

Años diciéndonos como debemos circular por las **GLORIETAS URBANAS**, cuando **NO** están debidamente señalizadas.

La Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios del Ministerio de Fomento, establece en el Apdo.1.7.4. dedicado a los Criterios de diseño con Seguridad:

*"Se tiende a considerar **ERRÓNEAMENTE** que la aplicación correcta de una normativa es una condición suficiente para garantizar que la explotación de una infraestructura (en este caso, un nudo viario) va a ser satisfactoria desde el punto de vista de la seguridad de la circulación.../..."*



enlace del vídeo: <https://youtu.be/r44RrmFgbJ0>

*".../...Por lo tanto, la seguridad de la circulación ha de constituir una preocupación específica del proyectista, más allá de la simple aplicación de una normativa forzosamente limitada: se debe **anticipar** a cómo sus diseños van a ser interpretados por la generalidad de los conductores, y cuáles pueden ser las consecuencias de esa interpretación. Que el nivel de seguridad que se proporcione al usuario de la red viaria sea suficiente depende, en gran medida, de que haya una conciencia y una voluntad clara de lograrlo desde la fase de planificación, pasando por la de proyección y construcción, hasta la de conservación y explotación."*

Y que a nuestro entender, comporta **anticipar** una **Aproximación + Circulación + Salida SEGURA** a/de la *Glorieta* (ACS).

* Sr. Jordi Morales Dumanjó, Técnico en Investigación y Reconstrucción de Siniestros Viales, Delegado en Girona de la ONG para la Prevención de (A)ccidentes de Tráfico P(A)T- AP(A)T, víctima indirecta en el año 1982 cuando un conductor bebido atropelló mortalmente a mi padre, y víctima directa el 2008 cuando otro conductor bebido se saltó un Stop y me arrolló, con el resultado de: 65%Discapacidad + Movilidad Reducida + Dependencia de Tercera Persona en Grado I, y argumentando las secuelas me despidieron "así ya NO nos sirves para lo que te contratamos" (sic). He seguido publicando, p.ej: <https://www.facebook.com/jor.morales.77/posts/1557236047772515> ampliación del presente informe, con mente y alma en pos de la Seguridad Vial; y con la colaboración de: * Don Amando Baños Rodríguez, antiguo Jefe de los examinadores de tráfico de la DGT en A Coruña; Editor y Administrador del Blog <https://traficoytransportes.com/> que cuenta con una red de colaboradores, expertos en la materia, que de manera altruista nos implicamos en la causa de la SEGURIDAD VIAL, p.ej. en los trabajos: "Comentarios al TRLTSV, Señales de Vehículos, VMP..."



En España **NO** existen “roundabouts” (rotondas), precisamente la ausencia de concreción en una **Regulación¹ propia** para la **GLORIETA**, especialmente en lo referido a los elementos de **SEGURIDAD² activa y pasiva** claramente diferenciada de las “roundabouts”, ha originado muchas confusiones **que la OC.32/2012 enmendó...** y a partir de la cual, se **modificó la Norma 3.1-IC:**

- Visto el punto 63. del Anexo I. Conceptos Básicos, del RDLeg.6/2015.(TRLTSV):

63. Glorieta. Tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.

- Visto el Apdo.1.2 de la Norma 3.1-IC TRAZADO:

En casos especiales no contemplados en la presente Norma, el proyectista podrá acudir a las guías y a los textos publicados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, a otros textos técnicos, o a la realización de estudios específicos.

- Visto el Apdo.10.6.4 de la Norma 3.1-IC [sin los **paliativos** del Apdo.4.6.4.2.2.1 de la OC.32/2012]:

Las entradas a la calzada anular tendrán, en general, el mismo número de carriles que la vía de acceso correspondiente, salvo que justificadamente se dispongan carriles adicionales de longitud mínima determinada. Asimismo, la salida deberá tener al menos, el mismo número de carriles que tiene, para ese sentido, la vía en la que desemboca, aunque justificadamente se podrá adicionar un carril.

- Vista la redacción de los Apdos.1.5. y 1.6. de la OC.32/2012:

1.5 Definición de nudo viario

Según la Norma 3.1-IC “Trazado”, se denomina nudo viario a la zona en la que se cruzan dos o más vías. Esta definición se debe ampliar a cualquier tipo de concurrencia espacial de dos o más vías que implique la posibilidad de pasar de unas a otras.

A los efectos de esta Guía, un nudo viario no sólo comprende las zonas de intercambio de tráfico, sino la parte de los tramos viarios que en él concurren que se ve perturbada por su presencia.

1.6 Clasificación de los nudos viarios

a) **Enlaces**, si alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose dos trayectorias a distinto nivel.

b) **Intersecciones**, si todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano. A su vez, éstas se clasifican en:

1. **Intersecciones controladas por semáforos**, si éstos imponen una separación temporal, generalmente secuencial, entre la ocupación de una misma zona de calzada por más de un movimiento.

2. Si no hay separación temporal, hay dos funcionalidades principales:

- **Intersecciones controladas por prioridad fija**, si unas trayectorias se cruzan con otras que tienen prioridad sobre ellas. La prioridad puede estar determinada por una regla (prioridad a la derecha), o bien por medio de señales.

- **Glorietas**, si las patas que en ella confluyen se comunican a través de una (o varias) calzada(s) anular(es), en la(s) que se establece una circulación prioritaria en sentido antihorario alrededor de una(s) isleta(s) central(es).

¹ La Carta Europea Europea de Autonomía Local, “atendiendo a la vinculación negativa permite a las Corporaciones Locales, sin previa habilitación legal, actuar también dictando Ordenanzas en toda materia que le sea de su competencia (STS.3912/2019 vs. STC.132/1998) si al hacerlo **NO contradice NI vulnera la legislación sectorial que pudiera existir**”. El art.4.a) del RDLeg.6/2015 establece que es **competencia de la AGE** “.../La aprobación de la normativa técnica básica que afecte a la seguridad vial” **que los Municipios deben acatar**.

² El segundo apéndice del Punto 2 de la Base Cuarta de la Ley de Bases 18/1989 establece: “.../...se regularán los elementos de seguridad activa y pasiva, así como su régimen de utilización y los casos en que ésta tendrá carácter obligatorio”, que **NO se acató**, al amparo de la Disposición Transitoria de la Ley de Bases 18/1989; **hasta la promulgación de la OC.32/2012**, y **modificación de la Norma 3.1-IC TRAZADO**, que en su **Apdo.1.2** permite al proyectista acudir a las Guías de la DGC, **otorgando de esa ampara y jerarquía normativa a la OC.32/2012**.

