



ALEGACIONES QUE PRESENTA LA MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA AL

REAL DECRETO XXX/ 2021, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A USUARIOS VULNERABLES DE LA VÍA, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO 1428/2003, DE 21 DE NOVIEMBRE

NOTA: El texto entrecomillado señala el enunciado del artículo, incorporando en **negrita y cursiva** las modificaciones que se proponen.

La **Mesa Española de la Bicicleta** considera que las reformas que introduce este Decreto mejoran la regulación actual de la circulación de la bicicleta, pero entiende que llega tarde, a la vista de la evolución de las ordenanzas municipales en materia de movilidad. Además, se queda corta e incompleta incluso frente a proyectos de reforma del Reglamento General de Circulación elaborados en 2013 y 2014 por la DGT, que pretendían regular no sólo la **movilidad urbana** de las bicicletas, sino también la **movilidad interurbana**.

La **Mesa Española de la Bicicleta** presenta este documento de alegaciones con la pretensión de mejorar el contenido de esta reforma parcial del Reglamento, dedicada a la protección de los usuarios vulnerables de la vía, sin renunciar el objetivo una regulación reglamentaria completa, que exige la previa aprobación de una Ley de Movilidad, Tráfico y Seguridad Vial, reiteradamente demandada por la Mesa y por otros colectivos.

Por todo ello, presenta las siguientes **ALEGACIONES**:

ARTÍCULO ÚNICO. UNO

El artículo 12, su encabezado del artículo y su apartado 1 del Reglamento no son objeto de la reforma, pero deberían modificarse en el siguiente sentido:

“Artículo 12. Normas relativas a ciclomotores y motocicletas

1. Suprimido”

Justificación: carece de sentido mantener en este encabezado la referencia a “ciclos”, ya que las normas relativas a ciclos aparecen ahora reguladas con la reforma del Reglamento en sus artículos 176 y 17. Además, no suprimir el apartado 1 lleva a una doble contradicción.

Por un lado, en este apartado 1 del artículo 12 se fija la edad máxima para llevar a un niño en silla de bicicleta en 7 años, mientras que, de manera sorprendente, en el artículo 177.1 se rebaja a cinco años; rebaja, dicho sea de paso, que se establece sin ningún tipo de justificación y con el agravante de que teóricamente se trata de una reforma para fomentar la movilidad en bicicleta. Por otro lado, en el art. 12.1 se autoriza sólo una silla infantil acoplada a la bicicleta, mientras

que en el art. 177.1, con mejor criterio en este caso, se habla de “asientos adicionales”, en plural, admitiendo la posibilidad de que en una bicicleta se pueda transportar más de una sill, cosa habitual en cualquier país centroeuropeo.

ARTÍCULO ÚNICO. DOS

El artículo 18, apartado 2, párrafo tercero, apartado a) del Reglamento debería quedar redactado así:

“Se exceptúa de lo dispuesto en los párrafos anteriores:

a) la utilización de dispositivos integrados y, debidamente homologados, en el casco de protección de los conductores de motocicletas, ciclomotores **y bicicletas**, con fines de intercomunicación o navegación, y siempre que no afecten a la seguridad de la conducción.”

Justificación: no hay razón para excluir a los conductores de bicicletas, ya que en el mercado este tipo de dispositivos homologados para acoplarlos a los cascos ciclistas, con alcance de hasta 500 m. Su utilización por grupo de ciclistas redundaría en su seguridad, permitiendo el aviso de peligros.
<https://www.zonaoutdoor.es/catalog/intercom-bici>

ARTÍCULO ÚNICO. CINCO

El artículo 36 del Reglamento (Utilización de arcenes)

Apartado 1 debería modificarse su párrafo tercero e incluir un párrafo cuarto dentro de este apartado , quedando redactados así:

“1. Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

Deberán también circular por el arcén de su derecha si fuera transitable y suficiente o, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación.

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

Cuando se interrumpa el arcén de cualquier vía, por falta de continuidad o por la intersección con otras vías o con carriles de incorporación o de salida, los conductores mencionados en el primer párrafo de este apartado 1, podrán seguir su trayectoria ajustando su circulación al margen derecho de la calzada.”

Justificación: En el párrafo tercero ha de suprimirse la expresión "en todo caso", porque impide contemplar el supuesto que se incluye en el nuevo párrafo cuarto, cuya justificación es clara. Evidentemente es imposible que el ciclista y los demás conductores de vehículos del párrafo primero puedan circular por un arcén de autovía cuando éste desaparece en los tramos de incorporación o salida, debiendo en esos casos continuar su trayectoria cruzando el tramo de carril de incorporación o de salida. Es necesario suplir esa peligrosa laguna normativa para garantizar la seguridad de los ciclistas.

Apartado 2, debería modificarse para matizar el enunciado, quedando redactado así:

"Se prohíbe que los vehículos enumerados en el párrafo primero del apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos **también por la calzada de no existir arcén o no ser transitable o suficiente**, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía. En todo caso, las bicicletas deberán colocarse en hilera en aquellos tramos sin visibilidad, o cuando formasen aglomeraciones de tráfico.

Excepcionalmente, y cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso”.

Justificación: Es necesario eliminar posibles interpretaciones que impidan a los ciclistas circular en paralelo cuando el arcén sea insuficiente o intransitable.

Apartado 3, debería quedar redactado así:

“3. En el supuesto de que la circulación en los carriles de la vía se encuentre retenida por congestión del tráfico, se habilitará el uso extraordinario del arcén derecho por motocicletas, que no podrán superar los 30 Km/h y circularán en columna de a uno, extremando la precaución, **no pudiendo adelantar a** los vehículos que vengan obligados a circular por el arcén, especialmente **a** las bicicletas.”

