

Documento de aportaciones a la

Consulta pública previa al proyecto de 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.

14 de febrero de 2021

Índice

Consideraciones generales	2
Consideraciones sobre los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.	3
Consideraciones sobre la necesidad y oportunidad de su aprobación.	9
Consideraciones sobre los objetivos de la norma	11
Consideraciones sobre las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias	15

Consideraciones generales

Tres son las consideraciones previas que se plantean con carácter general:

Un marco normativo orientado a favorecer las opciones de movilidad activa y sostenible

Más allá de arbitrar desde la neutralidad entre diferentes opciones de movilidad, el nuevo marco normativo debe configurarse claramente orientado a favorecer las opciones de movilidad activa, que son las que permitirán avanzar en los objetivos de la Agenda Europea 2030 de lucha contra el cambio climático, de crisis de calidad del aire y siniestralidad, para promover un modelo de movilidad sostenible, saludable y segura.

Por una regulación de la bicicleta concertada con las organizaciones ciclistas y entidades de la bicicleta

Favorecer el crecimiento del uso de la bicicleta se plantea como uno de los objetivos deseados por el nuevo marco normativo. Será imprescindible contar con las aportaciones y consideraciones de las organizaciones de personas usuarias de la bicicleta para orientar de forma adecuada los aspectos normativos a incorporar, modificar o eliminar.

El Observatorio de la Bicicleta 2020 realizado desde la RCxB apunta que los municipios que cuentan con organizaciones de personas usuarias de la bicicleta y establecen procesos de concertación de las políticas de movilidad en bicicleta, registran un punto más en la cuota modal de la bicicleta.

La concertación en el proceso de regulación es clave para acertar en las medidas que permitan un crecimiento efectivo del uso de la bicicleta y no dificulten su desarrollo como opción de movilidad entre la ciudadanía.

Ciclos en lugar de bicicletas

Utilizar el término inclusivo ciclos, en lugar de bicicleta, para todo el cuerpo normativo, tal y como se desprende de la clasificación de vehículos a nivel europeo. Esto resulta especialmente relevante para facilitar el desarrollo de la ciclogística en los municipios evitando vacíos o ambigüedades jurídicas al respecto de los ciclos de más de 2 ruedas.

Consideraciones sobre los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.

Proporcionar cobertura normativa a la interacción de los conceptos de movilidad segura y sostenible, junto al de visión 0.

En primer lugar, apuntar que el redactado de éste punto parece algo ambiguo y se propone la siguiente reformulación del texto para describir con más claridad la problemática a resolver:

Proporcionar cobertura normativa al desarrollo e implementación de medidas orientadas a una movilidad segura, saludable y sostenible.

Desde la perspectiva de la RCxB se considera especialmente importante ofrecer con urgencia esa cobertura normativa para asentar y consolidar planteamientos de organización del espacio público y las vías urbanas que hace tiempo se están desarrollando en los municipios sin un amparo jurídico consistente.

En las últimas décadas, las ciudades han ido recuperando progresivamente una concepción del espacio público que va más allá de priorizar el tránsito de vehículos motorizados de un punto a otro, empezando habitualmente por la pacificación de cascos históricos y centros urbanos, cuestionando el protagonismo y la hegemonía del vehículo a motor como elemento principal alrededor del cual debe organizarse la movilidad, el diseño de las vías urbanas y la normativa asociada.

Una mejor calidad del espacio urbano, un entorno menos agresivo y más seguro para las personas, unos hábitos de vida más saludables, más eficiencia en los desplazamientos, la mejora de calidad del aire, y la necesidad urgente de reducir la emisión de gases GEH para dar respuesta a la emergencia climática, son las principales razones para este proceso de transformación urbana, aspectos demandados ya por gran parte de la ciudadanía, y promovidos desde instancias europeas y organismos globales.

Por ejemplo, así queda recogido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible para la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas, el ámbito urbano queda incluido en el Objetivo 11 “Alcanzar ciudades y comunidades sostenibles”, incluyendo también referencias a la Salud en el Objetivo 3, “Salud y Bienestar”. En el ámbito de la movilidad, alcanzar ciudades y comunidades sostenibles pasa por alcanzar una movilidad saludable y sostenible, es decir, que la movilidad activa (movilidad peatonal y ciclista) constituya el componente principal de la movilidad urbana e interurbana.