· Vista la redacción del **art.23.2.c)** del **RDLeg 6/2015**. **TRLTSV**:

“**art.23.2**. En defecto de señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, **salvo en los siguientes supuestos**:

.../...**c) Los que se hallen dentro de las glorietas** sobre los que pretendan acceder a ellas.”

· Visto el **art.162.2**. del **RGCirc**.

Señal **S-200**: “**Preseñalización de glorieta**”³.

Indica las direcciones de las distintas salidas de la **próxima glorieta**. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía.”



En consecuencia con la legislación citada, y por NO evitar los trenzados al NO estar debidamente señalizadas, se incumple con la SEGURIDAD (Cf.nota²) en las GLORIETAS:

GLORIETAS URBANAS DE DOS CARRILES

- a) **SEÑALES VERTICALES**, reguladas por la Norma 8.1-IC: ubicación de señales previas y en su interior..... 2
- b) **MARCAS VIALES**, reguladas en la Norma 8.2-IC: la vulneración de la **SEGURIDAD VIAL** por su ausencia 4
- c) **CONCLUSIONES**. Se muestra lo que se echa en falta teniendo en mente la **SEGURIDAD VIAL**..... 7
- d) **GLORIETA** de **DOS CARRILES** anulares con **SALIDA** a una **CALLE DE UN ÚNICO CARRIL**..... 8

a) SEÑALES VERTICALES: previas y en su interior (además de la esencial señal S-200).

· Reguladas en el **Apdo.4.6**. + **Fig.201** de la **Norma 8.1-IC** y en el **RGCirc. art.149** y ss:

SEÑAL DE PELIGRO

art.149.5 del **RGCirc**. Señal **P-4**.

“**Intersección con circulación giratoria**.”

Peligro por la proximidad de una **intersección** donde la circulación se efectúa **de forma giratoria** en el sentido de las flechas.”



SEÑAL DE OBLIGACIÓN

art.155 del **RGCirc**. Señal **R-402**.

“**Intersección de sentido giratorio-obligatorio**.”

Las flechas señalan la dirección y sentido del **movimiento giratorio** que los vehículos **deben seguir**.”



· **PREDOMINA**⁴ la confusión “popular” al malinterpretar las señales **P-4** y **R-402**... por identificar **ERRÓNEAMENTE** que indican la presencia de una glorieta y asociarlo a tener “**preferencia**” al circular en un Nudo Viario de movimiento giratorio: sólo son de peligro y obligación.

³ · Ni siquiera una **estructura** con forma circular, emplazada en la calzada regulando la circulación en sentido giratorio, por si misma **NO** adquiere la consideración formal de **Glorieta**, legítimamente sólo la identifica y avala como tal la **señal S-200 de preseñalización de GLORIETA**:

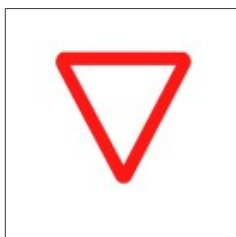
· En vías urbanas, el **art.162.2** del **RGCirc**. rige la **Aproximación Segura** con la **señal S-200** a ≥ 50 m de la **intersección**, que junto con la **distancia previa** desde la que **TODAS LAS SEÑALES VERTICALES DEBEN SER VISIBLES** de los **Apdos.2.3 + 4.3 + Fig.178 + Tabla 10** de la **Norma 8.1-IC** infiere a la **señal S-200** de $\frac{1}{8}$ parte de la ACS: **Aproximación+Circulación+Salida seguras** de la **Glorieta Urbana de dos carriles**.

⁴ · Para aplicarse la '**excepción a la preferencia de paso**' que el **art.23.2(c)** del **RDLeg.6/2015** otorga a las **Glorietas**, es imprescindible la **ubicación y visibilidad** previa (Cf.párrafo 2º de la nota³) de la **señal S-200** (que la acredita como **Glorieta** Cf.párrafo 1º de la nota³).

SEÑAL DE PRIORIDAD

art.151.2 del RGCirc.

Señal R-1



“Obligación para todo conductor de **ceder el paso** en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime **o al carril al que pretende incorporarse.**”

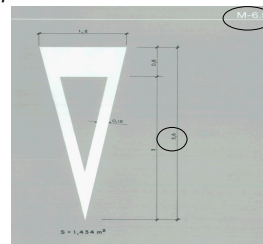
CEDA EL PASO⁵

SEÑALES HORIZONTALES DE CIRCULACIÓN

art.169.a) del RGCirc.

Señal Horizontal M-6.5

Apdo.3.6.3.2 de la Norma 8.2-IC



- El Apdo.4.5.2.2 de la Norma 8.1-IC rige que la **Señal R-1** se ubicará lo más cerca posible de la **Línea de Ceda el Paso**; el Apdo.4.6.6 exige **duplicarla** si hay **dos o más carriles**.
- El Apdo.3.6.3.2 de la Norma 8.2-IC 'propone' ubicar la **Señal Horizontal M-6.5** entre 5 y 10 m de la **Línea de Ceda el Paso**; el Apdo.3.6.3 resalta que se señalizará **en cada carril**.
- La **Línea de Ceda el Paso** es la **Marca Vial M-4.2** del Apdo.4.3.2.1 de la Norma 8.2-IC...

• Así que, **en ausencia** de la señalización **S-200** con **R-1+M-6.5+M-4.2**, las demás indican que la intersección es de circulación giratoria sin establecer prioridad, aparte de las que rige el mencionado art.23.2 del RDLeg 6/2015; pero en éste caso **sin lugar** a la excepción c).

a') La **GLORIETA URBANA de DOS CARRILES**. Para lo que no se regula en la Norma 3.1-IC:

• Rige la **ORDEN CIRCULAR 32/2012 GUÍA DE NUDOS VIARIOS**:

Apdo. 1. Generalidades

1.6. Clasificación de los nudos (ya trata de las GLORIETAS)

1.7. Criterios de diseño con...

1.7.4. **SEGURIDAD** (cito y remarco):

“Se tiende a considerar **ERRÓNEAMENTE** que la aplicación correcta de **una normativa** es una condición suficiente para garantizar que la explotación de una infraestructura (en este caso, un nudo viario) va a ser satisfactoria desde el punto de vista de la seguridad de la circulación”

• En la **GLORIETA URBANA de DOS CARRILES**, las **Señales Verticales** del Apdo.4.6 y Fig.201 de la Norma 8.1-IC, aún siendo **bien interpretadas**, por si solas **NO** garantizan la **SEGURIDAD**; teniendo en mente las funciones de la **señal S-200**, vemos que...