Justificación: se sustituye la autorización a los motoristas de adelantar por el arcén a los vehículos obligados a circular por él, por la prohibición de hacerlo. La razón es garantizar la seguridad de los ciclistas. Aunque el texto del Real Decreto pone énfasis en que los motociclistas adelantando por el arcén deben respetar “la prioridad de los vehículos obligados a circular por el arcén, especialmente las bicicletas”, lo cierto es que se crea una situación de peligro si en una franja tan estrecha como el arcén una moto adelante a ciclistas que se supone que están en movimiento. La garantía del espacio de separación de 1,5 metros se elimina por completo y un ligero toque puede tirar al ciclista contra el quitamiedos o un terraplén.

ARTÍCULO ÚNICO. CINCO BIS (Nuevo)

El artículo 38, apartado 1, del Reglamento debería añadir una precisión en su párrafo 2, quedando redactado del siguiente tenor:

“1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de 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. ***Cuando existan carriles de incorporación o salida en los que se interrumpa el arcén, los conductores de bicicletas circularán por la calzada de la autovía ajustado al margen derecho de la misma y gozando de preferencia***

Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo”.

Justificación: en coherencia con lo solicitado modificar en el art. 36-1 párrafo segundo. Evidentemente es imposible que el ciclista pueda continuar circulando por un arcén de autovía cuando éste desaparece en los tramos de incorporación o salida, debiendo en esos tramos seguir su trayectoria cruzando el tramo de carril de incorporación o de salida, gozando de prioridad de paso sobre los vehículos que pretendan acceder o salir de la autovía. Es suplir esa peligrosa laguna normativa para garantizar la seguridad de los ciclistas.

ARTÍCULO ÚNICO. CINCO TER (Nuevo)

El artículo 50, apartado 1, del Reglamento (Límites de velocidad en vías urbanas y travesías) no es objeto de reforma de este Decreto, pero debería serlo si de lo que se trata es de proteger a los grupos vulnerables. Podría quedar redactado así:

- “1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:
- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera ***y en calles y zonas residenciales***
 - b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
 - c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación. ***No obstante, el carril de la derecha, salvo excepciones debidamente justificadas y señalizadas, tendrá limitada la velocidad a 30 km/h.***”

Justificación: En el apartado a) se debe añadir la referencia a “calles y zonas residenciales”, en coherencia con la señal S-28, que fija para estas zonas una velocidad máxima de 20 km/h.

En el apartado c) se debe añadir que en las en vías de dos o más carriles por sentido de circulación por regla general el carril de la derecha debe tener limitada su velocidad a 30 Km/h. Esto es necesario si se quiere crear un entorno seguro para los ciclistas, VMP y también para los peatones. La medida está en consonancia con la idea de la Unión Europea de establecer la Ciudad 30. No es

suficiente la previsión vigente del apartado 2 del artículo 50, en el sentido de que “Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal”, porque se está obligando a los ayuntamientos a gastar dinero en señalización, calle a calle, para adoptar una medida que muchos de ellos consideran que debe ser general y no la excepción. Lo lógico es que la norma general sea la que ahora se propone (carril de la derecha limitado a 30 km/h) y que la excepción sea elevar el límite de 30 Km/h. en el carril derecho, igual que es excepcional lo dispuesto en el apartado 3 del art. 50 (“Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica”

ARTÍCULO ÚNICO. CINCO QUATER (nuevo)

El artículo 51, apartado 1, del Reglamento (Velocidades máximas en adelantamientos)

No es objeto de reforma de este Decreto, pero debería modificarse para ser coherente con lo que se dispone en el nuevo artículo 85, apartado 4, sobre adelantamientos a peatones y vehículos vulnerables. El apartado 1 del artículo 51 podría quedar redactado así:

“1. Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurren por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.

No obstante, cuando en estas vías se adelante a peatones, vehículos de tracción animal, conductores de ciclomotores, de vehículos de movilidad personal, ciclistas o conjunto de ciclistas, se estará a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 85 de este Reglamento.”

Justificación: Es preciso que no haya contradicción entre lo establecido en el artículo 51.1 y el nuevo 85.4 del Reglamento, ya que para adelantamiento de vehículos vulnerables el criterio es el contrario al del apartado 1 del art. 51, es decir, ha de aminorarse la velocidad en 20 Km/h.

ARTÍCULO ÚNICO. CINCO QUINQUE (Nuevo)

El artículo 57 del Reglamento. Intersecciones sin señalizar, debería añadir en su apartado c) un párrafo que precise con mayor detalle su contenido normativo, quedando redactado así:

“1. En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

- a) Tendrán derecho de preferencia de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.
- b) Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.

c) Los vehículos obligados a circular por el arcén tendrán preferencia frente a los vehículos que cruzan su trayectoria al salir de la vía o al acceder a la misma.

Justificación: Es la misma razón expuesta en la alegación al artículo 38.

d) En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquéllas. En todo caso, , el ciclista gozará de prioridad y ocupará la parte de la misma que necesite para hacerse ver, debiendo el resto de vehículos reducir la velocidad, evitar cortar su trayectoria y facilitar su maniobra.”

Justificación: Es un compromiso adquirido de antiguo con la DGT y es el momento de hacerlo efectivo. Es imprescindible que el ciclista tenga un medio de defensa en el interior de las glorietas dado que muchos accidentes son debidos a que el ciclista que se ajusta estrictamente a la derecha propicia que el resto de usuarios calculen mal la velocidad y la situación del ciclista por ser menos visible.

ARTÍCULO ÚNICO. SEIS (Nuevo)

El artículo 64 del Reglamento (Normas generales y prioridad de paso de ciclistas) La reforma mejora el texto vigente, ya que incluye a los ciclomotores entre los vehículos que deben ceder el paso ante los ciclistas en los supuestos que regula. Sin embargo, estos supuestos deben incrementarse para garantizar la seguridad del ciclista, que es lo que pretende esta reforma del Reglamento General de Circulación.

