

**LA CIRCULACIÓN URBANA: SU REGULACIÓN. COMPETENCIAS DE LOS MUNICIPIOS. EL PEATÓN Y SU COMPORTAMIENTO: CIRCULACIÓN DE PEATONES POR VÍAS URBANAS E INTERURBANAS. PASOS PARA PEATONES. PRIORIDAD DE PASO DE LOS VEHÍCULOS SOBRE LOS PEATONES: EXCEPCIONES. PROBLEMAS ESPECÍFICOS DE LAS ZONAS ESCOLARES.**

**LA CIRCULACIÓN URBANA :SU REGULACIÓN COMPETENCIAS DE LOS MUNICIPIOS**

Dentro de las competencias exclusivas que el Estado tiene, enumeradas en el artículo 149.1 de la Constitución Española (en adelante CE), se encuentra en su apartado 21 el **"tráfico y circulación de vehículos a motor"**, lo cual quiere decir, que en este ámbito, el Estado dispone de todas las competencias, tanto normativas como ejecutivas sobre la materia. La configuración de esta materia como exclusiva del Estado parece lógica *"pues es claro el interés suprarregional o nacional presente en el fenómeno del tráfico, el cual requiere una regulación uniforme y unas condiciones idénticas de seguridad de conductores, pasajeros y, en general, de todos los afectados por la circulación"* (T. Cano Campos "El régimen jurídico-administrativo del tráfico", pág. 326)

En el preámbulo de la Ley de bases 18/89 de 25 de julio destaca, en cuanto a la distribución de competencias, que el desarrollo de las competencias de las distintas Administraciones Públicas habrá de realizarse bajo principios de estrecha colaboración entre ellas, especialmente entre la Administración del Estado y las Corporaciones Locales Y en su base segunda establece que *"se regulará en ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución y los Estatutos de Autonomía, correspondan a la Administración del Estado, y se determinarán las que hayan de corresponder a las Corporaciones Locales"*.

Esta Ley de Bases fue articulada posteriormente por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que aprobó el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LSV)

El artículo 137 de la CE dispone que los Municipios gozan de *"autonomía para la gestión de sus respectivos intereses"*. La CE no enumera cuales son estos intereses para cuya gestión tiene autonomía, sino que lo hace el legislador estatal a través de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL).

El artículo 2 de la LRBRL establece que *"para la efectividad de la autonomía garantizada constitucionalmente a las entidades locales, la legislación del estado y la de las CCAA, reguladora de los distintos sectores de acción pública, según la distribución constitucional de competencias, deberá"*

*asegurar a los municipios ... su derecho a intervenir en cuantos asuntos afecten directamente al círculo de sus intereses, atribuyéndoles las competencias que proceda en atención a las características de las actividad pública de que se trate y a la capacidad de la gestión de la entidad local".*

Por tanto, en virtud de este artículo, es el legislador estatal o autonómico competente por razón de la materia, el que ha de determinar las competencias, y su alcance, atribuidas a los entes locales en aquellos asuntos públicos que les afectan.

No obstante, el legislador básico de régimen local, ha explicitado una serie de materias, en las que los Municipios ejercerán en todo caso competencias, entre las que se encuentran el apartado 2b) del artículo 25, concretamente "*la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas*". Parece lógico que los Municipios asuman estas competencias debido a las particularidades del tráfico urbano que afectan de forma importante al desarrollo de un Municipio.

### **COMPETENCIAS DE LOS MUNICIPIOS EN MATERIA DE TRÁFICO.**

El artículo 7 de la LSV se refiere en todas las competencias atribuidas a los municipios a que éstas se ejercen en **vías urbanas**, salvo en el caso de las pruebas deportivas, cuya autorización también corresponde a los Municipios, cuando discurran por **casco urbano**, excepto travesías.

Del mismo de modo, el artículo 25.2 de la LRBRL también concreta el ámbito físico de ejercicio de la competencia de ordenación del tráfico de vehículos y personas es las **vías urbanas**.

La LSV, hasta fechas recientes, en su anexo de definiciones, no contemplaba el concepto de **vía urbana**. Sin embargo, tras la modificación operada por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, si se incluye y define **vía urbana** como "*toda vía pública situada dentro de poblado, excepto travesías*". Mientras que **vía interurbana** sería "*toda vía pública situada fuera de poblado*". Por su parte, el Reglamento General de Carreteras define vía urbana es "*cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, siempre que no se traten de travesías ni formen parte de una red arterial*".

