dificulte el tránsito de los demás ciclos o que esté saturada la vía, por la que muchas veces también están obligados a ir patinadores, skates, etc.
- Al ser obligatorio debería ponerse la señal en cada intersección o posibilidad de incorporarse a esa vía ciclista, cosa que no sucede en la realidad.
- No todas las vías ciclistas son susceptibles de uso para todo tipo de ciclistas, dado que algunas de ellas están previstas para una conducción tranquila que no concuerda con la agilidad de la que precisan otros usuarios que prefieran, en esos casos, ir por la calzada.
- En el caso, desgraciadamente bastante frecuente, de que la vía ciclista esté en mal estado, el ciclista debe poder elegir circular por la calzada.

Parece, por lo tanto, más coherente que la señal indique la prohibición de paso a quienes no circulen en ciclo, no la obligación de su uso para los ciclos.”



“Artículo 175. Obligaciones en el uso de la bicicleta.

Los usuarios de la bicicleta deberán cumplir las normas generales de circulación, y adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos y, especialmente, con los peatones.”

Quitar este artículo

Razonamiento:

“Debería suprimirse este precepto, porque individualiza para los ciclistas unas obligaciones que son generales para todos los usuarios de las vías y que no aparecen concretadas en cada uno de los demás colectivos (peatones, conductores de vehículos a motor).”

“Artículo 176. Posición en la vía.

1. En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

No obstante lo dispuesto en el artículo 38.1, los conductores de bicicletas mayores de edad podrán circular por las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo. La circulación deberá tener lugar por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

2. En vías con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h, que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por la calzada y por el carril derecho, favoreciendo el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen.

En las que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por la parte derecha del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan, favoreciendo el paso a otros vehículos.

3. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, lo más próximo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en



tramos sin visibilidad y cuando formen aglomeraciones de tráfico. Podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En vías interurbanas, los cambios de dirección se deberán realizar conforme dispone el artículo 76.2.

4. Los ciclistas podrán circular en grupo sin necesidad de mantener entre ellos la distancia de separación que, para el resto de vehículos, establece el artículo 54.1. En este caso deberán extremar la atención, a fin de evitar alcances entre ellos.

5. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en los artículos 36.4 y 56.3 de este reglamento.

6. En el ámbito urbano, se podrá permitir que las bicicletas transiten por las aceras y demás zonas peatonales, en los términos que se establezcan mediante ordenanza municipal. En ningún caso podrá permitirse el tránsito de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales en los siguientes supuestos:

- a) En las aceras que dispongan de una anchura inferior a 3 metros.
- b) Cuando la densidad de peatones lo impida por causar riesgo o entorpecimiento indebido.
- c) A una distancia inferior a 1 metro de la fachada de los edificios.

Los menores de 14 años podrán circular en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales, siempre que la densidad de peatones lo permita. Un adulto podrá acompañar a uno o varios menores circulando por la acera, en las mismas condiciones.

En la circulación del ciclista por la acera y por las demás zonas peatonales, el peatón tendrá siempre la prioridad sobre el ciclista y éste deberá adaptar la velocidad de su marcha para no poner en riesgo el tránsito normal de éstos.

7. En la circulación por las aceras-bici, se estará a las siguientes reglas:

- a) El ciclista circulará a velocidad moderada, atendiendo a la posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y de personas con movilidad reducida, y no podrá utilizar el resto de la acera, con las excepciones previstas en el apartado anterior, que queda reservada al tránsito de peatones.
- b) El peatón no podrá transitar sobre las aceras-bici, salvo para atravesarlas. En este caso, la preferencia de paso corresponde al ciclista.

8. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclistas que circulen por la acera-bici o por la acera podrán utilizar aquéllos para cruzar la calzada, adaptando su velocidad a la del peatón y cuidando de no ponerlos en peligro. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.

9. En la circulación dentro de las glorietas, teniendo en cuenta las normas de prioridad que establece el artículo 64, el ciclista ocupará la parte de la misma que necesite para hacerse ver. Ante la presencia de un ciclista, el resto de vehículos reducirá su velocidad, evitará en todo momento cortar su trayectoria y



facilitará su maniobra.