Apartado a)

“a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados. Igualmente, cuando, en ausencia de paso ciclista, circulen por el lateral derecho del paso de peatones a velocidad moderada, respetando el tránsito de peatones y sin irrumpir en él de manera súbita”.

Justificación: Dada la exigua existencia de pasos ciclistas para cruzar las vías, es aconsejable establecer esta posibilidad.

Apartado d) (nuevo)

“d) Cuando circulen por zonas de prioridad peatona y de plataforma única de calzada y acera”

Justificación: En aquellas zonas de prioridad peatonal en las que la autoridad municipal autorice el tránsito de algunos vehículos a motor, las bicicletas deben tener prioridad respecto a la circulación de estos vehículos. Igualmente, en las zonas de plataforma única de calzada y acera.

Apartado e) (nuevo)

“e) Cuando circulen por un arcén y crucen una vía hasta incorporarse de nuevo al arcén que le da continuidad”

Justificación: Es muy peligroso para el ciclista en ruta que circula por el arcén atravesar una vía hasta alcanzar el tramo de arcén siguiente que da continuidad a aquel por el que circulaba. Esto es especialmente peligroso cuando la vía que cruza tiene un carril de aceleración para incorporarse a la vía por la que circula el ciclista.

ARTÍCULO ÚNICO. SIETE

El artículo 65 del Reglamento (Supuestos de prioridad de peatones sobre conductores) debería quedar redactado así en los siguientes apartados:

Apartado 1. e)

“e) Cuando transiten filas escolares, *tropas en formación o comitivas organizadas*”.

Justificación: Estas son excepciones establecidas en la Ley de Tráfico (artículo 25.1 e), el Reglamento actual así las reproduce y es ilegal que ahora las suprima la reforma del Reglamento. Además, no es comprensible que una comitiva organizada, como un entierro o una manifestación, no tengan prioridad sobre el tránsito de vehículos.

Apartado 2

Su enunciado debería decir simplemente:

“2. En las aceras y zonas de prioridad peatonal.”

Justificación: Hay que incluir las aceras, porque, aunque son de uso exclusivo peatonal, ello ni impide que las crucen los vehículos a motor para entrar y salir de garajes de los inmuebles. Además, mantener sólo el supuesto de cruce de vehículos por “zonas peatonales” no es coherente con el cambio de definición que plantea este Decreto para el apartado 56 del Anexo I de la Ley de Tráfico. La “zona peatonal” pasa de ser una zona “reservada” a la circulación de peatones (o sea, exclusiva de éstos) a ser zona “reservada al tránsito y estancia prioritarios de peatones”. Por tanto. La preferencia del peatón en zonas peatonales no sólo existe cuando un vehículo “cruza” la zona, sino también cuando “transita por ella” en los casos en que esté permitido, cosa que sucede habitualmente para la entrada en garajes, circulación de taxis, acceso a hoteles, situados en zonas peatonales, o sea, de prioridad peatonal.

ARTÍCULO ÚNICO. OCHO

El artículo 85, apartado 4 del Reglamento (Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra) debería modificar su contenido en dos aspectos: uno referido al adelantamiento a un grupo de ciclistas y otro a la necesaria distinción entre adelantamientos en poblado y fuera de poblado.

“4. Cuando se adelante a peatones, vehículos de tracción animal, conductores de ciclomotores, de vehículos de movilidad personal, ciclistas o conjunto de ciclistas, el conductor que adelanta deberá tener especial cuidado con la maniobra, con objeto de evitar crear cualquier situación de peligro para éstos. *Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a todos los efectos.*”

En adelantamientos fuera de poblado, antes de iniciar el adelantamiento y durante toda la maniobra, el conductor que adelanta deberá reducir la velocidad respecto al límite existente en la vía en al menos 20 km/h, a fin de garantizar que los usuarios adelantados no vean comprometida su estabilidad y seguridad.

Además, deberá hacerlo, además, ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso, de la calzada, dejando una separación lateral de seguridad de al menos 1,5 metros, quedando prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a los **vehículos vulnerables** que circulen en sentido contrario, incluso **si éstos** circulan por el arcén.

En adelantamientos en poblado, si la vía tiene dos o más carriles en el mismo sentido, deberá hacerlo por el carril contiguo. Si es de un solo carril, únicamente podrá hacerlo cuando el conductor de uno de los vehículos mencionados en el primer párrafo de este apartado se orille a la derecha sin poner en riesgo su integridad. En todo caso el adelantamiento deberá realizarse respetando la distancia longitudinal de seguridad y la lateral de 1,5 metros

Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el primer párrafo del presente artículo el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada”.

Justificación: *Debe establecerse un criterio general por seguridad jurídica. La unidad móvil que configura el grupo ciclista no sólo ha de establecerse como criterio a efectos de prioridad de paso, que es lo que dice actualmente la Ley, sino también en el resto de circunstancias y, sobre todo, en maniobras de adelantamiento por un vehículo a motor. Quien pretenda rebasar a un grupo es necesario que calcule la maniobra para realizarla sin cortar al grupo.*

Debe mantenerse la diferencia entre adelantar fuera de poblado y en poblado que existe en el vigente Reglamento de Circulación, pero aplicando los nuevos criterios que establece la reforma que ahora se pretende. En primer lugar, porque no es lo mismo adelantar en vías interurbanas que en ciudad. En ciudad hay que distinguir si se trata de una vía de uno o de dos o más carriles en un mismo sentido de circulación. Si es de un único carril el adelantamiento a un ciclista está muy limitado ya que, según el nuevo art. 176.3 “En vías con un solo carril de circulación o con un solo carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan”. Si es de dos carriles en un mismo sentido, es necesario obligar a que el vehículo a motor que adelante a un ciclista u otro vehículo vulnerable lo haga por el carril contiguo, para que guarde las distancias de seguridad, pero no por el carril contrario, como sucede en adelantamientos interurbanos. En segundo lugar, este apartado 4 del art. 85 está en relación con el nuevo artículo 51.1, que regula la velocidad máxima en adelantamientos y que se refiere a adelantamientos “en vías convencionales”, autorizando aumentar la velocidad en 20 Km/h a la permitida. Por eso en este artículo, como se sugiere en la alegación expuestas más arriba, , se debe hacer referencia al diferente criterio que fija el art. 85.4 para adelantamientos a vehículos vulnerables en ese tipo de vías.