La LSV define el **poblado** como el "*espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada que de salida está colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado*". Por tanto, las vías urbanas estarían incluidas dentro de este "espacio que comprende edificios".

La **señal de entrada a poblado** se define como "el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado", mientras que la **señal de fin de poblado** indica "el lugar desde donde dejan de ser aplicables las normas de comportamiento en la circulación relativas a poblado".

El profesor T. CANO CAMPOS apunta otro criterio para definir el concepto de **vía urbana**, que sería el de *"aquellas vías que discurren por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico, siempre que no constituya travesía"*.

En cuanto al concepto de **casco urbano**, si bien se emplea para determinar competencias de autorización de pruebas deportivas tanto en la LSV como en el Reglamento General de Circulación, sería coincidente con el de vía urbana, puesto que son las vías urbanas las que integran el casco urbano.

En cuanto a las **travesías**, la LSV las definía como *"tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano"*, si bien tras la nueva redacción dada por el Real Decreto 1428/2003, define este concepto como *"tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso"*. Por su parte, la Ley de Carreteras define travesía como *"las partes de tramos urbanos en las que existen edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de sus márgenes"*. Precisamente por discurrir por suelo urbano, el tráfico no es exclusivamente interurbano sino también urbano, por lo que existe un interés municipal en cuanto a dichas vías.

El Reglamento General de Carreteras en su artículo 127 establece que se considera que una carretera estatal o tramo determinada de ella, adquiere la condición de **vía urbana** si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) que el tráfico de la carretera sea mayoritariamente urbano
- b) que existe alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mayor nivel de servicio.

## **CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO URBANO**

En general, al hablar de circulación siempre aparecen tres elementos : el hombre, el vehículo y la vía. Al estudiar el fenómeno circulatorio urbano podemos observar cuáles son las peculiaridades de cada uno de estos tres elementos en la circulación urbana.

### LA VIA

La mayoría de las ciudades españolas se configuran alrededor de un núcleo de calles muy estrechas cuya estructura es anterior a la aparición del vehículo de motor, muchas de ellas están incluso amuralladas y son pocas (por ejemplo Barcelona) las que presentan una planificación urbanística predeterminada. La infraestructura existente no ha evolucionado a la par que el aumento del parque automovilístico urbano, lo cual ha conducido en muchas ciudades a la necesidad de que se construyan rondas de circunvalación con el objeto de descongestionar el tráfico urbano.

En las ciudades conviven barrios modernos con trazados adecuados al actual crecimiento del parque automovilístico español junto con cascos históricos en los que la circulación de vehículos es casi impracticable. Todo ello ha motivado que en muchas ciudades se hayan cerrado los centros históricos a la circulación, medida que agiliza la circulación a la vez que preserva a los monumentos y cascos históricos de las consecuencias nocivas de la circulación.

### EL VEHÍCULO

El consumo de gasolina en ciudad es mayor debido a los atascos, se calcula que el consumo de combustible es aproximadamente un 20 por ciento superior al de circulación interurbana.

Los accidentes más frecuentes en ciudad son los denominados alcances los cuales la mayoría de las veces se producen debido a la proximidad entre vehículos.

### EL HOMBRE

#### 1. Como conductor:

El conductor urbano pasa gran parte del tiempo que utiliza en sus desplazamientos en calles atascadas por ello se convertirá en un conductor estresado y fatigado, todo lo cual afecta de modo negativo a su conducción produciendo:

- Falta de atención
- Incremento de la agresividad, la fatiga y el cansancio.

En el estudio de las causas de los accidentes de tráfico los expertos afirman que las alteraciones de sueño, la fatiga, el estrés o la ansiedad pueden ser factores determinantes y causantes de los accidentes, de todo lo cual se deduce que el riesgo de accidentalidad en los conductores urbanos es mayor.

#### 2. Como peatón

Por peatón debemos entender , según lo dispuesto en el Anexo 2 de la LSV aquella persona que, sin ser conductor , transita a pie por las vías y terrenos a que se refiere el Art.2.