• **Antes de llegar**: sin obviar el art.46 del RGCirc; con la **vel. máx. de aproximación de 40Km/h** establecida en el Apdo.3.3.4 de la OC.32/2012, ya debemos tener decidido que carril de la **Glorieta insertaremos**⁶, que a su vez dependerá de la salida necesaria para nuestro destino; y es la **señal S-200, visible⁷ desde mucho antes**, la que aportará esos datos, así que según circulemos por el carril derecho o izquierdo del **tramo de aproximación⁸** de la calle que emboca la **Glorieta**, respectivamente nos supondrá que...

• **Dentro**: insertemos el carril anular ext. o int.; que va a **LIMITAR** tanto la calle de salida, como también **ACOTARÁ** emplear respectivamente el carril dcho. o izqdo. de la calle de salida **fijando una sola trayectoria posible y sin trenzados** Figs.8.6-A y 9.4-Ñ de la OC.32/2012

... para completar su misión, las señales verticales requieren de las **Marcas Viales**:

⁵ La combinación **Señal R-1** duplicada + **Señal M-6.5** en cada carril + **Marca Vial M-4.2**; **en sus respectivas ubicaciones** (suponen 2/8 de la ACS).

⁶ Art.33 del RGCirc “carril convenga según destino”; véase definición de **Inserción+Convergencia +Circulación Paralela** en Anexo 0 de OC.32/2012.

⁷ **Insistir** en el ya citado art.162.2 del RGCirc, en las vías urbanas se requiere que la **señal S-200** se instale a ≥ 50 m de la línea de detención según la Norma 8.1-IC: Apdo.4.6. y Fig.201; **también para la debida Aproximación Segura** a la **Glorieta**, se debe cumplir con la **distancia previa desde la que TODAS LAS SEÑALES VERTICALES DEBEN SER 'VISIBLES'** de los Apdos.2.3+4.3+Fig.178+Tabla 10 de la Norma 8.1-IC.

⁸ **Tramo de aproximación** ≥ 25 m; Apdo.10.6.5 de la Norma 3.1-IC: **Tramo**, que en cualquier caso, será mayor que la **isleta de “aproximación”**.

b) **MARCAS VIALES**, reguladas en la Norma 8.2-IC, y la vulneración de la SEGURIDAD VIAL por su ausencia **antes** y **dentro** de la *Glorieta*, al obviar la normativa acorde⁹.

· OC.32/2012 además del *preámbulo*, requiere la lectura de la *carta de presentación* y del.

Apdo.3. *Funcionamiento de los Nudos.*

Apdo.3.2.4.4. "... Si tiene más¹⁰ de un carril, la circulación por **ella** no es puramente paralela, sino que se suelen producir cambios de carril en los que **las prioridades no son bien entendidas** por los conductores: esto requiere una ordenación especial de la circulación. Cf. Apartado 8.6."¹¹

Apdo. 8. **SEGURIDAD** en las...

8.6 GLORIETAS (cito y remarco):

"En las GLORIETAS cuya calzada anular tiene dos carriles, **si la marca vial** (LÍNEA DISCONTINUA) que los separa **se limita a dividir en dos la anchura** de la calzada anular se da la POSIBILIDAD de TRENZAR¹² trayectorias en ella:

Lo cual conlleva CONSECUENCIAS NEFASTAS para la SEGURIDAD, **provocando el desconcierto** de los **usuarios** ante la falta de una **regulación y de un diseño claros**, que se pone de manifiesto cuando el tráfico se incrementa con un aumento de las interacciones entre vehículos. Además, **ello** permite desarrollar unas mayores velocidades a los vehículos ligeros, lo cual es indeseable".

Usuarios con tendencia a olvidar el art.33.RGCirc:

RGCirc. Artículo 33. Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, el conductor (...) podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, (...) y **NO** deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

La línea continua **M-2.2**
DIVIDE la *Glorieta*.
La línea discontinua **M-1.3**
DIRIGE hacia la debida salida.
Combinando ambas se evita el **prohibido trenzado** de trayectorias

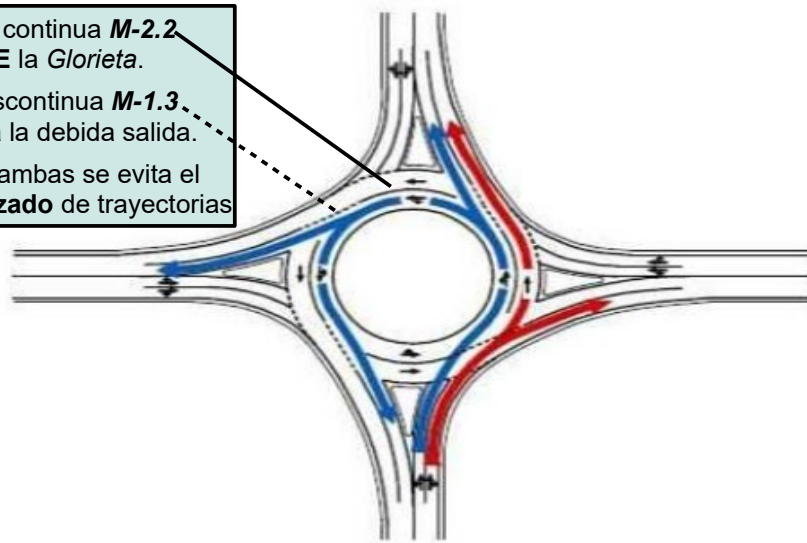


Fig. 8.6-A

∴ **EL PRINCIPIO QUE SE DEBE SEGUIR PARA ORDENAR LA CIRCULACIÓN ES QUE NO SE ADMITAN MANIOBRAS DE TRENZADO EN LA CALZADA ANULAR/GLORIETA**

-4-

⁹ Demasiados Municipios vulneran la Seguridad Vial al obviar el Apdo.1.2 de la Norma 3.1-IC TRAZADO que deriva a los Técnicos, para aquello que no tenga contemplado, a otros textos y en éste caso significa aplicar la OC.32/2012, que en su Apdo.1.7.4 Criterios de diseño con SEGURIDAD es dónde exige "que haya una conciencia y voluntad clara de lograrlo desde la fase de planificación, pasando por la de proyección y construcción, hasta la de conservación y explotación":

¹⁰ Recordemos que entre los **requisitos para la GLORIETA de DOS CARRILES**, establecidos en el Apdo.10.6.4 de la Norma 3.1 de Trazado y en el Apdo.4.6.4.2.2.1.b)3 de la OC.32/2012, rige que **debe disponer del mismo número de carriles que las calles que entran/salen de ella**.