Las administraciones locales han afrontado este proceso de transformación urbana necesaria con un marco normativo desactualizado, sin los instrumentos adecuados para su impulso y orientación, y esto ha generando situaciones de bloqueo y ralentización en el despliegue de reformas y medidas por la dificultad de adecuarse a la normativa vigente, dejando las administraciones locales, sin la cobertura jurídica necesaria para apalancar estos procesos de transformación.

Se considera pues, la necesidad de cobertura normativa para favorecer una movilidad sostenible, saludable y segura, un aspecto central y urgente a resolver, que no puede limitarse en este momento a “legalizar” planteamientos ya normalizados en el ámbito urbano, sino que debe ofrecer un marco de referencia con visión de futuro, que estimule y promueva la aceleración de estos procesos de transformación urbana y de la movilidad necesarios para dar respuesta a los retos y desafíos del momento actual.

Esta dimensión extra de la normativa, estimuladora y orientadora de futuros cambios en la movilidad, supone sin duda también un esfuerzo extra de prospectiva y amplitud de análisis para su elaboración, y de comunicación estratégica ante la confrontación previsible con planteamientos basados en la continuidad e inercia del modelo actual todavía muy centrado en el uso masivo y cotidiano del vehículo privado motorizado. Para esto, será necesario articular el máximo consenso político que permita dar la firmeza necesaria para que la reforma normativa tenga consistencia y recorrido.

Adecuar la normativa estatal a las necesidades de una movilidad urbana segura y sostenible, estableciendo un nuevo marco de obligaciones y derechos para los principales actores de la movilidad urbana: peatones, conductores de vehículos a motor, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal, etc., con especial incidencia en la protección de los usuarios vulnerables.

Se propone una modificación de la redacción de este punto, para que sea más inclusiva atendiendo a cuestiones de género, y para incorporar el planteamiento expuesto a continuación:

Adecuar la normativa estatal a las necesidades de una movilidad urbana segura, saludable y sostenible, estableciendo un nuevo marco de obligaciones y derechos para los principales actores de la movilidad urbana: peatones, personas conductoras de vehículos a motor, ciclistas, personas usuarias de vehículos de movilidad personal, etc., con especial incidencia en la promoción y crecimiento de la movilidad activa y el transporte público, y limitando la generación de riesgo por parte de los vehículos con mayor potencial de peligrosidad para evitar situaciones de vulnerabilidad sobre el conjunto de personas sea cual fuere su modo de desplazamiento.

Para avanzar hacia un modelo de movilidad urbana sostenible, saludable y segura, resulta esencial la transformación del reparto modal, manteniendo y aumentando, si es posible, el % de desplazamientos andando y en transporte público, reduciendo de forma drástica los desplazamientos en vehículo motorizado, y aumentando de forma muy significativa los desplazamientos en bicicleta, que actualmente suponen un % muy reducido en la mayoría de casos. En este sentido, la bicicleta, con la normalización de las bicicletas de pedaleo asistido y de carga, es el modo con mayor potencial de crecimiento. Un crecimiento que no debería ser a costa de los desplazamientos a pie o en transporte público, sino a costa del vehículo motorizado.

Esta transformación del espectro modal es la que, tal como se ha observado en otros países y ciudades con cuotas modales elevadas de uso de la bicicleta, puede tener un efecto transformador. Una mayor presencia de bicicletas en las vías urbanas está demostrado que tiene un efecto pacificador y de reducción de la siniestralidad, favoreciendo una circulación más tranquila y segura, a velocidad más baja, pero a la vez más fluida, puesto que el espacio ocupado por las bicicletas es mucho menor que el de los vehículos motorizados, contribuyendo de una forma clara y rotunda a una movilidad más sostenible y saludable. La pacificación en un sentido amplio es la que permite, a su vez, generalizar y extender el uso de la bicicleta a sectores más diversos de población, como la gente mayor o la población infantil.

El nuevo marco normativo no debería desatender esta necesidad de transformación del reparto modal, sino entenderse como una herramienta para favorecer el incremento de modos activos, especialmente de la bicicleta, que debería ganar terreno como opción masiva de movilidad cotidiana y desincentivar el uso del vehículo privado motorizado, ya que esta es, en sí misma, una estrategia central para una movilidad más segura, saludable y sostenible.