10. En las vías urbanas donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía.”

Propuesta:

"Artículo 176-a. Posición en la vía interurbana

1. En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

No obstante lo dispuesto en el artículo 38.1, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo. La circulación deberá tener lugar por el arcén, sin invadir la calzada excepto en las entradas y salidas de la vía, para sortear los elementos reflectantes en las isletas de protección o por razones de inminente peligro.

2. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, lo más próximo posible al extremo derecho de la vía. Podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En vías interurbanas, los cambios de dirección se deberán realizar conforme dispone el artículo 76.2.

3. Los ciclistas podrán circular en grupo sin necesidad de mantener entre ellos la distancia de separación que, para el resto de vehículos, establece el artículo 54.1. En este caso deberán extremar la atención, a fin de evitar alcances entre ellos.

Artículo 176-b. Posición en la vía urbana

1. En el ámbito urbano, las bicicletas circularán preferentemente por la zona central del carril que necesiten ocupar. Podrán circular dos bicicletas en paralelo en un mismo carril.



Las bicicletas evitarán circular cerca de vehículos aparcados y cerca del borde de la calzada en la proximidad de intersecciones. En vías de más de un carril por sentido, las bicicletas utilizarán el carril que más convenga en función de su trayectoria y destino.

2. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto en los artículos 36.4 y 56.3 de este reglamento.

3. En el ámbito urbano, se podrá permitir que las bicicletas transiten por las aceras y demás zonas peatonales, en los términos que se establezcan mediante ordenanza municipal. En ningún caso podrá permitirse el tránsito de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales en los siguientes supuestos:

a) En las aceras de anchura inferior a 5 metros, o con menos de 3 metros libres de obstáculos (alcorques, terrazas, mobiliario urbano, etc.)

b) Cuando exista en la misma vía pública una vía ciclista.

c) En las aceras de calles con limitación de velocidad a 30 km/h, o menos, en la calzada.

d) Cuando la densidad de peatones lo impida por causar riesgo o entorpecimiento indebido.

e) A una distancia inferior a 1 metro de la fachada de los edificios.

Los menores de 14 años podrán circular en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales, siempre que la densidad de peatones lo permita y no exista una vía ciclista alternativa. Un adulto podrá acompañar a uno o varios menores circulando por la acera, en las mismas condiciones.

En la circulación del ciclista por la acera y por las demás zonas peatonales, el peatón tendrá siempre la prioridad sobre el ciclista y éste deberá adaptar la velocidad de su marcha para no poner en riesgo el tránsito normal de éstos.

4. En la circulación por las aceras-bici, se estará a las siguientes reglas:

a) El ciclista circulará a velocidad moderada, atendiendo a la posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y de personas con movilidad reducida, y no podrá utilizar el resto de la acera que queda reservada al tránsito de peatones. (se ha eliminado el párrafo que dice "con las excepciones previstas en el apartado anterior")



b) El peatón no podrá transitar de un modo continuado sobre las aceras-bici, aunque podrá atravesarlas en todo momento. En este caso, la preferencia de paso corresponde al ciclista.

5. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclistas que circulen por la acera-bici o por la acera podrán utilizar aquéllos para cruzar la calzada, adaptando su velocidad a la del peatón y cuidando de no ponerlos en peligro. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.

6. Donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía.

Razonamiento: así como en el medio interurbano la diferencia de velocidad entre una bicicleta y un vehículo a motor puede llegar a ser grande, en el medio urbano, no. Además, el medio urbano se caracteriza por la complejidad del viario, con abundantes cruces y número de carriles; a menudo, específicos para tomar una cierta dirección. Por todo ello, la regulación de la posición en calzada de las bicicletas debe ser diferente entre estos dos ámbitos.

En el medio interurbano, la diferencia de velocidades y la sencillez del viario aconsejan que las bicicletas utilicen la zona derecha de la calzada, junto con la posibilidad de circular en fila de a dos para ganar visibilidad; todo ello, como forma de optimizar la compartición del espacio.

En el medio urbano, en cambio, la diferencia de velocidades punta es escasa y la velocidad media es frecuentemente similar. Esto legitima a las bicicletas a ocupar íntegramente el carril por el que estén circulando y garantiza la visibilidad de las bicicletas y la legitimidad de su presencia en la calzada. Todo ello redundará en seguridad del tráfico ciclista. En el medio urbano, la causa principal de atropellos a ciclistas es la falta de previsión de parte de los vehículos a motor en las intersecciones e incorporaciones. Es crucial maximizar la visibilidad del tráfico ciclista; especialmente, en estos puntos. Obligar o incluso simplemente aconsejar al tráfico ciclista a orillarse en la calzada es, en sí mismo, causa de atropellos dado que coloca a las bicicletas fuera del ángulo de visión del vehículo que va a cruzar su trayectoria hasta que, frecuentemente, es demasiado tarde.