¹¹ Nos invitan a consultar y contrastar lo expuesto con el Apdo.8.6. Seguridad y más adelante el Apdo.9.4 establece las **Marcas Viales** necesarias.

¹² **Dentro** de la *Glorieta*: RGCirc. art.33 respecto 82.3 vs 46.1.h) conforme 83.2 = muda a impropio el **art.87.1.c)1º** [véase el Anexo de éste Informe]

∴ Símbolo de "Por lo tanto..."

" • Los vehículos que seguirán la trayectoria roja se colocan en el carril derecho (exterior) de la entrada, y se mantienen en el carril exterior de la calzada anular (glorieta) hasta salir también por el carril derecho de la salida. Estos vehículos pueden tanto girar a la derecha como seguir de frente.

• Los vehículos que seguirán la trayectoria azul se colocan en el carril izquierdo (interior) de la entrada; pasan al carril interior de la calzada anular (glorieta) y salen por el carril interior de la salida. Estos vehículos pueden tanto seguir de frente como girar a la izquierda, e incluso cambiar de sentido.

• En un acceso es necesario ceder el paso a todos los vehículos que se encuentran en la calzada anular, independientemente del número de carriles y del movimiento que se vaya a realizar. (Cabría la excepción del giro a la derecha cuando se aproxima un vehículo por el carril interior de la calzada anular.)

• Es importante la colocación previa¹³ de los vehículos en los carriles del acceso, pues marca la trayectoria que se va a seguir.

• No se considera admisible cambiar de trayectoria en la calzada anular (trenzar), ni al entrar ni al salir. Elegido¹⁴ un carril en el acceso constituye una infracción invadir la trayectoria¹⁵ correspondiente a una colocación inicial en el carril contiguo.

• Para una mejor guía de cada maniobra, las Marcas Viales en la calzada anular NO son continuamente concéntricas¹⁶. " (fin de la cita)

b') **ANTES** de la GLORIETA URBANA de DOS CARRILES, (además de la señal S-200 Cf.nota³) la **colocación previa** en **cada carril** de la calle que inserta la Glorieta, se logra mediante:

- en un TRAMO de APROXIMACIÓN ≥ 25 m se pintarán (sin olvidar la Señal M-6.5 "Ceda")
- una Flecha de Selección permitida M-5.2 ≥ 5 m antes de la línea de detención,
- precedida de al menos otra Flecha de Selección permitida M-5.2, a ≥ 20 m

pero **Dentro** de un carril (anular incluido) se erigen en **Flechas de Dirección obligatoria, M-5.2.**
(Cf.nota¹⁵)

Ésta en concreto, señala que es **obligatorio** seguir en esa **dirección** en línea recta, lo que es igual a tomar la siguiente salida, **evitando los indebidos trenzados**.

(en la siguiente página se comentan las dos funciones de la Flecha M-5.2)

en cambio, **Antes** de entrar a la Glorieta, en el **Tramo de Aproximación** (Cf.nota¹⁴), constituyen...

Flechas de Selección permitida M-5.2.

[los art.33 + 109.2.a) del RGCirc rigen SÓLO Antes de entrar a la Glorieta]

permitiéndonos **seleccionar** éste carril izqdo. comportará entrar en el carril anular interior, por lo que sólo se podrán tomar las salidas específicamente **permitidas** por ésta **Flecha 'doble'** y **sin modificar la trayectoria**, lográndose así **evitar los prohibidos trenzados**.

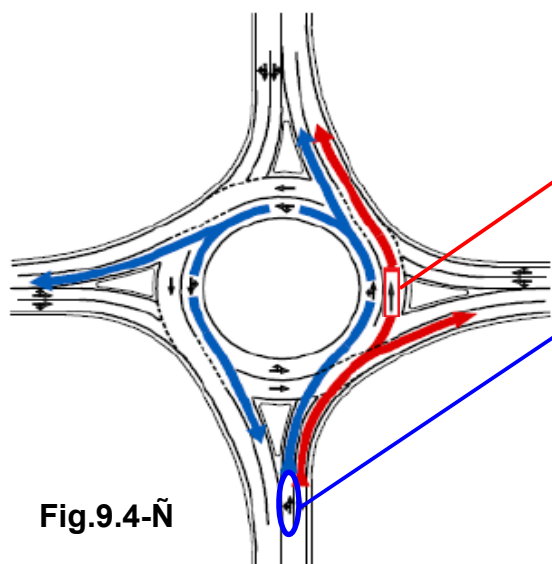


Fig.9.4-Ñ

¹³ En las notas ^{3, 4, 5, 7 y 8} sobre Señales Verticales destacamos como el contenido, ubicación y visibilidad de la señal S-200, a ≥ 50 m de la línea de detención es primordial para la SEGURIDAD (ACS); las siguientes notas refieren lo propio para la debida funcionalidad de las Marcas Viales del tipo Flechas y Líneas de la Norma 8.2-IC que, para la Glorieta, establece la OC.32/2012. Apdos. 8.6., 9.4.7. y Figs. 8.6-A + 9.4-Ñ, veámoslo:

¹⁴ Antes de llegar a la Glorieta Urbana de dos carriles, durante la aproximación rige el art 33 RGCirc "emplear carril convenga según el destino" • en un tramo de aproximación ≥ 25 m de la Norma 3.1-IC. Apdo. 10.6.5, "en cualquier caso, mayor a la Isleta de aproximación" (es $\frac{3}{8}$ de la ACS) • mediante Flecha de Selección permitida M-5.2 ubicada ≥ 5 m antes de la línea de detención. Norma 8.2-IC. Apdo. 3.5.1 (es $\frac{4}{8}$ de la ACS), • precedida al menos de otra Flecha de Selección permitida M-5.2 a ≥ 20 m, en cada carril del tramo de aproximación, (es $\frac{5}{8}$ de la ACS).

¹⁵ Dentro, la Glorieta requiere Flechas de Dirección obligatoria M-5.2 (% ACS), más adelante vemos cómo se diferencia de la Flecha de Selección

¹⁶ Dentro además precisa Línea Continua M-2.2 + Discontinua M-1.3 + Apdo. 9.4.7 + Fig. 9.4-Ñ de la Norma 8.1-IC, dividen y dirigen tráfico ($\frac{7}{8}$ ACS).