Debe sustituirse la referencia “al presente artículo” por “al presente apartado”, ya que es en éste donde se especifican los vehículos vulnerables que son objeto de reglas especiales para su adelantamiento. Además, debería simplificarse el criterio establecido en este último párrafo. Es complejo para el conductor de un vehículo a motor calcular la distancia de seguridad de un adelantamiento a otro vehículo a motor si tiene que pensar en dejar “ un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada”. Es preferible fijar como criterio general que “ha de dejar un margen lateral de al menos 1,5 metros”.

ARTÍCULO ÚNICO. NUEVE BIS (Nuevo)

El artículo 94, párrafo inicial, del Reglamento (Lugares prohibidos) no aparece reformado por este Decreto, pero sería conveniente su modificación para acomodarlo al nuevo artículo 179.2. En consecuencia, debería comenzar su enunciado diciendo:

“Sin perjuicio de lo establecido por las ordenanzas municipales sobre parada y estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras, paseos y demás zonas peatonales,

1. Queda prohibido parar: ...”

Justificación: Es necesario dar coherencia al art. 94 en relación con el nuevo artículo 179, cuyo apartado 2, dispone: “Los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras, paseos y demás zonas peatonales, en espacios debidamente señalizados, y siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ellos, y atendiendo especialmente a la seguridad y movilidad de las personas con movilidad reducida o con discapacidad”.

ARTÍCULO ÚNICO. DIEZ

El artículo 118, (Cascos y otros elementos de protección) suprime algunos supuestos e incluye otros sin justificación alguna, por lo que debería modificarse con la siguiente redacción:

Apartado 2.

“2. El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar casco de protección en las vías interurbanas, **salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor,** siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años en todo tipo de vías. Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.”

Justificación: El Decreto elimina de este artículo 118 apartado 2, una excepción que figura en el vigente apartado 1 y no se entiende por qué. Si la obligación de portar casco ciclista en vías urbanas es por motivos de seguridad, cabe entender que si se exceptiona en casos de calor extremo o por razones médicas debidamente justificadas es también por razones de seguridad y no de comodidad. En consecuencia, es incomprensible que con la reforma que ahora introduce el Decreto se elimine esa garantía de seguridad. Por tanto, abogamos por su mantenimiento, en coherencia, además, con el art. 119.3 del Reglamento, que no es derogado por el Decreto que ahora se desea aprobar.

Por otra parte, proponemos la supresión de este párrafo “Los conductores que desarrollen su actividad profesional circulando en bicicletas o ciclos, están obligados a utilizar casco de protección en vías urbanas y travesías”. Esta es una medida, en todo caso, de competencia laboral. No se entiende que se establezca con el casco obligatorio para esos profesionales cuando los demás ciclistas mayores de 16 años, no tienen esa misma obligación. Todo lo más, debería sustituirse la obligación por una recomendación.

Apartado 3. Párrafo primero

El párrafo primero de este artículo debe reformarse quedando redactado así:

“3. Los conductores de vehículos de movilidad personal estarán obligados a utilizar casco de protección homologado en todo tipo de vías por las que estos vehículos circulen”.

Justificación: Ha de suprimirse la especificación de que los conductores de estos VMP menores de dieciséis años han de llevar casco. Si, de acuerdo con el artículo 178.3 que introduce este Decreto, la edad mínima para conducir un VMP es 15 años, sólo regiría esa obligatoriedad para los conductores de una franja de edad mínima, entre los 15 y los 16 años de edad.

Dada la peligrosidad y fragilidad de estos VMP debería exigirse el casco obligatorio con independencia de la vía y de la edad.

ARTÍCULO ÚNICO. QUINCE

El artículo 125, apartado 1, del Reglamento (Normas relativas a circulación de peatones por autopistas y autovías) debería tener la siguiente redacción:

“1. Los peatones no podrán circular por autopistas, por autovías, ni por otras vías o zonas de vías señalizadas en este sentido, salvo en los casos y condiciones que se determinan **en este artículo**”.

*Justificación: Existe un error en la redacción, porque en lugar de remitirse al propio artículo 125, reenvía al **artículo 130**, que nada tiene que ver con la circulación de peatones por autovías y autopistas, (se refiere a la Inmovilización del vehículo y caída de la carga.*

ARTÍCULO ÚNICO. QUINCE BIS

El artículo 155 del Reglamento. (Señales de obligación) no es objeto de este Decreto de reforma, pero debería modificarse al objeto de suprimir 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”.

Supresión de la señal R-407 a).

Justificación: La obligación a los ciclos de ir por estas vías no pudiendo ir teóricamente por la calzada, tiene tres inconvenientes claros: Uno, que, 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. Dos, que 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. y, tres, que al ser obligatorio debería ponerse en cada intersección o posibilidad de incorporarse a ese carril bici, cosa que no sucede en la realidad.

La supresión ha de realizarse también en el Anexo II.5.6 del Reglamento.

*Parece más coherente que rija a estos efectos la señal indicativa **S-64 Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada**. Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido*

de la circulación.” Otra fórmula es crear una **señal indicativa específica**, como la S-35 implementada por alguna Administración local en su catálogo de señales.