Son también peatones , quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones , los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas con o sin motor .

## CIRCULACIÓN DE PEATONES POR VÍAS URBANAS E INTERURBANAS

El peatón español, y en especial el peatón urbano, se caracteriza por su falta de disciplina hacia las normas de tráfico. El número de peatones que circula por vías urbanas es muy superior al de las vías interurbanas, al estar acostumbrados a la agresividad del tráfico urbano también realizan comportamientos agresivos y osados como cruzar por lugares inadecuados no atendiendo a las señales semafóricas, todo lo cual provoca accidentes que en la mayoría de las ocasiones serían evitables si el peatón aumentara su atención.

La circulación peatonal se recoge en el Art. 49 de la LSV y en el 121 del Reglamento General de Circulación que a continuación se transcriben- Art. 49 (Ley de Seguridad Vial).- Peatones.

1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinen.
2. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de esta Ley y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de los mismos se hará por la izquierda.
3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, queda prohibida la circulación de peatones por autopistas.

- Art. 121 (Reglamento General de Circulación). Circulación por zonas peatonales. Excepciones.

1. Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en el presente capítulo.
2. Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:
  - a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.
  - b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forma cortejo.
  - c) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.
3. Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de la marcha y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe

detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

4. Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de las mismas que les estén especialmente destinadas y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159 de este Reglamento, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.

### LA CIRCULACIÓN POR LA CALZADA O EL ARCÉN

Queda regulada en el Art. 122 del Reglamento General de Circulación. Circulación por la calzada o el arcén.-

1. Fuera de poblado en todas las vías objeto de la Ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de los mismos se hará por la izquierda (artículo 49, número 2, del texto articulado).
2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurren circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.
3. En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad.
4. No obstante lo dispuesto en los números 1 y 3, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos; las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables.
5. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o gran densidad de circulación de vehículos.
6. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura.
7. Al percibirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal reguladora en el art. 157 de este Reglamento se ajustará a lo dispuesto en esa señal.

#### CIRCULACIÓN NOCTURNA

##### Art. 123. Circulación nocturna.

Fuera del poblado, entre la puesta y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia delante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

#### CIRCULACIÓN POR AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS **Art. 125.** Normas relativas a autopistas y autovías.

1. Queda prohibida la circulación de peatones por autopistas, salvo en los casos y condiciones que se determinen en los apartados siguientes.

Los conductores de vehículos que circulen por autopistas deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de las autopistas, incluidas las explanadas de las estaciones de peaje

2. Si por accidente, avería, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia tuviera que inmovilizarse un vehículo en una autopista o autovía y fuere necesario solicitar auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, y si la vía no estuviere dotada de este servicio, podrá requerirse el auxilio de los usuarios, sin que ninguno de los ocupantes del vehículo pueda transitar por la calzada.

3. Los ocupantes o servidores de los vehículos de los servicios de urgencia o especiales podrán circular por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adopten las medidas oportunas para no comprometer la seguridad de ningún usuario.

## **ESTUDIO PORMENORIZADO DEL ARTÍCULO 7**

### **Artículo 7 A)**

#### **Ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra administración**

La **ordenación del tráfico** se puede definir como "el conjunto de medidas y actuaciones concretas y específicas para cada caso que, sin modificar sustancialmente una infraestructura, tienden a mejorar su explotación". Funciones típicas de la ordenación serían la señalización de las calles, el establecimiento de sentidos únicos, el control del estacionamiento y la prohibición de giros, todas ellas encaminados a obtener un mayor rendimiento de las vías existentes

Las tres funciones, (ordenación, control y vigilancia), corresponden a la Policía Municipal, la cual, según el artículo 53.1 a) de la Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, es la encargada de "ordenar, señalizar y dirigir el tráfico, en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación".

#### **POTESTAD SANCIONADORA: DENUNCIA DE LAS INFRACCIONES QUE SE COMENTAN EN DICHAS VÍAS Y LA SANCIÓN DE LAS MISMAS.**

Corresponde a la Policía Local la denuncia de las infracciones a las normas de circulación que se cometan en vía urbana de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 a), 75 y 76 de la LSV, artículo 53.1 b) de la LO 2/1986 y artículo 4.1 del Real Decreto, 320/1994 por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico (en adelante RPST).