Así pues, el conjunto de derechos y obligaciones que la normativa establezca no debería tener un efecto desincentivador de los modos activos de movilidad, sino al contrario, puesto que su crecimiento es la estrategia más efectiva para garantizar un entorno urbano más seguro y saludable para todas las personas. La supuesta vulnerabilidad de los modos activos de movilidad no lo es en general por su propia condición, sino por efecto del riesgo generado desde la movilidad motorizada.

En este sentido, resulta clave orientar la carga regulatoria a reducir los factores de riesgo asociados a los vehículos con mayor potencial de peligrosidad y con mayor impacto ambiental, que son los vehículos motorizados. En esta línea, para favorecer una movilidad segura, saludable y sostenible, debería reducirse el número de vehículos motorizados, la velocidad a la que se mueven, especialmente en ámbito urbano, el espacio público que tienen destinado, y su impacto ambiental. Una tendencia que el marco normativo debería favorecer y acompañar.

A nivel concreto y a modo de ejemplo, diversos aspectos que sería necesario evitar regular, y otros que sería necesario desbloquear, y otros a promover, respecto el actual marco normativo:

A evitar: aspectos que tendrían un efecto desincentivador del uso de la bicicleta, como por ejemplo:

- El uso del casco obligatorio en el ámbito urbano, que como se ha demostrado en otros países, tiene un gran efecto desincentivador del uso de la bicicleta, y en especial de los sistemas de bicicleta pública y compartida, y no reduce la siniestralidad. Recordar que el casco ciclista protege del primer impacto en caso de caída pero no de impactos de otros vehículos a cierta velocidad.
- Seguro obligatorio para el uso de la bicicleta o matriculación, por su gran efecto desincentivador.

A desbloquear: diversos aspectos actualmente regulados que dificultan el uso cotidiano y diversificado de la bicicleta y el desarrollo de la ciclogística y del cicloturismo.

- Permitir el transporte de más de un menor con sillitas homologadas en bicicleta, basándose en los criterios de capacidad de carga propias de la homologación de la bicicleta.
- Permitir el uso de remolques para el transporte de menores y mercancías, en ciclos y bicicletas, según criterios de homologación de éstos.
- Eliminar el uso obligatorio del casco en las vías ciclistas interurbanas.

A promover: propuestas normativas para facilitar la circulación eficiente y fluida en bicicleta:

- Incorporar la señal de vía ciclista recomendada (rectangular azul) como alternativa a la R-407 que implica obligatoriedad de uso, para dejar opción a circular por calzada, especialmente cuando la vía ciclista no cumpla los criterios mínimos de seguridad y continuidad.
- Incorporar el pictograma de la bicicleta en la señal S-28 de calle residencial, indicando la bidireccionalidad de los sentidos de circulación, para evitar la señal de excepción en cada sentido obligatorio o prohibido en las calles de plataforma única o residenciales.
- Establecer anchos mínimos y suficientes para las infraestructuras ciclables que permitan dar respuesta al incremento de personas usuarias en los próximos años, con soluciones seguras de continuidad en las intersecciones.

Desarrollar las previsiones legales sobre restricciones medioambientales en vías interurbanas y urbanas, toda vez que el texto refundido únicamente se centraba en aspectos competenciales y no sustantivos.

Resulta de carácter estratégico y urgente la implantación efectiva de zonas de bajas emisiones en conurbaciones de más de 50.000 hab, ampliándolo hasta núcleos de población de 20.000 hab o a zonas de protección especial del ambiente atmosférico.

En estos contextos debería limitarse el acceso de vehículos contaminantes, reduciendo el espacio destinado a ellos y ampliando el espacio peatonal y para bicicletas y vmps.

La última y primera milla de distribución de mercancías en ámbito urbano debería ser también regulada evitando la entrada de vehículos pesados y contaminantes en los centros urbanos, con la implantación de centros de microdistribución con vehículos ligeros y no contaminantes, posibilitando el desarrollo de la ciclogística en el ámbito de la paquetería y para el último tramo de distribución de proveedores, así como para la distribución a domicilio del comercio local.

Debería tenerse en cuenta también en este ámbito la protección ambiental necesaria que debería generarse alrededor de los centros educativos, restringiendo y alejando el tráfico

motorizado, facilitando y priorizando el acceso a éstos a través de modos activos de movilidad.

Regulación de nuevas formas de movilidad, desarrolladas al amparo del impulso de una movilidad más sostenible, pero que requieren regulación para asegurar una pacífica convivencia.

