



Modificación del RGC.

09 de Julio de 2008



MIEMBRO DE UNIDAD MOTERA





09 de Julio de 2008

## Modificación del RGC.

REAL DECRETO 1428 /2003, de 21 de noviembre  
BOE nº 306, de 23 de diciembre de 2003

### CAPÍTULO I. NORMAS GENERALES.

#### Artículo 5. Señalización de obstáculos y peligros.

- 1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (artículo 10, número 3, del Texto Articulado).*
- 2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.*
- 3. Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante del mismo deberá señalarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los artículos. 130, número 3; 140 y 173, de este Reglamento.*

El Reglamento General de Circulación tiene por objeto, y con rango de Ley, el establecer una regulación legal en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, regulando:

- \_ El ejercicio de competencias de las administraciones;
  - \_ Las normas de circulación para vehículos, peatones y animales por las vías de utilización general;
  - \_ Los elementos de seguridad activa y pasiva en su régimen utilización;
  - \_ Los criterios de señalización de las vías de utilización general, etc.
- y fijando el ámbito de aplicación de esta Ley a todo el territorio nacional.

Con el respeto de las competencias que en materia de tráfico pudieran tener otras administraciones, las modificaciones que éstas aportan en concepto de diseño viario, supone en muchos casos un riesgo añadido a los usuarios (tanto conductores como peatones).

Éste es el caso que nos encontramos con aquellas administraciones que intentan establecer normativas propias para el diseño de pasos elevados de peatones y resaltes, cuya geometría y señalización horizontal, es en muchos casos peligrosa.

El establecimiento de la normalización de la señalización viaria a través del Reglamento General de Circulación, hace que algunas administraciones (sobre todo locales) en una interpretación particular de

aquello que deben incorporar a las vías de su competencia, podamos encontrar marcas viales no contempladas dentro del catálogo que el RGC nos señala.

Habitualmente, estas marcas viales no aportan los niveles de seguridad que se establecen en los estándares europeos, y generalmente por defectos de mantenimiento, resultan inseguras para peatones y conductores. Un ejemplo de ello son los pasos de peatones bicolor.

Esta nueva "moda" no se apoya en normativa alguna, ya sea de carácter nacional o europeo, y constituye de por sí en la mayoría de las ocasiones un argumento estético que debido a las carencias en su correcto mantenimiento se convierte en peligroso.

Aunque dentro de las competencias de la Administración del Estado se encuentra la *facultad de determinar la normativa técnica básica que afecte de manera directa la seguridad vial*, las administraciones con competencias en vías de su titularidad, habitualmente incorporan elementos que potencialmente resultan peligrosos, sin que por ello se les reclame.

La ausencia de una normativa propia que regule las especificaciones constructivas de la vía, es algo corriente, tomando como modelo las normativas que emite el Ministerio de Fomento.

Sin embargo, otras administraciones intentan regular los proyectos a ejecutar entre las vías de su competencia, emitiendo su propia normativa basada en la de la administración central.

Hemos podido observar como el artículo 5.2 del RD 1428/2003, contiene en su redacción un error ya que no existe normativa al respecto de *resaltos en los pasos para peatones* que haya emitido el Ministerio de Fomento, debido a que carece este tipo de elementos dentro de las vías de su competencia.

Es por ello que tras la comunicación verbal a los responsables de Normativa de la DGT; Motozerrak y Asociación LUCHA MOTERA (conforme a los criterios públicos de UNIDAD MOTERA) SOLICITAN:

1º.- La modificación del artículo 5.2 del R.D.1428/2003, en lo que hace referencia a la normativa que aún no ha emitido el Ministerio de Fomento.

2º.- La vigilancia y comunicación a todas las administraciones con competencias propias en vías de su titularidad, acerca de la señalización vial horizontal que debe utilizarse y que en ningún caso contempla la alternancia de otros colores diferentes al blanco (artículo 168.3 del R.D.1428/2003) para la marca de paso para peatones M-4.3.

La Seguridad Vial no es una moda que podamos pintar de rojo y blanco o azul y blanco, y en virtud de la responsabilidad compartida, creemos necesario exigir a las administraciones que correspondan a los usuarios mediante un diseño viario seguro y armonizado.

La correcta redacción de la normativa reguladora es imprescindible para ello y de este modo, requerimos de las actuaciones solicitadas.

Javier Rodríguez  
Presidente ALM





## DECALOGO ALM

Asociación LUCHA MOTERA nace como fruto de la iniciativa y la unión de moteros en defensa de sus derechos, estableciendo una organización de implantación nacional sin ánimo de lucro.

Con vocación de evitar más víctimas entre un colectivo vulnerable a las condiciones de circulación, la principal motivación es aportar lo necesario para mejorar la Seguridad Vial de los motoristas.