Distingue la ley entre denuncias de carácter **obligatorio** y **voluntario**. Por un lado, establece que "los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial", y, por otro, que "cualquier persona podrá, igualmente, formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones en materia de tráfico".

### **Artículo 7b)**

#### **La regulación mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos,**



**prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.**

. El Art. 38.4 de la LSV y 93 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC) establece que el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por Ordenanza Municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento así como las medidas correctoras precisas incluida la retirada o la inmovilización del mismo cuando no se halle provisto de título que habilite al estacionamiento en zonas limitadas de tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor.

Este apartado queda así redactado tras la Ley 5/97, de 24 de marzo, que estableció la necesidad de regular mediante ordenanza municipal el estacionamiento en vías urbanas.

El Art. 93 del RGC, aprobado por RD 1428/2003, de 21 de Noviembre, se refiere a las Ordenanzas Municipales: "el régimen de parada y estacionamiento en las vías urbanas se regulará por ordenanza municipal". Incluso la Federación Española de Municipios y Provincias redactó en su momento una ordenanza tipo de circulación, donde se contemplaban aspectos como la señalización, actuaciones especiales de la Policía Local, obstáculos en la vía pública, tránsitos de peatones, parada y estacionamiento, vehículos abandonados, islas peatonales, zonas de prioridad invertida o calles residenciales, paradas de transporte público, carga y descarga etc.

A diferencia del Código de la Circulación de 1934, que contenía un capítulo dedicado a la Circulación Urbana ( Cap. IV Art. 109 a 131), no encontramos en el actual Reglamento General de Circulación un capítulo dedicado exclusivamente a la circulación urbana sino que las normas del RGC son de general aplicación. Por ejemplo, el artículo 49 "Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado", es uno de los escasos artículos que se refiere específicamente a la vía urbana.

### USO DE LAS VIAS URBANAS

Al referirnos a uso de las vías urbanas, no debemos pensar únicamente en el vehículo de motor sino que hay que tener en cuenta que el tráfico se define como tránsito de personas, animales, vehículos y bicicletas de un lugar a otro.

En España, es escasa la atención que se presta a este medio de transporte pero los municipios tendrán que crear carriles reservados a su circulación y establecer normas que han de respetar los usuarios de las mismas. También podrán reservar determinados carriles a la circulación exclusiva de algunas categorías de vehículos como autobuses y taxis y normas prioritarias a favor de los vehículos destinados al Servicio Público y otros vehículos prioritarios como ambulancias, coches de bomberos etc.

Como veíamos, el vehículo no es el único protagonista de la circulación, el peatón adquiere un importante papel en la circulación urbana. Las áreas peatonales tienden a aumentar en las zonas urbanas por el cierre de los centros históricos a la circulación de vehículos de motor donde la condición de residente será el único título suficiente para exceptuar de la prohibición de circular por las zonas del casco urbano cerradas a la circulación de vehículos a motor.

Pero no cabe duda de que a parte de peatones y ciclistas son los vehículos los que más preocupan a la administración y sobre los que más regulación aparece, en cuanto a la velocidad de los mismos por las vías urbanas debemos señalar que la posibilidad de reducción de los límites de velocidad según dispone el apartado tercero del art. 19 de la LSV *“Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas ,por acuerdo de la autoridad municipal como titular de la vía, y en las vías urbanas por decisión del órgano competente de la corporación municipal”* por lo que se haría mediante ordenanza municipal y nunca a través de Bando del Alcalde.

La regulación de los usos de las vías urbanas lleva aparejada la SEÑALIZACIÓN de los mismos. Así el artículo 139 del RGC establece que corresponde al titular de la vía

Ap. 4 modificado en cuanto a las referencias al art. 65. 4 f) por [art. único.10 de Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre RCL\2006\1667](#).

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa ( [artículo 57.1](#) del Texto Articulado).

2. La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias de aquél y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras (artículo 57.2 del Texto Articulado).