Circular en bicicleta a la derecha de la calzada, además, fomenta los adelantamientos arriesgados sin distancia lateral de seguridad suficiente ya que posibilita que los vehículos a motor puedan adelantar sin apenas invadir el carril contiguo a costa de realizar una maniobra que genera un gran riesgo para la persona que conduce la bicicleta. Circular por la zona central del carril obliga al vehículo que adelanta a invadir el carril contiguo con lo que fomenta el respeto de la distancia lateral de seguridad y facilita la integración de la



bicicleta en el tráfico al convertirla en un vehículo previsible al que se trata de la misma manera que a cualquier otro a la hora de adelantar.

En calzadas con zona de aparcamiento en el borde derecho, las bicicletas no deben en ningún caso circular a menos distancia de los vehículos aparcados de la que alcanza una puerta abierta, para el caso de aparcamiento en fila, y deben también mantener una considerable distancia de los vehículos aparcados en el caso de aparcamiento en batería porque, en caso de circular junto a estos vehículos, las bicicletas quedarían fuera del ángulo de visión de un vehículo que salga de su aparcamiento hasta que fuera demasiado tarde para evitar un atropello. En todos estos casos se justifica, una vez más, la necesidad de que la bicicleta circule por la zona central del carril como forma de optimizar su visibilidad y seguridad.

En el caso de vías con varios carriles por sentido de circulación, las bicicletas deberán poder elegir el carril que mejor se adecue a su trayectoria y destino, sea cual sea dicho carril. La complejidad del viario urbano obliga a la elección de carril en función del destino y no se puede excluir a las bicicletas de esta lógica del tráfico porque esto crearía situaciones de riesgo, indefensión para la bicicleta y desorden general. Si la bicicleta circula por la calzada, debe poder hacerlo en las mismas condiciones que el resto de vehículos. Esto, además de ser equitativo, hace que el tráfico ciclista sea predecible para el resto y facilita la integración de las bicicletas con el tráfico a motor. Resulta falaz pretender recluir a las bicicletas en el carril de la derecha por su seguridad cuando esto las obligaría a realizar maniobras bruscas e inesperadas para situaciones cotidianas como cambios de dirección o sorteo de obstáculos.

En el ámbito interurbano, se propone eliminar las restricciones a la circulación en columna de a dos porque pervertirían el propio espíritu de dicha medida de proporcionar visibilidad al grupo de bicicletas y sería especialmente grave que esto sucediera en condiciones de visibilidad reducida. En ese tipo de situación, deben ser los vehículos capaces de desarrollar más velocidad quienes adecúen su marcha a las circunstancias. En el caso de aglomeraciones de tráfico, la colocación del grupo ciclista en hilera puede incluso dificultar el adelantamiento al grupo en condiciones de seguridad, al alargarse éste. La propia subjetividad de las excepciones colocaría en potencial situación de indefensión legal a los/as ciclistas en caso de conflicto.

En cuanto a la limitación por edad para la circulación por autovías, se propone mantener la restricción actual de un mínimo de 14 años de edad ya que no existe ningún dato objetivo de siniestralidad que justifique aumentar dicha cifra, que supondría un retroceso para la accesibilidad ciclista."



“Artículo 178. Transporte de personas y carga.

1. En las bicicletas, salvo en autovías, se podrá transportar carga, y pasajeros si el conductor es mayor de edad. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.
2. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:
 - a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
 - b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
 - c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.
3. Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos debidamente homologados, para el transporte de personas o de carga, *en vías urbanas o en vías reservadas para este tipo de vehículos.*”

Propuesta:

1. En las bicicletas, se podrá transportar carga. También se podrán transportar pasajeros si la persona que conduce es mayor de edad. El transporte de ocupantes en la bicicleta deberá efectuarse en asientos homologados adecuados para tal fin, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.
2. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:
 - a) Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.
 - b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
 - c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.
3. Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos debidamente homologados para el transporte de personas o de carga.