• Dentro de la Glorieta, la labor conjunta de las flechas¹⁵ + líneas¹⁶ impiden el desplazamiento lateral; evitando así los indebidos Trenzados.

Norma 8.2-IC. Apdo.3.5.1, para vías de $\leq 60\text{Km/h}$

Flecha M-5.2,

tiene **dos** funciones distintas: **según...**

señale... el **sentido del carril** o
será... **Flecha de DIRECCIÓN** vs
con carácter... **obligatoria** (Cf.nota¹⁵)

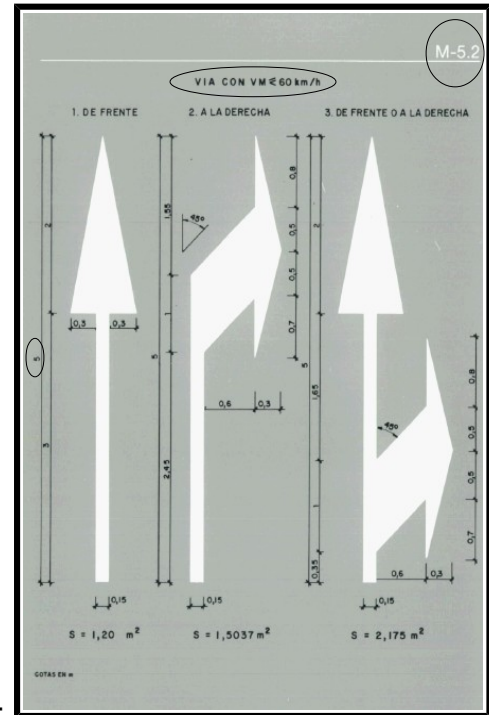
la **presencia de próximo nudo**
Flecha de SELECCIÓN
permitida (Cf.nota¹⁴)

la Norma 8.2-IC las diferencia... pero el art.169.d) del RGCirc sólo detalla el concepto y función de la **Flecha de Selección**

- Significado: **pintada en un carril** (una vez dentro del Nudo) **obliga** a tomar la **dirección** indicada, sin abandonar el carril.

- Pero en el **Tramo de aproximación a un Nudo** informa de la ...
- Función: ".../...**Movimiento que van a efectuar en el próximo Nudo**":
Durante la aproximación $\geq 25\text{ m}$, se **permite** "la **colocación previa**" (Cf.notas¹³⁺¹⁴) en los carriles de acceso **permitiendo** con ello **seleccionar** el carril anular que se insertará, que a la vez es lo "que **marca la trayectoria a seguir**".

Por lo tanto, a la cuestión ¿se pueden **pintar Flechas Dentro** de un carril **anular** de una **Glorieta**? Se responde con un rotundo:



· **SÍ¹⁷**, y únicamente se emplean las **Flechas de DIRECCIÓN obligatoria M-5.2 DENTRO** de cada **carril anular**, logrando evitar los prohibidos y peligrosos **trenzados**.

b") **DENTRO** de la **GLORIETA URBANA** de **DOS CARRILES**, manteniendo en mente la requerida **SEGURIDAD VIAL** del Apdo.8.6 de la OC.32/2012, que para la **Señalización Horizontal** se aplica mediante la **Norma 8.2-IC Marcas Viales**, se nos deriva al:

Apdo.9.4.7. **SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL EN LAS GLORIETAS. Líneas cont./discont.**

(dentro) "•**En las calzadas anulares que tengan DOS CARRILES concéntricos, entre cada salida y la siguiente se dispondrá una Marca Vial del tipo M-1.3. Línea discontinua, la cual empezará en el centro de la calzada anular y terminará en el centro de la salida siguiente, prolongándose hacia ella, véase la Figura 9.4-Ñ.**"

Para evitar las "**nefastas consecuencias**" para la seguridad que se nos mencionaba en el Apdo.8.6 "**si la Marca Vial se limita a dividir en dos la anchura de la Glorieta**" (Cf.nota¹⁶) resaltamos que en las Figs.8.6-A y 9.4-Ñ de la OC.32/2012 se establece que:

- La función de **dividir** los carriles anulares es (y se señala con) la **Línea continua M-2.2**

- La función de la **Línea discontinua M-1.3** es **dirigir** la circulación de cada carril **sin trezados**; quién opta por embocar la **Glorieta** desde el carril izquierdo se insertará en el carril interior de la glorieta, que se conecta al carril izqdo. de la calle de salida permitida:

1º La **Línea discontinua central** se **traspasa una sola vez**, al **entrar/insertar** la **Glorieta**.

2º Véase como las trayectorias roja y azul, **divididas (M-2.2)** y **dirigidas (M-1.3)** se mantienen siempre por el mismo carril, **evitando así los prohibidos TRENZADOS**.

¹⁷ Antecedentes a la reticencia a emplear **Flechas** dentro de la **Glorieta**: en el Apdo.2.3.12. de las **Recomendaciones para el proyecto de intersecciones del año 1967**, se desaconsejaba pintar **Líneas continuas y/o discont.** dentro de la **Glorieta**... El recelo a las **Líneas** se enmendó en el Apdo. 5.5. de las **Recomendaciones para Glorietas del año 1989** y su edición de 1999; pero fué entonces cuando se recomendó NO emplear las **Flechas**.

• **Legitimidad**: que las **Flechas de DIRECCIÓN** se requieren por **seguridad** lo regula la **OC.32/2012. Apdo.1.5**: definición de nudo "la **parte** de los tramos viarios que en él concurren que se ve **perturbada por su presencia**" + la **Norma 3.1-IC. Apdo.10.2. Concepción de nudo** · Señalización · Características de trazado + Apdo.10.2. Elección de nudo · 3. Seguridad + Norma 8.2-IC. Apdo.3.5.1. Por **jerarquía normativa, decaen las Recomendaciones**.

• La **pintura** de las **Marcas Viales** se regula en el PG-3 + Orden FOM/510/2018, garantizando los debidos **Coficiente de Fricción y Reflectancia**.

• Aunque existe la opción de la **Turboglorieta**, que **NO precisa de Flechas en el interior**, **NO** es aconsejable con presencia abundante de ciclos, véase el Apdo.4.6.4.2.2.1.c) de la OC.32/2012.

c) CONCLUSIONES. Lo que se echa en falta teniendo en mente la SEGURIDAD VIAL.