Redactado que se propone:

Regulación de nuevas formas de movilidad, desarrolladas al amparo del impulso de una movilidad más sostenible, que requieren de un mejor encaje normativo para garantizar la seguridad en su uso y asegurar una pacífica convivencia.

El actual marco normativo prevé la organización del espacio público en las vías urbanas en dos ámbitos principales: acera para peatones y calzada para vehículos.

El crecimiento del uso de la bicicleta, junto con la llegada de los vehículos de movilidad personal, requiere de un tercer espacio entre éstos dos, adecuado para su circulación de forma segura, segregado allí donde el ancho de calle lo permita, o bien de forma pacificada, si resulta inevitable la convivencia con los vehículos motorizados.

Es importante destacar que, la ausencia de espacios adecuados para circular de forma segura en calzada o vías segregadas, es lo que conlleva la ocupación de aceras y zonas peatonales por parte de ciclistas y personas usuarias de VMP, generando situaciones de conflicto. Es por eso que la protección de los espacios peatonales, especialmente las aceras, requiere de la habilitación de soluciones para bicicletas y VMPs, ganando espacio al vehículo motorizado.

La bicicleta y el conjunto de los ciclos a pedales, incluidos los que disponen de asistencia al pedaleo, son una forma de movilidad consolidada, con un marco normativo a nivel europeo bien definido que no requiere de más regulación constrictiva para su uso.

Los vehículos de movilidad personal, por su corta trayectoria, y por sus características, pueden requerir de algún tipo de regulación extra, aunque en términos generales se considera recomendable establecer cierta equiparación con la bicicleta, puesto que el espacio necesario para circular, o la velocidad, pueden ser bastante equiparables a los de la bicicleta.

En cualquier caso, la incorporación de nuevos aspectos reguladores para los vmp, si se determinan, no deberían extenderse al uso de la bicicleta.

Canalizar el desarrollo normativo de conformidad con los objetivos de la Unión Europea para la década 21-30.

Propuesta de modificación de redacción:

Orientar el desarrollo normativo para facilitar el cumplimiento de los objetivos de la Unión Europea para la década 21-30.

Se considera relevante y urgente el cumplimiento con los objetivos acordados de la Unión Europea en materia de reducción de emisión de gases GEH, de mejora de la calidad del aire, o de reducción de la siniestralidad.

En este sentido, puede resultar estratégico tomar referencias de cómo otros países de nuestro entorno europeo han planteado su marco normativo, especialmente en el ámbito de la bicicleta, para incorporar aquellas medidas que han tenido mayor efectividad en los objetivos deseados.

Por otro lado, el marco europeo de referencia se centra en la próxima década, un período crítico para dar respuesta a la emergencia climática, la crisis de calidad del aire y la reducción de la siniestralidad, y en el que deberían acelerarse los procesos de transformación de la movilidad para minimizar sus efectos negativos en estos tres ámbitos.

El desarrollo normativo debe, no solo evitar bloquear, sino impulsar y facilitar estos procesos de cambio para avanzar hacia una movilidad sostenible, saludable y segura.

Consideraciones sobre la necesidad y oportunidad de su aprobación.

La aprobación del Reglamento General de Circulación que data del año 2003, evidencia el desfase temporal y conceptual, entre la regulación actual y la consecución de los objetivos que la presente reforma pretende. No solo, se busca dar cobertura normativa a conceptos no previstos, por novedosos, en la regulación vigente, sino orientar la misma, a la luz de principios medioambientales y de sostenibilidad que exigen la aceptación de nuevas formas de movilidad. La apuesta por una movilidad más sostenible, pero que, en la medida en que suponen una clara apuesta por la proliferación de usuarios vulnerables, especialmente en el ámbito urbano, exige que toda medida se oriente a preservar la máxima seguridad. Se trata, en definitiva, de desplazar el eje tradicional sobre el que pivota la normativa de tráfico (vía y vehículo) por el más novedoso (persona/entorno urbano).

Así las cosas, el Marco de política de seguridad vial de la UE 2021-2030, la declaración de Estocolmo 2020, la Nueva Agenda Urbana (ONU), la Agenda 2030 y la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, establecen mandatos expresos de adopción de medidas, en relación a la protección de usuarios vulnerables, la recuperación para éstos del entorno urbano y la preservación de su seguridad.