En tal sentido, corresponde al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico la determinación de las clases o tramos de carreteras que deban contar con señalización circunstancial o variable o con otros medios de vigilancia, regulación, control y gestión telemática del tráfico; la de las características de los elementos físicos y tecnológicos que tengan como finalidad auxiliar a la autoridad de tráfico; la instalación y mantenimiento de dicha señalización y elementos físicos o tecnológicos, así como la determinación en cada momento de los usos y mensajes de los paneles de mensaje variable, sin perjuicio de las competencias que, en cada caso, puedan corresponder a los órganos titulares de la vía.

Las señales que se utilicen para regular el tráfico deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen tanto en el RGC como en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales.

El Municipio ordenará la retirada de señales cuando sean instaladas antirreglamentariamente o cuando se hubiere perdido el sentido de su instalación.

## ESTACIONAMIENTO

Además de regular los usos de las vías urbanas, los Municipios regulan el uso del espacio urbano, pudiendo y debiendo entonces imponer medidas para el establecimiento limitado de vehículos.

La cuestión es de suma importancia puesto que al regular el uso del suelo urbano destinado al estacionamiento de un vehículo deberá garantizarse la rotación de los aparcamientos, prestando por imperativo legal especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad

Los Municipios expedirán las tarjetas de aparcamiento especial para minusválidos según el modelo determinado reglamentariamente, y tendrán validez en todo el territorio nacional.

Una de las medidas más eficaces a la hora de establecer una limitación en el estacionamiento de vehículos es el imponer el pago de una tasa. Deberá hacerse siempre mediante Ordenanza Municipal y es en el Art. 20.3 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (en adelante LHL) donde aparece la habilitación legal que permite al Municipio exigir el pago de una tasa por estacionar un vehículo.

### Artículo 7c)

**La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor. La retirada de los vehículos en vías urbanas y el posterior depósito de aquellos cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo.**

**Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen.**

## INMOVILIZACIÓN

El Art. 7 c) de la LSV habilita a los Municipios para proceder a la retirada e inmovilización de vehículos en determinados supuestos.

La competencia para poder inmovilizar un vehículo a falta de título que habilite el estacionamiento o cuando no exista tal título que la LSV atribuye al municipio es complementaria a la de la regulación del uso de las vías urbanas. Se logra así el cumplimiento de las normas municipales en cuanto a los usos de las vías urbanas puesto que la Ley faculta al Municipio para inmovilizar e incluso retirar aquellos vehículos que o bien no se encuentren estacionados adecuadamente o bien no hayan cumplido las obligaciones de pago por el estacionamiento del vehículo.

Tras la lectura del precepto legal nos podemos preguntar cuándo un vehículo obstaculiza o dificulta la circulación encontrando la respuesta en el RGC que regula en su Título II la circulación de los vehículos, otros preceptos a citar del Reglamento serían las normas generales de parada y estacionamiento, pudiendo afirmarse que en general cuando se infrinjan las normas del Reglamento General de Circulación se estará posiblemente obstaculizando la circulación.

En cuanto a los *gastos* que se generen por la inmovilización del vehículo serán por cuenta del titular que deberá o bien abonarlos o bien garantizar su pago como requisito previo al fin de la inmovilización, sin perjuicio de la posibilidad de repercutir tal gasto sobre la persona responsable que haya dado lugar a la adopción de la inmovilización por parte de la Administración municipal.

#### RETIRADA DEL VEHÍCULO

La retirada del vehículo se producirá cuando:

1. El vehículo constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación o al funcionamiento de algún servicio público, deteriore el patrimonio público o se pueda presumir el abandono de un vehículo.
2. En caso de accidente o cuando el vehículo haya sido inmovilizado por sus propias deficiencias al no ser posible continuar al marcha.
3. Cuando tratándose de un ciudadano extranjero, éste no garantizara el pago del importe de una multa impuesta, a este respecto es claro que el precepto tiene un origen recaudatorio pues no se entiende la desproporcionada medida de retirada de un vehículo como medio para garantizar el pago de una sanción administrativa.
4. Cuando el vehículo no coloque el distintivo de limitación horaria o se rebase el doble del tiempo abonado conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal.
5. Cuando un vehículo esté incorrectamente estacionado y en último lugar habilita la LSV para retirar un vehículo si teniendo que inmovilizarlo no hubiere un lugar adecuado para practicar tal inmovilización, los gastos al igual que para la inmovilización corren de cuenta del titular que deberá abonarlos o garantizar su pago.