Razonamiento:

En los casos en que las bicicletas puedan circular por autovías, deben poder hacerlo con todas las consecuencias. Esto incluye el transporte de la carga que las bicicletas necesitan llevar y estén llevando por el resto de vías por las que estén circulando. Debe tenerse en cuenta que, frecuentemente, una autovía puede ser el único camino entre dos puntos y en esos casos debe primar el derecho a la circulación. En cualquier caso, las condiciones expresadas en el punto 2 garantizan la seguridad en el transporte de cargas o personas, también en el caso de circulación por autovías.

Así mismo, debe ser posible utilizar remolques o semirremolques en cualquier vía



interurbana. Esto, de hecho, es una práctica muy común en el viaje en bicicleta y muy extendida por toda Europa, donde no existe restricción al respecto. Resultaría absurdo que cualquier cicloturista europeo que transporte su equipaje en algún tipo de remolque quedara fuera de la legalidad sólo por cruzar una frontera. De nuevo, las condiciones del punto 2 garantizan la seguridad en el transporte.

El transporte de carga debe ser diferenciado normativamente del de personas porque, si bien resulte razonable que éste último requiera que la persona que conduce sea mayor de edad, no así el transporte de carga, que deberá ser posible para ciclistas de cualquier edad. Lo contrario dejaría fuera de la ley prácticas cotidianas como que los menores que conducen una bicicleta puedan transportar sus objetos personales: por ejemplo, para ir al colegio.

El número de sillas adicionales para el transporte de pasajeros menores que puede llevar una bicicleta no debe estar limitado a una. Dependiendo del tipo y geometría de la bicicleta, es habitual que se puedan acoplar sillas adicionales para dos o incluso más menores, siendo esto, una vez más, práctica habitual en cualquier país europeo. Además, la posibilidad de uso de sillas adicionales no debe estar restringida a "ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona", como propone la redacción objeto de esta alegación, porque eso prohibiría explícitamente el uso de este tipo de equipamiento en ciclos de más de una plaza (tandems, por ejemplo). Finalmente, se propone hablar de "ocupantes" de la bicicleta, tal como se hace para los vehículos a motor."

“Artículo 179. Otras normas.

1. Los ciclistas, y en su caso los ocupantes, estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente. Los ciclistas en competición y los ciclistas profesionales en entrenamiento o en competición, se registrarán por sus propias normas.”

Proponemos cambiar el termino "vias" por "carreteras" en la anterior redacción, manteniendo las excepciones de dicha redacción, en tanto en cuanto no se elimine el artículo de la ley estatal que obliga al uso del casco en dichas vías, añadiendo además otra excepción que nos parece de vital importancia para separar conducción arriesgada de conducción tranquila:

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en carreteras interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor. Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se registrarán



por sus propias normas. Estarán exentos de esta obligación los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes que no pertenezcan a una entidad ciclista deportiva.

Razonamiento: El RGC no puede contradecir a la vigente Ley de Tráfico, que especifica que la obligación del uso de casco queda restringida a vías interurbanas. Se propone, además, mantener las excepciones actualmente contempladas ya que no se da ninguna circunstancia objetiva que aconseje su eliminación: no se ha demostrado que dichas excepciones hayan tenido ningún efecto potenciador de lesiones craneales en ciclistas y las razones que llevaron a contemplarlas -razones médicas, calor excesivo, necesidad de protección ante el sol- siguen igual de vigentes.

El actual reglamento permite a los ciclistas profesionales, en su condición de deportistas, no utilizar de forma obligatoria el casco, entendiendo que el único motivo de esta exclusión es su pericia en la conducción deportiva, ya que ser profesional de la bicicleta no impide tener un accidente con otro vehículo sino, al contrario, la velocidad e intensidad de uso de la bicicleta al ser ciclista profesional amplía este riesgo. Solicitamos la exclusión de la obligatoriedad de uso del casco de las personas usuarias de la bicicleta que no pertenecen a una entidad ciclista deportiva porque el uso de la bicicleta como transporte no entraña el riesgo al que se refiere este reglamento.

“ANEXO II

Usos excepcionales de la vía

Artículo 1. Objeto.

El presente anexo tiene por objeto regular los usos excepcionales de la vía. De acuerdo con lo establecido en el artículo 55, se entiende por uso excepcional toda utilización de las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, según la naturaleza del evento o de la actividad, ya sea deportivo, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores e impida la utilización ordinaria de ésta. Tendrán en todo caso esta consideración las pruebas deportivas y las marchas cicloturistas de más de 100 participantes...”