Se estima que la definición del concepto de usuario vulnerable, y su necesaria protección jurídica, tendrá un alto impacto en la mejora de los datos de siniestralidad, que se hace imprescindible, no solo atendiendo a las abultadas cifras actuales de siniestralidad en relación a este colectivo, sino en previsión de su aumento, toda vez que por razones demográficas y de apuesta por medios de movilidad alternativos al motor, se espera su proliferación.

Adicionalmente, las circunstancias propiciadas por la crisis sanitaria de la Covid-19, están evidenciado una necesaria transformación en los hábitos de movilidad, basados en una mayor preeminencia del vehículo privado respecto al público a fin de mantener la distancia social y evitar contagios, pero también, revelan un inusitado impulso a medios de transporte alternativos, especialmente la bicicleta, que no solo restrinja la posibilidad de contagio, por ser éstos de uso individual, sino que al tiempo, permitan una protección medioambiental en términos de sostenibilidad. Toda vez que la base de la reforma que se propone se refiere a los usuarios vulnerables, con incidencia específica en la bicicleta, la reforma pretendida del Reglamento General de Circulación resulta, si cabe, aún más oportuna y necesaria.

Compartiendo la argumentación sobre la necesidad y la oportunidad de la aprobación de una actualización normativa, se considera necesario apuntar que la definición de personas usuarias vulnerables se entiende como relativa, y desde la interacción con los modos generadores de riesgo para el conjunto de los y las usuarias. Caminar o andar en bicicleta no son actividades que conlleven un elevado riesgo intrínseco, lo que hace vulnerables a las personas es la proximidad con la circulación de vehículos motorizados.

Preservar la seguridad de las personas usuarias consideradas vulnerables, no debería implicar una sobrecarga regulatoria sobre estas. El foco regulatorio debería centrarse en los



modos generadores de riesgo que producen una situación de vulnerabilidad en el conjunto de personas que comparten la vía pública en cualquiera de sus modos.

Consideraciones **sobre los objetivos de la norma**

Las dos principales transformaciones que deberían darse en los próximos años en el ámbito de la movilidad, especialmente en el contexto urbano, de cara a avanzar en un modelo más sostenible, saludable y seguro pasarían por una reducción del uso del vehículo privado y un aumento del uso de la bicicleta. Una tendencia que debería trasladarse a la reorganización del espacio en las vías públicas, ganando espacio para el uso de la bicicleta y vmp, reduciendo el espacio para vehículos motorizados.

Este trasvase de cuota modal es un aspecto clave para avanzar hacia entornos urbanos más seguros y saludables, con menos generación de riesgo y menos situaciones de vulnerabilidad para el conjunto de personas que comparten el uso de las vías urbanas, por lo que un nuevo marco normativo debería favorecer estas tendencias.

Se proponen en este apartado dos nuevos objetivos:

- **Favorecer el crecimiento del uso de la bicicleta como solución masiva de movilidad cotidiana, orientando el marco normativo para facilitar un uso más generalizado de ésta, en tanto que opción de movilidad activa, saludable, sostenible y segura.**
- **Desincentivar el uso del vehículo privado motorizado como solución de movilidad cotidiana, especialmente en el ámbito urbano, por su impacto ambiental, por su elevado consumo energético, por su alta ocupación de espacio público y por la generación de situaciones de riesgo que conlleva para el conjunto de personas usuarias de la vía pública.**

En este sentido, el marco normativo debería garantizar la continuidad de la circulación segura en bicicleta en el ámbito urbano, estableciendo las condiciones para hacer ciudades 100% ciclables, y debería propiciar la incorporación de soluciones seguras para la bicicleta en el ámbito interurbano, con criterios de priorización por volumen de población y de conectividad y amplificación del transporte público, especialmente del sistema ferroviario.

1. Aumentar el nivel de seguridad de los usuarios de las vías, especialmente de los vulnerables en términos de sostenibilidad.

En primer lugar, se propone una nueva redacción de este punto, atendiendo a cuestiones de comunicación inclusiva así como a cuestiones de interpretación, por ello se propone:

1. Aumentar el nivel de calidad del aire en beneficio del conjunto de personas usuarias de las vías públicas, desincentivando los modos y el uso de vehículos con mayor impacto ambiental.