ARTÍCULO ÚNICO. DIECIOCHO

El artículo 175 del Reglamento. (Normas básicas relativas a movilidad y estancia de peatones en la vía pública) debería modificar su redacción en los apartados 1 y 4, en los siguientes términos:

Apartado 1.

“1. Las aceras son el espacio de la vía reservado para la movilidad y estancia de los peatones, estando prohibida la circulación por ellas de cualquier tipo de vehículo, **excepto para entrada y salida de garajes, en cuyo caso el conductor extremará la precaución, respetando en todo caso la preferencia del peatón. La circulación de bicicletas por la acera sólo se permitirá en los términos previstos en el art. 176.2 de este Reglamento.**

Justificación: debería contemplarse la excepción de entrada y salida de vehículos de los garajes y las medidas de seguridad de la maniobra.

Por otra parte, la circulación de bicicletas por aceras y zonas peatonales debería regularse por razones sistemáticas en el art. 176, que lleva la rúbrica de “Normas básicas de circulación de bicicletas” y no en éste, dedicado a “normas básicas relativas a la movilidad y estancia de peatones en la vía pública”. Por tanto, basta en este segundo párrafo con una remisión al art. 176.2 de este Reglamento.

En todo caso, ha de suprimirse la circulación de vehículos de movilidad personal por la acera, cualquiera que sea la edad de su conductor.

Apartado 4. Debería modificarse, añadiendo un segundo párrafo con la siguiente redacción:

“4. Salvo por motivos de seguridad, no podrán establecerse en los pasos de peatones, o en sus inmediaciones, elementos o cualquier instalación que dificulte su visibilidad o que dificulten la movilidad peatonal.

En ningún caso se habilitarán en tal ubicación espacios de parada o estacionamiento de furgonetas, camiones o autobuses, siendo aconsejable reservarlos para vehículos de dos o tres ruedas.”

Justificación: La visibilidad en el paso de peatones se reduce de manera considerable si está en su inmediación aparcado un vehículo más ancho y alto que un coche. Se aumenta la visibilidad si el espacio se reserva para parada o estacionamiento de vehículos de dos o tres ruedas, que son menos alargados y mucho menos altos.

El artículo 176 del Reglamento. (Normas básicas de circulación de bicicletas)

Apartado 1. Debería cambiarse su redacción, para establecer un criterio general positivo:

“1. Con carácter general, las bicicletas circularán por la calzada, teniendo preferencia en las vías y carriles con velocidad limitada a 30 km/h sobre los vehículos a motor y ciclomotores. La autoridad municipal podrá reafirmar la medida con la señalización horizontal y vertical correspondiente. Si hubiere carriles bici u otras vías reservadas a la bicicleta, los ciclistas circularán preferentemente por ellas”.

Justificación: En aras de la movilidad segura en bicicleta, debería especificarse que en las vías y carriles con velocidad limitada a 30 km/h el ciclista tendrá preferencia. El calmado de tráfico debe ir acompañado de una afirmación de la preferencia de la bicicleta sobre los vehículos a motor y ciclomotores. Es importante no sólo por la seguridad del ciclista, sino también, como sucede en otras normativas europeas, porque, en caso de colisión, la carga de la prueba recae en quien tiene el deber de respetar la preferencia. La medida es básica si se quiere, de verdad, introducir con seguridad la bicicleta en la calzada. Por ello no queda en manos de la autoridad municipal adoptar la medida, sino reafirmarla con la correspondiente señalización.

Por otra parte, la redacción que figura en el Decreto: “Salvo que exista carril o vía específicos, las bicicletas circularán por la calzada”, implica la obligación de circular, si lo hay, por el carril o vía específico, lo cual dificulta la circulación en bicicleta si se desea hacer un giro a la izquierda o si el carril bici está congestionado. Ésta es una vieja reivindicación ciclista que se ha concretado en el deseo de que se cambie la señal R-407 a), para que en vez de ser una señal de obligación sea de indicación S-64. Los carriles bici deben ser carriles reservados a las bicicletas, pero no obligatorios si se va en bicicleta.

Apartado 2. Por razones sistemáticas y para no incurrir en redundancias, debería traerse a este apartado lo regulado en el art. 175.1 y con las siguientes modificaciones:

“Las bicicletas no podrán circular por la acera. Sólo estarán autorizados los ciclistas menores de catorce años, siempre que vayan a cargo de una persona mayor de edad que se desplace a pie, respetando en todo caso la prioridad y la seguridad de los peatones”

Justificación: Es necesario separar la circulación por la acera de la circulación por zonas de prioridad peatonal. De ahí que sea preferible incluir en este apartado 1 la primera parte del apartado 2 (circulación por acera), reservando el apartado 2 para la circulación de las bicicletas por zonas de prioridad peatonal.

Un elemento básico de la movilidad sostenible es posibilitar que desde pequeños los niños y niñas se acostumbren a circular en bicicleta. No debe quedar a la discrecionalidad de los ayuntamientos decidir si los niños pueden o no ir en bicicleta por la acera, máxime cuando se Para seguridad de los peatones y del propio menor, debe ir acompañado de un menor de edad.

Debería elevarse la edad de doce hasta los catorce años para poder circular en bicicleta por la acera. No existen en la actualidad condiciones de seguridad vial para entender que una persona de doce años puede circular con seguridad en bicicleta por la red viaria urbana. La exigencia del casco ciclista no justifica la expulsión a la calzada a las personas entre doce y catorce años de edad.

Además, debería cambiarse el término “adulto”, que es indeterminado, por el de “persona mayor de edad”.