· Asumiendo como propia la PRIORIDAD de la COMISIÓN TÉCNICA para **lograr** hacer PREVALECER la SEGURIDAD VIAL; destacamos que **antes** y **dentro** de la GLORIETA URBANA de DOS CARRILES, **se vulnera la seguridad por la ausencia**¹⁸ de Marcas Viales.

- Y si bien en parte se debe a que la Norma 8.2-IC Marcas Viales del año 1987 **NO** reguló nada respecto a la *Glorieta*, ni vio la luz la reforma de 2007...

- En cambio en su *Apdo.3.5.1* ya establecía que mediante las *Flechas de Selección M-5.2* el conductor **antes** de acceder a un *Nudo Viario SELECCIONARIA* el carril, y lo haría en relación a su destino. También en 1989/1999 había desaparecido la reticencia a emplear líneas continuas y discontinuas **dentro** de la *Glorieta*.

Lo que comporta que desde hace años se estén vulnerando los requisitos para la Aproximación + Circulación + Salida (ACS) SEGURA a/de la GLORIETA:

ANTES de la GLORIETA URBANA de DOS CARRILES, se echa en falta (en negrita):

1/8 Señal S-200 ubicada a ≥ 50 m: véase *Figura 201* del *Apdo.4.6* de la *Norma 8.1-IC*; y para que sean visibles a distancia *Apdos.2.3 + 4.3 + Fig.178 + Tabla 10* de la *Norma 8.1-IC*.

2/8 Señal R-1 duplicada + Señal Horizontal M-6.5 en cada carril + Marca Vial M-4.2

3/8 En un **tramo de aproximación** ≥ 25 m. *Apdo.10.6.5* de la *Norma 3.1-IC*, señalizado con...

4/8 **Flecha** de **Selección permitida**, Marca Vial M-5.2. ≥ 5 m **antes** de la línea de detención,

5/8 **precedida** al menos de otra **Flecha** de **Selección permitida**, Marca Vial M-5.2. a ≤ 20 m.

DENTRO de la GLORIETA URBANA de DOS CARRILES, se echa en falta todo esto:

6/8 **Flechas** de **Dirección obligatoria** Marca Vial M-5.2. **dentro** de la *Glorieta*...

- las *Flechas Dirección obligatoria* **LIMITAN** la circulación únicamente por un determinado carril anular, **durante todo el trayecto dentro de la Glorieta** según desde qué carril se hizo la inserción, y hasta la salida, para **evitar trenzar itinerarios**.

7/8 **Línea Continua M-2.2 + Línea Discontinua M-1.3** se alternan para **dividir y dirigir**:

- la *Línea Continua*, **dentro** es la que **DIVIDE** los carriles para **impedir el trenzado**,
- la *Línea Discontinua*, **dentro** es la que **DIRIGE** **las trayectorias sin trenzados**.

Es imprescindible la **combinación de todas ellas, antes y dentro**, para otorgar a las **GLORIETAS URBANAS de DOS CARRILES** del debido rango de **SEGURIDAD VIAL**, en tanto que **norma PREVALENTE**.

¹⁸ Vistas las notas ¹⁴ a ¹⁷ no podemos por menos **señalar que**, en las *GLORIETAS URBANAS de DOS CARRILES*, las *Corporaciones Locales y sus Técnicos*, habitualmente **olvidan cumplir algunos de los requisitos, especialmente en lo relativo a las Marcas Viales tipo Flechas y Línea ContinualDiscontinua**, cuando ya estaba regulado desde hace años en la *Norma 8.2-IC*

d) GLORIETA DE DOS CARRILES con SALIDA a una CALLE DE UN ÚNICO CARRIL.

· Otra vez insistir en lo **desconcertante** que es que no se cumpla lo que ya está regulado:

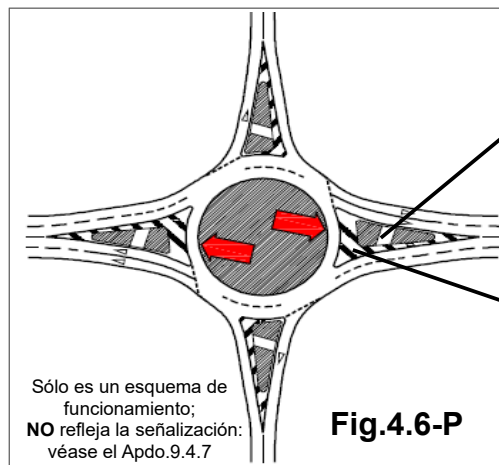
- Apdo.4.6.4.2.2.1.b)3 de la OC.32/2012 rige que “**todas las entradas y todas las salidas**” de las GLORIETAS de DOS CARRILES “**tengan también dos carriles**”...

- O, alterar ^{8/8} ACS a/de la *Glorieta* para lograr salir desde el **carril anular interior**, que será el **único carril disponible**, para **SALIR** hacia una **CALLE DE UN ÚNICO CARRIL**:

3. Se recomienda¹⁹ que todas las entradas y todas las salidas tengan también dos carriles. En caso contrario, habrá que:

- o **Alterar la configuración de las Marcas Viales:** por ejemplo, si una salida sólo tuviera un carril, puede ser conveniente que la calzada anular tenga un solo carril antes de llegar a ella (Fig. 4.6-P).
- o Adoptar la configuración **c)** (*turboglorieta*).

- Éstas, que son las **GLORIETAS** más habituales en nuestras ciudades medianas, pequeñas, pueblos y urbanizaciones, **habitualmente vulneran el formato, Fig.4.6-P:**



Sólo es un esquema de funcionamiento; NO refleja la señalización: véase el Apdo.9.4.7

Fig.4.6-P

Isleta “separadora larga”, de obra: en el Apdo.3.2.3.2.b) + Fig.3.2.-A de la OC.32/2012.

^{8/8} **Alterando** la isleta **pintándola** con la **Marca Vial M-7.1** de la **Norma 8.2-IC**, se logra “alterar” el **interior de la Glorieta** a un **sólo carril anular**, para embocar con seguridad la **salida a una calle con un único carril**.

- **Reserva*** añadida entonces en la OC.32/2012 para lograr **evitar trenzados**...

· Pero debemos señalar que **ello*** quiebra el **Apdo.10.6.4** de la posterior **Norma 3.1-IC** de 2016, de mayor rango normativo que, desde su entrada en vigor²⁰ establece **sin ambages**:

Las entradas a la calzada anular tendrán, en general, el mismo número de carriles que la vía de acceso correspondiente, salvo que justificadamente se dispongan carriles adicionales de longitud mínima determinada. Asimismo, la salida deberá tener al menos, el mismo número de carriles que tiene, para ese sentido, la vía en la que desemboca, aunque justificadamente se podrá adicionar un carril.