La única forma de mejorar la calidad del aire del espacio público y hacer entornos más saludables para las personas, pasa por reducir las emisiones de gases contaminantes y micropartículas, que en el ámbito urbano proceden principalmente de los vehículos motorizados. Por ello, el nuevo marco normativo debería incidir en restricciones de acceso a núcleos urbanos a este tipo de vehículos, con especial énfasis en entornos de centros educativos y centros de salud.

2. Reducir el nivel de siniestralidad en general, y específicamente de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas) en vías urbanas

En primer lugar, se propone que la redacción de este punto sea más inclusiva atendiendo a cuestiones de género, y que focalice la atención en los agentes generadores de riesgo, más que en los agentes que padecen situaciones de vulnerabilidad, por ello se propone:

Reducir el nivel de siniestralidad en general, y específicamente de las personas usuarias vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas) en vías urbanas, incidiendo en la reducción del riesgo por parte de los modos y vehículos con más potencial de peligrosidad.

Se plantea de nuevo el argumento ya desarrollado en el apartado de problemáticas a resolver, de que el incremento de los modos activos de movilidad y la reducción del uso del vehículo motorizado es una estrategia clave para avanzar hacia espacios urbanos más seguros, con menos riesgos y menos situaciones de vulnerabilidad para el conjunto de la ciudadanía. Es por ello que el nuevo marco normativo debería orientar esta reducción del uso del vehículo privado, y de la velocidad de éste, que es en general un factor de riesgo principal.

En este sentido resultan especialmente de interés el fomento de zonas pacificadas y de tráfico motorizado restringido, con especial énfasis en entornos escolares, que el nuevo marco normativo debería fomentar.

La limitación máxima a 30 km/h debería generalizarse en todo el ámbito urbano, para reducir la lesividad de posibles impactos de vehículos a peatones y ciclistas. Una limitación que debería disponer de las herramientas necesarias para hacerse efectiva, con los elementos sancionadores necesarios para su cumplimiento.

La limitación a 30 km/h en todas las vías urbanas es necesaria, pero no suficiente para garantizar la seguridad del conjunto de personas que hacen uso de ellas. La limitación a 30 puede resultar insuficiente para generar un espacio seguro de circulación para bicicletas, que en las vías con ancho suficiente debería disponer de un espacio segregado, y para calles estrechas con soluciones de convivencia, la limitación debería reducirse a 20, y a 10 para los ámbitos peatonales.

Por otro lado, el marco normativo debería prever la incorporación de nuevos indicadores para medir la seguridad vial más allá de los accidentes y de la lesividad de éstos. Definir indicadores que midan la percepción de seguridad o inseguridad de una vía, intersección o espacio urbano por parte de las personas usuarias más vulnerables (peatones y ciclistas).

Integrar estos indicadores en la gestión de la movilidad y en la planificación y mejora de infraestructuras y del espacio urbano en general.

La existencia de una formación sobre movilidad sostenible, saludable y segura, y sobre circulación urbana en bicicleta, dentro del currículum educativo sería una estrategia adecuada para acompañar la difusión y normalización del nuevo marco normativo y promover conductas que favorezcan la circulación responsable y eviten situaciones de riesgo en la población adolescente y juvenil.

3. Establecimiento de un marco general regulatorio de los vehículos de movilidad personal.

Tal como se ha planteado en el apartado de problemáticas a resolver, los vehículos de movilidad personal, por su corta trayectoria, y por sus características, pueden requerir de algún tipo de regulación extra, aunque en términos generales se considera recomendable establecer cierta equiparación con la bicicleta, puesto que el espacio necesario para circular, o la velocidad, pueden ser bastante equiparables a los de la bicicleta.

En cualquier caso, la incorporación de nuevos aspectos reguladores para los vmp, si se determinan, no deberían extenderse al uso de la bicicleta.

4. Inclusión y regulación de nuevas señales y marcas viales.

El nuevo marco regulatorio debería incorporar las señales y marcas viales necesarias para favorecer el crecimiento del uso de la bicicleta como opción de movilidad cotidiana, dando énfasis a la fluidez, la seguridad y la eficiencia de los desplazamientos en bicicleta.