Apartado 2 bis. (Parcialmente nuevo) Por razones de sistemática, debería incluirse en este nuevo apartado la segunda parte del apartado 2, para regular la circulación de bicicletas por zonas de prioridad peatonal, que ha de ser diferente a si lo hacen por la acera. Quedaría redactado en estos términos:

*“2 bis. Los ciclistas podrán circular por **las zonas de prioridad peatonal**, con las limitaciones o restricciones que pueda establecer la Autoridad municipal, y respetando siempre la preferencia y la seguridad de los peatones.*

Las zonas de prioridad peatonal serán de doble dirección ciclista. También las zonas con plataforma única de calzada y acera. No obstante, si éstas están abiertas al tráfico general, la autoridad municipal podrá prohibir de manera justificada la doble dirección ciclista.

Justificación: Por motivos de sistemática, es preferible crear un nuevo apartado, dejando el apartado 2. para la regulación de la circulación de las bicicletas por las aceras y este nuevo 2 bis para la circulación por zonas de prioridad peatonal. Se trata de dos espacios distintos. Una cosa es la “Acera” (que tiene definición propia en el Anexo I. 59 de la Ley de Tráfico) como espacio reservado en exclusiva al peatón y otra la “Zona Peatonal” que este Decreto quiere definir ahora como “zona de prioridad peatonal” (Disposición final primera del Decreto que modifica el Anexo I, 56 de la Ley de Tráfico), por lo que sería mejor, para no crear confusión, denominar a la “zona peatonal” como “zona de prioridad peatonal”. En la alegación a esta Disposición final primera se ampliará el razonamiento.

Por otra parte, estas zonas de prioridad peatonal han de ser de doble dirección para las bicicletas, igual que lo son para los peatones. No así para los vehículos de motor autorizados. Esto evitará a la autoridad municipal tener que señalar expresamente la doble dirección ciclista en estas zonas cuando lo cierto es que, en general, esta convivencia entre peatones y ciclistas es pacífica en zonas de prioridad peatonal. El mismo criterio de doble dirección ciclista ha de regir para la circulación en zonas de plataforma única de calzada y acera, aunque en este caso, si están abiertas al tráfico general, la autoridad municipal, excepcionalmente y de manera justificada, podría decidir eliminar la doble dirección ciclista.

Apartado 4. Debería añadirse una precisión en la regulación del adelantamiento a ciclistas. El apartado quedaría redactado así:

*“4. Los conductores de vehículos a motor deberán dejar una separación mínima de cinco metros con los ciclistas que les precedan en el mismo carril y, en caso de adelantamiento, deberán poner especial cuidado en no poner en peligro al ciclista, **cumpliendo con las obligaciones establecidas en el artículo 85.4 de este Reglamento**”*

Justificación: Para no incurrir en repeticiones, este apartado debe remitirse en materia de adelantamiento a ciclistas, tanto en poblado como fuera de poblado, a lo dispuesto en el art. 85.4 de este Reglamento.

Apartado 5: Debería añadirse una aclaración final, quedando el apartado redactado así:

“5. Los ciclistas podrán adelantar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y en retenciones de tráfico podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, a efectos de la correcta utilización de las marcas de zona de espera adelantada. **En ausencia de estas marcas, podrán hacerlo posicionándose la primera línea de detención.**”

Justificación: Por motivos de seguridad, debería permitírsele al ciclista avanzar siempre hasta la primera línea del semáforo o de la retención siempre que se cumpla la condición que establece el precepto, o sea, que los vehículos se encuentren detenidos.

Apartado 6. (Nuevo):

“6. Para indicar su posición a los vehículos que se aproximan por detrás, el ciclista podrá hacer uso de dispositivos de señalización que indiquen la distancia lateral que todo conductor de vehículo debe respetar al adelantarles.

Estos dispositivos:

a) Serán de material flexible y podrán incluir elementos reflectantes.

b) Podrán sobresalir lateralmente un máximo de 1 metro desde el eje longitudinal de la bicicleta.

c) No podrán comprometer la estabilidad del vehículo”

Justificación: Es una medida de seguridad que ya estaba contemplada en los proyectos de reforma del Reglamento General de Circulación de 2013 y 2014.

Apartado 7 Deben reenumerarse los apartados de este artículo en función de si se aceptan las enmiendas. En todo caso, debe tenerse en cuenta el error que existe en el Decreto al numerar este artículo, que salta del cinco al siete.

El Artículo 177 del Reglamento. (Otras normas relativas a la circulación en bicicleta) debería incluir las siguientes modificaciones:

Apartado 1.

“1. En las bicicletas se podrá transportar carga y pasajeros si el conductor es mayor de edad. En estos supuestos, se podrá transportar menores de **siete** años en asientos adicionales que cumplan las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 14344:2005 o la que la sustituya.”

Justificación: Debe establecerse como edad los menores de **siete años, y no de cinco** como se prevé en este nuevo apartado del Decreto. Hasta ahora (art. 12.1 de Reglamento, cuya supresión se propone en la alegación correspondiente) la edad era de siete años y no hay justificación alguna que estadísticamente avale estaba disminución de la edad, máxime cuando lo que pretende la reforma es fomentar el uso de la bicicleta.

Enmienda alternativa:

“1. En las bicicletas se podrá transportar carga y pasajeros si el conductor es mayor de edad. En estos supuestos, se podrá transportar **a menores de edad** en asientos adicionales que cumplan las especificaciones técnicas de la norma UNE-

EN 14344:2005, o la que la sustituya, ***siempre que el peso del menor sea acorde con el prescrito en la homologación del asiento***”

Justificación: se propone sustituir la referencia a la edad del menor por la de su peso, ya que la norma UNE-EN 14344:2005 y las homologaciones de los asientos de menores para transporte en bicicletas toman como referencia el peso del usuario y no la edad y la seguridad.

Apartado 3.