¹⁹ 1º el texto de la Guía se adjuntó a la OC.32/2012 como Anexo, por lo tanto una 'recomendación' ya adquiría la condición de Orden, además...
2º en el año 2016 entra en vigor como obligatorio y **sin reservas** en el Apdo.10.6.4 de la Norma 3.1-IC, de mayor rango normativo.

²⁰ Lo que significa que para “reparar” los errores en *Glorietas* de hasta 2016, se aplicarán “las modificaciones” señaladas en la OC.32/2012, pero desde la **Norma 3.1-IC Trazado de 2016**, las *Glorietas* se deben planificar, proyectar, construir, conservar y explotar, **sin paliativos**.

RECAPITULEMOS:

- Las **GLORIETAS** y las **TURBOGLORIETAS** son una clase de **NUDO VIARIO**.
- La Norma 3.1-IC. TRAZADO en su Apdo. 10.6.1 establece los **Nudos Viarios excluidos** del concepto de **GLORIETA** (p.ej: con más de dos carriles anulares, de hipódromo, partida, regulado por semáforo), **exclusiones** que se repiten en el Apdo.3.2.4.4. de la OC.32/2012.
- La Norma 3.1-IC. Apdo.10.6.4 y la OC.32/2012. Apdos.4.6.4.2.2.1 rigen que la *Glorieta* tendrá **el mismo número de carriles** que las calles que entran y salen.
- El **coeficiente de fricción mínimo 0,45** rige para las **Marcas Viales** (pintura vial) en el PG-3 + Orden FOM.510/2008 + Certificaciones y Homologaciones establecidas.
- Mientras la **Señalización Vertical** propia de las **GLORIETAS** se regula de manera diáfana en el Apdo.4.6. de la Norma 8.1-IC; por el contrario, **el grado de complejidad para aplicar las Marcas Viales** de la Norma 8.2-IC venía dado por una legislación tan dispersa que requería la lectura combinada de *Leyes, Textos Refundidos, RD, RDLeg, Normas, OC, véase la Bibliografía...* que se **“subsana”** compilándolo en la **OC.32/2012**:

- + Apdo.1.7.4. *Criterios de diseño con Seguridad.*
- + Apdo.3.2.4.4. **Prioridades NO son bien entendidas.**
- + Apdo.4.6.1.6. *Velocidad en los accesos a las GLORIETAS.*
- + Apdo.4.6.1.6.1. **Se considera óptima la inflexión en la trayectoria de los vehículos al entrar a la glorieta a θ 25 gon.**
- + **Apdo.4.6.4.2.2.1.b).3. “que todas las entradas y todas las salidas tengan también dos carriles”**
- + Apdo.4.6.4.2.4. *El desnivel del Gorjal está entre el 3% y 4% y en la Isleta Central no podrá superar el 15%. Fig.4.6-T.*
- + Apdo.4.7.3. *Visibilidad a la entrada de la Glorieta + en la trayectoria + en la salida (iluminación nocturna vías urbanas)*
- + **Apdo.4.8.7.1. Glorietas con relleno suave (para la absorción de impactos).**
- + Apdo.8.6. *Seguridad en la circulación. GLORIETAS.*
- + Apdo.9.4.7. **Señalización Horizontal en GLORIETAS con la combinación de las Marcas Viales: M-2.2 + M-1.3 +M-5.2**
- + Figura.4.6-P
- + Figura 8.6-A
- + Figura 9.4.Ñ
- + Anexo 0. Véanse las definiciones de **Inserción + Convergencia + Circulación paralela.**

- Los ~~Reductores De Velocidad~~ de la Orden FOM.3053/2008 están prohibidos en sus proximidades.
- **SÍ** debe seguir empleándose el *Sistema de Contención de Vehículos* y de *Protección de Motoristas* con las especificaciones establecidas en la OC.35/2014.
- **NO** acatar el *apéndice segundo del Punto 2 de la Base Cuarta de la Ley de Bases 18/1989*, perduró 23 años al **amparo** de su propia **Disposición Transitoria**, lo que...

Comportó que **NO** se concretara una regulación específica para la *Glorieta* en los *Textos Articulados* sucesivos (tampoco en el actualmente vigente *RDLeg.6/2015*), hasta que se subsanó recopilándolo en la OC.32/2012 y Apdo.10.6 de la Norma 3.1-IC, **pero que...**

∴ SIGUE SIN APLICARSE CON EL RIGOR QUE LA SEGURIDAD VIAL MERECE²¹

muy en especial en lo relativo a evitar trenzados antes y dentro de la *Glorieta*

²¹ Y es por ello que solicitamos del Excmo.Sr. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Don Bartolomé Vargas Cabrera, su implicación para que se modifiquen las **GLORIETAS URBANAS de DOS CARRILES** en relación a la **Seguridad activa y pasiva**, así como para que se investiguen los siniestros en las mismas, con la regulación recopilada en la OC.32/2012 en mente, todo ello en pos de la **SEGURIDAD VIAL** efectiva. **Se adjunta su respuesta, de fecha 26 de junio de 2020**, en la página 13 del presente informe.

BIBLIOGRAFIA LEGISLATIVA. No es una²² sola normativa, sino la combinación de diversas de ellas las que rigen, según la jerarquía legislativa, en las *Glorietas*:

- Ley 18/1989, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Carta Europea de Autonomía Local. Hecha en Estrasburgo el 15 de octubre de 1985.
- RDLeg 6/2015. TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL. TRLTSV.
- Real Decreto 1428/2003. REGLAMENTO GENERAL DE LA CIRCULACIÓN. RGCirc.
- Ley 37/2015 DE CARRETERAS.
- Norma 3.1-IC TRAZADO del año 2016.
- Norma 8.1-IC SEÑALIZACIÓN VERTICAL del año 2014.
- Norma 8.2-IC MARCAS VIALES del año 1987 (sin la menor referencia a las *Glorietas*).
- OC 32/2012 GUÍA DE NUDOS VIARIOS ¡no olviden ver los gorjales de las *Glorietas*!
https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/0410081.pdf
- OC. 40/2017 RECICLADO DE FIRMES Y PAVIMENTOS BITUMINADOS.
- ORDEN FOM.3053/2014 INSTALACIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD.
- OC.35/2014 APLICACIÓN DE SISTEMA DE CONTENCIÓN DE VEHÍCULOS.
- PG-3 PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS GENERALES PARA OBRAS DE CARRETERAS Y PUENTES última actualización de octubre de 2018 (Orden FOM/510/2018).
- Visibilidad nocturna RD. 1890/2008 + ITC-BT-09 **Alumbrado Público en Vías Urbanas.**
- OC.36/2015. CRITERIOS A APLICAR EN LA ILUMINACIÓN DE CARRETERAS A CIELO ABIERTO Y TÚNELES.
- RECOMENDACIONES SOBRE GLORIETAS del año 1989 y edición de 1999.
- RECOMENDACIONES PARA EL PROYECTO DE INTERSECCIONES del año 1967.
- RECOMENDACIONES PARA EL PROYECTO DE ENLACES del año 1967.