Propuesta:

Anexo II

Debe eliminarse del reglamento cualquier norma relativa a la autorización de cualquier cosa que no sea una "prueba deportiva"

Eliminar también las referencias a ejercicio físico con fines de ocio y turísticos o culturales, y la palabra cicloturismo para definir pruebas deportivas aunque estas no sean competitivas

2 Definiciones

Substituir la definición "marcha cicloturista" por "marcha ciclodeportiva"

Propuesta:

b) Marcha ciclodeportiva: prueba deportiva organizada y controlada de grupos de ciclistas por la vía pública, de forma más o menos agrupada, en la que no se establecen clasificaciones y no se entregan galardones basados en rendimiento deportivo, al concebirse como un ejercicio físico con fines de ocio, excluyendo la competición.

Razonamiento: Según los artículos 5.m) y n) y 7.d) y f) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, no le dan al Ministerio del Interior competencias para autorizar nada que no sea una prueba deportiva

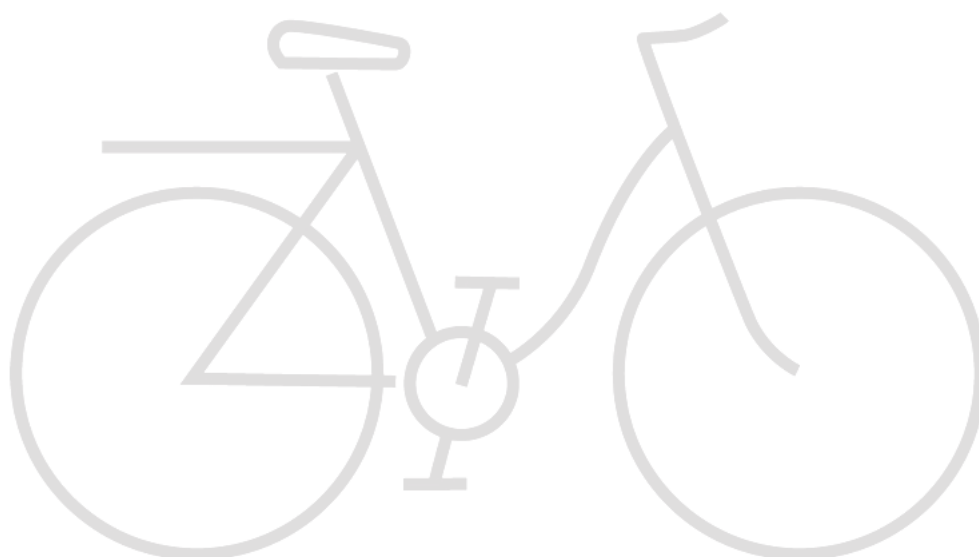
La marcha ciclodeportiva deber de ser una modalidad de prueba deportiva y no una definición por si misma, con la particularidad de que no es competitiva.

El uso de la bicicleta para hacer turismo, visitas culturales, conocido como "cicloturismo" nada tiene que ver con su uso deportivo, además puede llevar a confusión a las personas extranjeras, pues en los países de gran uso de la bicicleta, hay una clara distinción entre cicloturista y ciclodeportista, hasta el punto de que, por ejemplo en Francia, para cada una de estas modalidades hay una federación diferente.



Conclusiones:

El borrador presentado por la D.G.T. aporta algunos artículos en los que la bicicleta sale favorecida, muchos de ellos solicitados históricamente por los diferentes grupos del sector de la bicicleta e incluso adoptados ya por importantes ayuntamientos en sus ordenanzas, como por ejemplo la circulación en doble dirección ciclista. Sin embargo el perjuicio que aportan los artículos sobre los que alegamos (en caso de continuar como están redactados) no compensan en absoluto, por lo que creemos conveniente la total revisión de dicho borrador, para poder aportar a la bicicleta el estatus de seguridad que precisa en las vías del país en un nuevo marco que nos encamine a un modelo-tipo de **Ciudad30, segura para todos.**



COORDINADORA EN
DEFENSA DE LA BICI

La Ciudad 30 (ICE 30 km/h) y la resolución del parlamento europeo de "Resolución sobre seguridad vial europea 2011-2020"

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//ES&language=ES>