#### **Artículo 7d)**

**La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.**

La autorización de pruebas deportivas reza la LSV cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

Los Ayuntamientos son pues los encargados de conceder la autorización de pruebas deportivas siendo la condición que discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano exceptuando las travesías.

Por prueba deportiva debe entenderse carreras, concursos, certámenes u otras pruebas deportivas en que participen personas, animales o vehículos y que se realicen en las vías públicas.

Los Ayuntamientos no serán competentes cuando las pruebas, con inicio o final en vías urbanas, discurran por vías interurbanas, en este caso será competente el actual Ministerio de Fomento o en su caso la CCAA con competencias en la materia previo informe vinculante de Tráfico.

El ejercicio de esta competencia se realizará de conformidad con lo establecido en el artículo 55 del RGC así como en el Anexo II del citado Real Decreto.

La disposición derogatoria del RD 1428/2003 deroga expresamente el anexo 2 del Código de la Circulación de 1934 donde se regulaba hasta el 2004 la realización de pruebas deportivas.

El Anexo II del RGC se titula "Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos" y tiene por objeto establecer una regulación de la utilización de la vía para la realización de pruebas deportivas competitivas organizadas.

La tramitación se realizará por la autoridad gubernativa correspondiente, en nuestro caso por la autoridad municipal, cuando de conformidad con el artículo 2 c) del Anexo la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías.

Se regula en el Anexo la obligatoriedad de solicitar informe al titular de la vía y al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando la competencia para autorizar la prueba esté atribuida a una comunidad autónoma, esta solicitará informe de las Jefaturas de Tráfico de las provincias por cuyo territorio discurran, y, si se trata de las ciudades de Ceuta o Melilla, estas solicitarán el informe de la Jefatura Local de tráfico, siempre que la vigilancia y la regulación del tráfico esté atribuida a la Administración General del Estado.

La solicitud se dirigirá al órgano competente con al menos 30 días de antelación, acompañada del permiso de organización expedido por la federación deportiva correspondiente y la Memoria de la prueba.

La autoridad competente dictará y notificará la resolución en el plazo de 10 días hábiles desde la presentación de la solicitud. Contra la resolución se podrán interponer los recursos que procedan y en ella se fijarán los servicios de vigilancia cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba.

Las pruebas deportivas se disputarán con el tráfico totalmente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura y el de cierre. Todos los participantes estarán obligados al cumplimiento de las normas particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca el responsable de la prueba o la autoridad competente. No obstante, están eximidos del cumplimiento de las normas de circulación.

Los participantes que circulen fuera del espacio delimitado por los vehículos de señalización de inicio y fin de la prueba serán considerados usuarios normales de la vía y no les será de aplicación la normativa especial que se recoge en el Anexo.

El control y orden de la prueba está encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

En el Anexo también quedan regulados las obligaciones de los participantes, los vehículos de apoyo, la señalización de los itinerarios, los servicios sanitarios, las condiciones de circulación así como los requisitos de los responsables de la prueba y del personal auxiliar.

Por último se establece la obligatoriedad de los participantes de estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros.

Los Ayuntamientos son los competentes para autorizar las pruebas que discurran íntegramente por su territorio pero dichas pruebas tendrán que respetar la legislación estatal en la materia quedando los Ayuntamientos obligados a hacer cumplir esa norma estatal.

#### **Artículo 7 e)**

#### **La realización de las pruebas a que alude el apartado o) del artículo 5, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.**

El apartado 5 o) de la LSV se refiere a la realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, psicotrópicos o estimulantes, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la vigilancia y el control de la seguridad de la circulación vial.

Esta actividad se incardina dentro de la actividad de vigilancia de las vías urbanas por medio de agentes propios (artículo 7 a) LSV).

La realización de esta competencia no ofrece particularidades en el ámbito municipal.

#### **SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES, PSICOTRÓPICOS, ESTIMULANTES U OTRAS ANÁLOGAS**

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su

organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

### **Artículo 7 f).**

#### **El cierre de las vías urbanas cuando sea necesario.**

##### **1. A determinado tipo de vehículos.**

Se podrán establecer limitaciones de circulación temporales o permanentes, en las vías objeto de la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación.