“3. Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos que cumplan las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 15918:2012+A2:2017 o la que la sustituya, para el transporte de personas o de carga en vías urbanas con las restricciones que ***excepcionalmente*** pueda imponer la autoridad municipal. ***En vías interurbanas podrán circular las bicicletas con remolque sólo de carga***”

Justificación: Debería suprimirse la expresión “en vías urbanas, reservadas para este tipo de vehículos” porque en principio no hay motivo para constreñir la circulación de la bici con remolque a vías previamente reservadas. Para eso ya está la referencia a “las restricciones que excepcionalmente pueda imponer la autoridad municipal”. De lo contrario, las bicis-carga no podrán hacer el reparto de mercancía si sólo pudieran circular por vías reservadas para ello.

No debería excluirse el circular en bicicleta con remolque de carga por vías interurbanas, excepto en las autopistas, ya que por ellas tampoco puede circular la bicicleta.

Apartado 4. (Nuevo)

“4. Las bicicletas podrán circular por un carril reservado al transporte colectivo Salvo excepciones justificadas establecidas por la autoridad municipal.”

Justificación: en aras de facilitar la movilidad en bicicleta, se establece como principio general la posibilidad de que las bicicletas puedan circular por los carriles bus, si bien la autoridad municipal podrá establecer excepciones justificadas por las concretas características del carril (anchura del carril, densidad de tráfico, pendiente, etc.).

Apartado 5. (Nuevo)

“5. En semáforos que no controlan intersecciones y destinados exclusivamente a regular el paso de peatones, la luz roja se considerará para los ciclistas luz ámbar, debiendo éstos aminorar su velocidad y respetar en todo caso la prioridad de los peatones”.

En semáforos que controlan intersecciones con vías cuyo sentido de circulación quede a la izquierda del ciclista, éste podrá rebasarlos en rojo con precaución, teniendo preferencia el vehículo que accede a la vía.

Justificación: En relación con el primer párrafo, la bicicleta gana en movilidad y seguridad al poder distanciarse de los vehículos a motor sin perjuicio de la seguridad del peatón, que debe ser garantizada en todo caso. Lo mismo sucede en lo establecido en el segundo párrafo respecto a esos específicos semáforos interseccionales, porque la visibilidad tanto del ciclista como del vehículo que cruza es buena y crea un riesgo adicional, como demuestra la experiencia de los países centro europeos, que tienen generalizada esta posibilidad.

El Artículo 178 del Reglamento. (Normas básicas relativas a vehículos de movilidad personal, patines y monopatines) debería incluir las siguientes modificaciones:

Apartado 1. Debería diferenciar en dos párrafos distintos los vehículos de movilidad personal de lo que son patines, monopatines o skates y patinetes, quedando la redacción así:

“1. Con carácter general, los vehículos de movilidad personal circularán por la calzada y preferentemente por los carriles y vías específicos señalados por la autoridad municipal, nunca por las aceras.

Los patines, monopatines y patinetes sólo podrán circular por las vías y zonas reservadas por la autoridad municipal y con las condiciones de circulación que ésta imponga. En ningún caso circularán por la calzada y, si es por la acera, sólo los menores de catorce años acompañados por una persona mayor de edad que se desplace a pie.

Justificación: Los vehículos de movilidad personal (VMP) son los definidos en el Reglamento General de Vehículos; definición que debería reproducir el Anexo I de la Ley de Tráfico. Se trata de vehículos eléctricos cuya circulación debe hacerse por la calzada. Nunca por la acera, ni siquiera por menores de doce o catorce años, porque además de extremadamente peligroso sería un contrasentido abrir esta posibilidad en el art. 175.2 y a la vez que exigir tener quince años para conducir un VMP (art. 178.3).

Los patines, monopatines y patinetes son vehículos que se mueven sólo por el impulso muscular del conductor. La autoridad municipal podría autorizar su circulación por las zonas y vías que estime pertinentes, pero nunca por la calzada. Podrán circular por la acera, pero con limitación de edad de catorce años tal como se prevé para los niños en bicicleta en el art.176.2)

Apartado 2.

“2. Los vehículos de movilidad personal y los patines, monopatines y patinetes podrán circular por las zonas de prioridad peatonal con las limitaciones o restricciones que pueda establecer la Autoridad municipal, y respetando siempre la prioridad y la seguridad de los peatones en estas zonas”

Justificación: En las zonas de prioridad peatonal pueden confluír tanto los VMP como los patines, monopatines y patinetes, al igual que las bicicletas, de acuerdo con lo que establezca la autoridad municipal.

Apartado 4.

Supresión de su enunciado “A los efectos previstos en el presente reglamento, las personas con movilidad reducida que se desplacen en vehículos de movilidad personal, tendrán la consideración de peatones”

Justificación: Es impropio equiparar con un peatón a la persona con movilidad reducida que se desplaza en un VMP. La Ley de Tráfico en su Anexo I, apartado 4, sólo establece esta equiparación con “quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor”. La Disposición final primera del Decreto que ahora se quiere

aprobar no modifica esta definición que hay en el Anexo, por lo que sería ilegal hacerlo en el articulado del Reglamento, pero, además, y esto es lo importante, no debería producirse esta modificación, porque es altamente peligroso que una persona con movilidad reducida pueda circular por la acera, al estar equiparada a un peatón, con un VMP, que es a motor y es inestable. La equiparación pone en grave riesgo la seguridad en las aceras.

Artículo 181 del Reglamento. Caminos escolares seguros y otras medidas de protección a usuarios vulnerables.

Debería modificarse su apartado 1.

Apartado 1.