### Creemos prioritario en ALM considerar que:

\_ Todos los usuarios somos VICTIMAS potenciales del tráfico. Los conductores somos parte integrante del día a día, de la circulación y de sus riesgos.

\_ Pensamos que un ACCIDENTE es un hecho imprevisible que nadie planea ni busca. El factor humano implica de por sí el fallo que puede sobrevenir provocando una tragedia.

\_ Las INFRAESTRUCTURAS son un elemento condicionante de los accidentes y en ocasiones causa de los mismos. En el caso de los usuarios de motocicleta son la circunstancia que puede provocar un accidente y que necesariamente determina la gravedad del mismo ya que al producirse una caída el piloto lo hará sobre cualquiera de los componentes de la vía que pueden causarle lesiones e inclusive la muerte.

\_ La EDUCACIÓN Y CONCIENCIACIÓN de los riesgos que pueden sobrevenir del tráfico, tiene que ser parte integrante de la formación de todos los conductores, jóvenes y futuros, para intentar prevenir cualquier conducta inadecuada que pueda desembocar en un accidente.

\_ El RESPETO, debe ser una conducta aprendida y necesaria para la convivencia de todos los usuarios que comparten el mismo espacio. Se debe prestar especial atención con aquellos usuarios que son valorados más vulnerables como peatones, ciclistas y motoristas.

\_ Por todo ello las circunstancias del tráfico deben considerarse como una RESPONSABILIDAD COMPARTIDA de usuarios y administraciones, puesto que de estas últimas depende la formación recibida, la capacitación de los conductores, la expedición de los permisos, homologación de vehículos y condiciones de las vías en la que estos circulan. Todos estos elementos son fundamentales y determinan la gravedad de los accidentes.

\_ La VELOCIDAD es un factor que agrava las consecuencias de un accidente pero no es la causa fundamental que provoca los mismos. La reducción de los límites de velocidad sin embargo no aporta una ventaja sustancial para los usuarios de motocicleta que ya a 30Km/h pueden sufrir gravísimas lesiones e incluso la muerte al colisionar contra un guardarraíl por ejemplo.

\_ La **EVOLUCIÓN** de los vehículos aporta con las nuevas medidas de seguridad incorporadas, el factor de ayuda que el usuario necesita para evitar o disminuir las consecuencias de un posible accidente. Es necesario por tanto, incidir en la promoción de estas mejoras por parte de los fabricantes.

\_ Es prioritario para ALM el **FOMENTO** del uso de la motocicleta como medio alternativo de transporte especialmente para el tráfico urbano, ya que de su buen uso se reducen potencialmente los riesgos que habitualmente se le asocian.

\_ Consideramos imprescindible la puesta en marcha inmediata de programas de cobertura y apoyo a **VÍCTIMAS** respaldados por las administraciones en lo que debe ser una medida paliativa de las consecuencias que supone la tragedia de los accidentes de tráfico.

Nuestros principios se reflejan en los siguientes puntos:

\_ **TRABAJO**, como seña de identidad de la asociación y valor que aportamos para conseguir nuestros objetivos.

\_ **INICIATIVA** para proponer y llevar a cabo todo tipo de tareas, lo que garantizan el liderazgo de ALM.

\_ **COOPERACION** con todas aquellas asociaciones, grupos o administraciones que trabajen en pro de mejorar nuestra Seguridad Vial.

\_ **AYUDA**, como valor propio de los moteros y que nos lleva a desarrollar iniciativas de apoyo a los afectados, familiares y víctimas.

\_ **RESPONSABILIDAD** ante la parte que nos corresponde como usuarios de las vías públicas.

\_ **PEDAGOGIA**, que promovemos como medio para evitar más víctimas, y comportamientos inadecuados. Además de apoyar actitudes responsables en la conducción, pretendemos mostrar las ventajas que derivan de esta conducta.

\_ **DENUNCIA** de la realidad existente y toda injusticia por los medios a nuestro alcance, concienciando a la sociedad en general a través de los medios de comunicación, programas de información al ciudadano, concentraciones y otros actos.

\_ **ACERCAMIENTO**, para alejar falsos e interesados estereotipos que identifican al motero como un loco. Somos un colectivo de gente normal que exige el mismo derecho a la seguridad y que reniega de aquellos que con actos temerarios son una minoría que no nos representa.

\_ **FOMENTO** de los valores propios de los conductores de motocicletas: compañerismo, ayuda mutua, solidaridad y fortaleza.

\_ **LUCHA** constante y sin descanso para conseguir nuestro objetivo: no más muertes inútiles y sin sentido.

Javier Rodríguez  
Presidente ALM.