Así podrán limitarse la circulación temporal o permanentemente de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjunto de vehículos, vehículos articulados, vehículos especiales, así como a vehículos que no puedan alcanzar la velocidad mínima que se fije cuando, por razones de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico, o cuando las condiciones en que ordinariamente se desarrolle aquél, lo hagan necesario o conveniente.

Asimismo, por razones de seguridad, podrán establecer restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos en los que su propia peligrosidad o la de su carga aconsejen su alejamiento de núcleos urbanos o su tránsito fuera de horas de gran intensidad de circulación.

Para establecer estas restricciones en el caso de las vías urbanas, será el Municipio.

También se prevé que sean la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, en casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

##### **2. A todo tipo de vehículos.**

Debido a que los Municipios son los competentes para regular y ordenar el tráfico, podrán determinar el cierre al tráfico de determinadas vías y dedicarlas al exclusivo uso peatonal y teniendo en cuenta que, en la regulación que tengan del uso de las vías, han de tener en cuenta los intereses de los diversos usuarios, en ocasiones contrapuestas y garantizando en cualquier caso, tanto la fluidez del tráfico rodado como el uso peatonal de la calle.

Además, podrán cerrar al tráfico determinadas vías con carácter temporal, cuando la obligación que tienen los Municipios de mantener las vías en el mejor estado posible, les exija realizar en ellas, cualquier tipo de obras, tanto de infraestructura como de señalización y por el tiempo estrictamente necesario de ejecución de la obra y garantizando, en todo caso, la fluidez del tráfico.

## PASOS DE PEATONES

Se entiende por pasos de peatones los acondicionamientos específicos que facilitan el cruce de calzadas de circulación rodada por los peatones en condiciones de seguridad.

Se distinguen los siguientes tipos :

- Cebras que conceden prioridad permanente a los peatones que lo utilizan
- Semaforizados que establecen la prioridad de peatones o vehículos según las fases de su ciclo.
- A distinto nivel que realizan a desnivel , deprimido o elevado ,el cruce de la calzada. Hay dos tipos básicos :elevados o pasarelas y subterráneos

## CRITERIOS GENERALES DE LOCALIZACIÓN

Potencialmente pueden producirse cruces de la calzada por peatones en todos los puntos en que sus desplazamientos se ven interrumpidos por calzadas de circulación rodada, pero se concentran fundamentalmente en algunos puntos de la red viaria.

En relación a la intensidad del tráfico , se recomienda formalizar el paso de peatones :

En vías con intensidades horarias de tráfico automóvil superior a 300 vehículos y de cruce peatonal superiores a 300 personas ,en una distancia de 100 m en torno al punto de cruce.

En vías con intensidades superiores a 1000 vehículos hora ,con intensidades peatonales de 100 personas por hora.



## **PRIORIDAD DE PASO DE LOS VEHÍCULOS SOBRE LOS**

### **PEATONES:EXCEPCIONES**

La prioridad de paso de los peatones sobre los vehículos viene recogida en el Art.23 de la ley de Seguridad Vial y en el Art. 65 de RGV (Modificado por el Art.único 19 del RD 965/2006 de 1 de septiembre) En la LSV se establece ,como regla general la prioridad de paso de vehículos sobre peatones ,siempre que sus trayectorias se corten . No obstante, se establecen supuestos en los que los tienen preferencia los peatones

#### **Artículo 65. Prioridad de paso de los conductores sobre los peatones**

Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

En los pasos para peatones debidamente señalizados.

Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal ( [artículo 23.1](#) del Texto Articulado).

En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas (artículo 23.2 del Texto Articulado).

También deberán ceder el paso:

A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas (artículo 23.3 del Texto Articulado).

## PROBLEMAS ESPECÍFICOS DE LAS ZONAS ESCOLARES

Dentro de los peatones el grupo formado por los niños y ancianos es el más vulnerable. En las zonas escolares el principal usuario de las mismas será el menor de 15 años. Por todo ello debemos centrar la problemática de las zonas escolares en el peatón entendiendo por tal a aquel usuario de las vías públicas tal y como queda definido en el anexo 2 de la LSV menor de 15 años .