*“1. Los Ayuntamientos, o los titulares de las vías cuando sean competentes, **deberán** establecer caminos o zonas escolares seguros en los entornos escolares, implementando medidas de reducción de velocidad, calmado del tráfico o restricciones a los vehículos a motor y ciclomotores”*

*Justificación: Aunque en los dos apartados del artículo se reconoce a la autoridad municipal la competencia ejecutiva para organizar los caminos y zonas escolares, en este primer apartado, a diferencia del segundo, se deja a la libre voluntad del Ayuntamiento la decisión de establecerlos o no. Entendemos que, al igual que en el segundo apartado, se debe redactar el enunciado de manera imperativa: los Ayuntamientos o los titulares de las vías **establecerán caminos o zonas escolares ...”***

ARTÍCULO ÚNICO. DIECINUEVE. Se modifica el anexo I “Señales de circulación”

Debería adecuarse la señalización, o al menos coordinarse, con el catálogo de señales que está elaborando el Ministerio competente en materia de infraestructuras, que actualmente es el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Especialmente debería suprimirse la señal R-407-a) introduciendo una nueva señal de indicación **S-35**

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del ANEXO I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Deberían incluirse en el Anexo I definiciones de conceptos nuevos que aparecen en esta reforma del Reglamento. Por ejemplo:

9 bis: Vehículo de movilidad personal (Nuevo):

“Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del

ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.”

Justificación: Se trata de la definición que consta en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos

23 bis: Remolque y semirremolque de bicicleta (Nuevo):

“Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a una bicicleta, delante o detrás y que cumple las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 15918:2012+A2:2017 o la que la sustituya”

Justificación: Debe diferenciarse de la definición de otros remolques y semirremolques que contiene el Anexo I. La definición es la que consta en el nuevo art. 177.3 del Decreto

59. Zona de prioridad peatonal (el Decreto se refiere por error al apartado 56, que define lo que es un “carril”).

Debe adecuarse la denominación a la nueva definición que se le da a la zona peatonal.

“59. Zona de prioridad peatonal. Vías reservadas al tránsito y estancia prioritarios de los peatones”.

Justificación: El Decreto ubica la definición de zona peatonal en el apartado 56 del Anexo I de la Ley de Tráfico, cuando en realidad es el 59. Además, incurre en una contradicción en la nueva definición. Cambia el concepto de “zona peatonal”, hasta ahora entendida como “parte de la vía reservada a la circulación de peatones” y la transforma en “Parte de la calle, elevada o delimitada de otra forma, reservada al tránsito y estancia prioritarios de los peatones. Se incluyen en esta definición las aceras, plazas, bulevares, paseos, andenes y demás zonas similares”. La “acera” no es un espacio prioritario del peatón, sino exclusivo del peatón. El apartado 58 del Anexo I de la Ley de Tráfico define la “acera” como “Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones” y la jurisprudencia la ha interpretado por zona exclusiva del peatón, no prioritaria. En consecuencia, debería excluirse de la definición de “zona peatonal” la acera y, en la medida en que la zona peatonal se refiere a espacios “de prioridad peatonal”, **sería muy conveniente llamar a esa zona “zona de prioridad peatonal” y suprimir el concepto de “zona peatonal” para evitar equívocos.** A medida que se extiende la peatonalización de la ciudad, los ayuntamientos necesitan compatibilizar ese destino peatonal de cada vez más calles con el uso de un tráfico restringido de vehículos (taxis, acceso a garajes y hoteles, carga y descarga de mercancías). Esto exige hablar de zonas de uso prioritario, pero no exclusivo, peatonal y permitir que sea la autoridad municipal la que determine qué vehículos y, en su caso, con qué horario, pueden circular por esas zonas.

74. Vía ciclista (el Decreto se refiere por error al apartado 75, que define lo que es un “carril-bici”)

75. Carril-bici (el Decreto se refiere por error al apartado 76, que define lo que es un “carril-bici protegido”). Debería reformarse con la siguiente redacción:

“75. Carril-bici. Vía exclusiva para uso ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido. *Excepcionalmente, el titular de la vía*

podría autorizar la circulación por ella de Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios, teniendo siempre preferencia el ciclista”

Justificación: Es contradictorio establecer carriles bici y a la vez autorizar al titular de la vía para que permita circular por ellos a cualquier otro vehículo. En aras de la movilidad sostenible y segura es preciso que esa autorización se limite a Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios y siempre teniendo preferencia el ciclista.

76. Carril bici protegido (el Decreto se refiere por error al apartado 77, que define lo que es un “acera-bici”). Debería reformarse con la siguiente redacción:

“76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera. Excepcionalmente, el titular de la vía podría autorizar la circulación por él de Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios, teniendo siempre preferencia el ciclista.”

Justificación: Es contradictorio establecer carriles bici y a la vez autorizar al titular de la vía para que permita circular por ellos a cualquier otro vehículo. En aras de la movilidad sostenible y segura es preciso que esa autorización se limite a Vehículos de Movilidad Personal reglamentarios y siempre teniendo preferencia el ciclista.

77. Acera bici (el Decreto se refiere por error al apartado 78, que define lo que es un “Pista-bici”)

83. Zonas con plataforma única de calzada y acera.

“ Zona especialmente diseñada y acondicionada para favorecer el tránsito peatonal, y en donde los vehículos **autorizados** no podrán circular a velocidad superior a 20 km/h. En ella el peatón goza de prioridad de paso en cualquier punto de la calzada. En estas zonas se reduce al mínimo la señalización horizontal y vertical.”

*Justificación: Se supone que las zonas de plataforma única son zonas de prioridad peatonal y, por tanto, no deberían estar abiertas al tráfico en general. De ahí que habría que mencionar en el enunciado de este apartado que se refiere a la circulación de vehículos **autorizados** para transitar por estas zonas con plataforma única. Puede que no se señalice nada, en cuyo caso, habrá que entender que los autorizados para circular por estas zonas son todos los vehículos.*

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Entrada en vigor

“El presente Real Decreto entrará en vigor el **20 de septiembre** de 2021”

Justificación: Sería deseable que el Decreto entrase en vigor durante la Semana Europea de la Movilidad, que se celebra entre el 16 y el 22 de septiembre, en lugar de la fecha que prevé el Decreto (2 de enero de 2022).