Algunas de las señales y marcas viales que deberían incorporarse:

- Incorporar la señal de vía ciclista recomendada (rectangular azul) como alternativa a la R-407, que implica obligatoriedad de uso, para dejar opción a circular por calzada, especialmente cuando la vía ciclista no cumpla los criterios mínimos de seguridad y continuidad.
- Incorporar el pictograma de la bicicleta en la señal S-28 de calle residencial, indicando la bidireccionalidad de los sentidos de circulación, para evitar la señal de excepción en cada sentido obligatorio o prohibido en las calles de plataforma única o residenciales.
- Marca vial de paso para bicicletas con los datos de 25cm x 25cm, ya normalizada en la infraestructura ciclista de diversos municipios.
- Incorporar la señal que califica al coche como invitado en zonas pacificadas de prioridad invertida, ya utilizada en otros países europeos.
- Señal de giro permitido a la derecha para bicicletas con semáforo en rojo en intersecciones semaforizadas, utilizada ya en diversos países europeos.

5. Reducir la tasa de siniestralidad en los términos que señala la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

En primer lugar, se propone que el punto sea más amplio, incluyendo no sólo los efectos derivados de la accidentalidad sino también aquellos efectos nocivos sobre la salud derivados del tráfico, pudiendo unificarse con el punto 2 centrado en la siniestralidad:

Reducir la tasa de siniestralidad en los términos que señala la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 así como mejorar la calidad del aire en España

La Organización Mundial de la Salud (OMS) tiene en cuenta diferentes aspectos en el concepto de salud, incluyendo no solo la ausencia de enfermedad, sino también el confort y el bienestar. En octubre de 2016, la OMS reconoció que las ciudades podían tener un gran impacto en la salud, apuntando al tráfico de las ciudades, como uno de los elementos clave en las enfermedades no transmisibles (Health as the pulse for the new urban agenda, 2016).

Según el Informe sobre la calidad del aire en Europa 2016, publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), la contaminación del aire en España produce 20 veces más muertes que el número de víctimas en los accidentes de carretera.

La contaminación del aire es un problema de salud pública en España, además de muertes directamente asociadas a ella, existe un amplio rango de efectos nocivos sobre la salud, cobrando especial relevancia aquellos que se producen sobre el sistema cardiovascular y el tracto respiratorio, tanto superior, como inferior, de acuerdo con estudios del Instituto de Salud Carlos III.

Consideraciones sobre las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

Los cambios deben realizarse mediante la modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre o mediante modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. No se contemplan posibles soluciones alternativas no regulatorias.

Fuera del ámbito normativo, la divulgación de dicha normativa y de sus principios inspiradores debería ser un aspecto esencial para la interiorización por parte de la ciudadanía, en el ámbito de la comunicación institucional, y de la redefinición y actualización de los contenidos para los diversos permisos de conducción de vehículos.

En este sentido, la existencia de una formación sobre movilidad sostenible, saludable y segura, y sobre circulación urbana en bicicleta, integrada dentro de la educación reglada, sería una estrategia adecuada para acompañar la difusión y normalización del nuevo marco normativo. Todos los modos de transporte han de utilizar la vía pública y las infraestructuras bajo la máxima de respetar y garantizar la seguridad de las personas usuarias vulnerables, independientemente del modo de transporte que se utilice. Además, la emergencia climática en la que vivimos hace más necesario que nunca la promoción de la movilidad sostenible, y en especial, de la movilidad activa como modos de transporte habitual. Existen experiencias en toda Europa que muestran cómo integrar formación en estos ámbitos en jóvenes y adolescentes promueve sociedades más respetuosas y genera hábitos de movilidad más saludables y sostenibles, con elevados porcentajes de uso de la bicicleta en entornos urbano

Des del punto de vista comunicativo, deberían establecerse criterios más estrictos sobre la publicidad de vehículos motorizados, especialmente sobre la promoción o normalización que ésta pueda hacer de conductas imprudentes y temerarias al volante, y exigiendo una mayor información sobre el impacto ambiental y la eficiencia de los vehículos.

También resulta relevante para favorecer el cambio modal, la promoción de la intermodalidad, con aparcamientos seguros en las estaciones ferroviarias, tanto de cercanías como media y larga distancia, y en estaciones de autobús interurbano, para facilitar la combinación de transporte público y bicicleta para la primera/última milla en desplazamientos interurbanos como alternativa al vehículo privado motorizado.

Por otro lado, destacar que sería conveniente y necesaria también una actualización coordinada y coherente con del RGC de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, para evitar disfunciones e incoherencias entre ellas, entiendo el RGC como una concreción y desarrollo de los principios legislativos promulgados por la ley.