Uno de los factores que caracterizan al peatón es el de la edad , cada grupo en función de su edad tiene unas características diferentes. La principal necesidad de los peatones más pequeños es la supervisión de una persona adulta. Un buen diseño de los lugares por donde deben caminar los niños tal como zonas para ir caminando al colegio pueden ayudar a la seguridad de los niños como peatones.

La preocupación en el ámbito municipal por los problemas específicos de las zonas escolares ha tenido su reflejo en los programas “El camino escolar seguro” implementados, entre otros, en los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona :

Estos programas a través de actuaciones en los siguientes ámbitos :

- Señalización para peatones
- Señalización vertical dirigida a conductores
- Ubicación de los elementos de mobiliario urbano
- Medidas para mejorar la seguridad vial de calles i pasos de peatones
- Medidas de Disciplina vial y Vigilancia

Consiguen disminuir el número de accidentes en zonas escolares a la vez que se revisa la ordenación vial, se mejora la movilidad y seguridad de los entornos de los centros educativos.

Este programa busca establecer, en colaboración con todos los agentes implicados, un camino escolar seguro partiendo del siguiente marco conceptual :

- Los escolares tienen capacidad para proponer mejoras en el barrio y la ciudad en que viven, a partir de una reflexión en el colegio sobre las características de ambos y sobre sus propias necesidades al respecto
- Lo que es bueno para la infancia, es bueno para toda la población: tomemos a la infancia como parámetro de calidad de la vida urbana.
- En la medida que los peatones recuperan el espacio público para la convivencia, la ciudad se hace más humana, segura, saludable y sostenible.
- Cualquier ciudad necesita del cuidado de todos/as para hacerse más habitable. La aportación de la infancia es aliada imprescindible. Conjunto de medidas y actuaciones de mejora en el entorno de las escuelas.-\*

## ATROPELLO A PEATONES MENORES DE 15 AÑOS

Según estadísticas los accidentes de tráfico ocasionan más del 20 % de las muertes de los niños con edades comprendidas entre 1 y 6 años.

Cuando los niños tiene edad escolar comienza a aumentar su exposición al tráfico y por lo tanto aumenta el riesgo de ser atropellado . Las estadísticas de accidentes muestran que las edades escolares son las de más alto riesgo , Cuando son mayores de 7 años las cifras de las víctimas disminuyen debido a que los niños se familiarizan con las normas de tráfico ,sin embargo , el número de víctimas mortales vuelve a aumentar de nuevo sobre los 11 años de edad ,esto está relacionado con que los niños son mayores y aumenta su libertad, no les acompañan sus padres tan a menudo como cuando eran más pequeños.

La mayoría de los atropellos mortales de niños con edades comprendidas entre los 5 y los 12 años ocurren cuando los niños vuelven del colegio a casa.

Las estrategias que se presentan para acabar con la accidentalidad de las zonas escolares son las siguientes :

1. Aumentar la conciencia pública sobre la necesidad de mejorar la seguridad de los peatones infantiles ,promoviendo las ventajas ambientales y de salud que se obtienen caminando.

2. Modificar el comportamiento y actitudes , tanto de peatones como de conductores para compartir mejor la vía .Todo ello se logra concienciando y educando al menor en el ámbito de la seguridad vial en la que padres , escuela y administraciones implicadas juegan un papel fundamental.

3. A nivel legislativo la LSV en su Art. 39 prohíbe parar y estacionar tanto en los pasos para peatones (frecuente a las salida de un colegio ) como en los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios (en este caso en la zona escolar es muy común que los padres estacionen sus vehículos en doble fila , lo cual es altamente peligroso y propicia atropellos de menores debido a que al estacionar incorrectamente el vehículo puede suceder que los conductores no vean a los niños).

El RGC RD1428/2003 establece en su Art. 46 que se circulará a velocidad moderada al aproximarse a un autobús en régimen de parada , principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar o al aproximarse a lugares donde sea previsible la presencia de niños.

Concienciar tanto al peatón como al conductor de cuáles son las debilidades de los menores de edad frente al fenómeno circulatorio es tarea tanto de los educadores (padres y profesores) como de las autoridades responsables de difundir la educación y seguridad vial a todos los componentes de la sociedad debiéndose entender a esta en su concepto más amplio . En definitiva, todos podemos contribuir a la mejora de la seguridad vial.