Otra bibliografía:

- “COMENTARIOS AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL”. Última edición de enero del año 2020, de Don Amando Baños Rodríguez.
https://traficoytransportes.com/ley-de-trafico-y-seguridad-vial/?fbclid=IwAR2Sm26jO9Jcd-KNoFRANt_UMQizAPucGCzvH_d8fxogPIK1bdRa1k-UsEg

- Informe complementando éste trabajo sobre las vulneraciones en las inflexiones de las trayectorias, los porcentajes de desnivel, los tipos de isleta y el tipo de relleno de la Isleta Central: <https://www.facebook.com/jor.morales.77/posts/1557236047772515>

²² En la portada destacábamos el Apdo.1.7.4. de la OC.32/2012: “Se tiende a considerar **ERRÓNEAMENTE** que la aplicación correcta de una normativa es una condición suficiente para garantizar que la explotación de una infraestructura (en este caso, un nudo viario) va a ser satisfactoria desde el punto de vista de la seguridad de la circulación.../...” pero hemos visto como **se debe acatar “la combinación” de varias.**

Anexo

Ampliación de la nota¹², relativa al párrafo del Apdo.8.6 de la OC.32/2012: “si la marca vial que los separa se limita a dividir en dos la anchura de la calzada anular, se da la posibilidad de ~~TRENZAR~~ trayectorias: lo cual conlleva **consecuencias nefastas** para la seguridad provocando el **desconcierto de los usuarios** ante la **falta de una regulación y diseño claros**”.

Si la excepción a una norma genérica **es en poblado**, se convierte en una **norma singular**:

El art.33 del RGCirc: en **poblado**, con vías de dos carriles en mismo sentido exige mantener el carril según el destino, **acatando** en caso excepcional las **marcas longitudinales**.

Artículo 33. *Utilización de los carriles, en poblado en calzadas con más de un carril reservado para el mismo sentido de marcha.*

Cuando se circule por calzadas de poblados con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, excepto si se trata de autopistas y estas son excepciones a esa **norma singular** (rigen sobre esa singularidad) aunque **acatando** las marcas viales, convenga a su destino, siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantando, parando o estacionando.

el art.33 RGCirc: al ser propia de poblado, es una norma singular

y estas son excepciones a esa norma singular (rigen sobre esa singularidad) aunque acatando las marcas viales

art.82.3 RGCirc, en **poblado** rige el **excepcional adelantamiento por la derecha**, con el **consecuente cambio de carril**, pero sólo si las **marcas longitudinales lo legitiman**:

CAPÍTULO VII Adelantamiento

Sección 1.ª Adelantamiento y circulación paralela

Artículo 82. *Adelantamiento por la izquierda.*

Excepciones.

1. En todas las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como norma general, el adelantamiento deberá efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretende adelantar (artículo 32.1 del texto articulado).

norma genérica

2. Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a tranvías que marchen por la zona central (artículo 32.2 del texto articulado).

al tratarse de poblado, adelantar por la derecha se convierte en una norma singular

3. Dentro de los poblados, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de marcha, delimitados por marcas longitudinales, se permite el adelantamiento por la derecha a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.

de nuevo las marcas viales NO admiten excepciones

4. En todos los casos en que el adelantamiento implique un desplazamiento lateral, deberá advertirse la maniobra mediante la correspondiente señal óptica a que se refiere el artículo 109.

5. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

art.46.1.h) RGCirc; véase en la pág.3 **inserción y vel. máx. de aproximación a Glorieta**:

Artículo 46. *Moderación de la velocidad. Casos.*

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

h) Al aproximarse a pasos a nivel a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.

Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.

norma singular: el Apdo.3.3.4 de la OC.32/2012 limita la vel.máx.aproximación a las Glorietas a 40Km/h; que comporta aumentar la **densidad de la circulación** de la Glorieta. Atentos al art.83.2 del RGCirc.

norma genérica



PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO



El art. 83.2 RGCirc añade a la prohibición de cambiar de carril según las **marcas longitudinales**, además la **DENSIDAD de la circulación**, habitual en las **Glorietas** en poblado:

Artículo 83. Adelantamiento en calzadas de varios carriles.

1. En las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento podrá permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás suyo más velozmente.

2. Cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más lentamente será considerado como un adelantamiento.

En esta situación, ningún conductor deberá efectuar cualquier otra maniobra que no sea prever el adelantamiento de la calzada o tomar determinada dirección.

3. En todo tramo de vía en que existan carriles reservados a la circulación en partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de vehículos pesados, no se considerará adelantamiento el hecho de que se circule por los carriles reservados por los normales de circulación, o viceversa.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

norma genérica por la que decaen **TODOS** los adelantamientos

excepción: sólo permite **cambios de carril para salir**

en notas^{15, 16 y 17} veremos cómo ésta excepción deben decaer, y cómo se prohíbe el **cambio de carril DENTRO Glorietas Urbanas** dada su **singularidad**; que se concretó en **OC.32/2012 para que los técnicos diseñen la Glorieta escrupulosamente** segura, con la combinación de **FLECHAS + marcas longitudinales**, pero que... el **TRLTSV** del año 2015, dirigido a los conductores, **NO** se adaptó a la normativa vigente al **NO** añadir a su articulado la debida **norma PREVALENTE** de las **Glorietas**; como se exige en la **Disposición Transitoria** de la **Ley18/1989** en relación a la **Seguridad activa y pasiva** en el **2º apéndice del Punto 2º de la Base Cuarta** (Cf.note²).

∴ Visto que **DENTRO** de la **Glorieta Urbana de dos carriles**, **(NO)** se permite adelantar, el **art.87.1.c)1º** del **RGCirc** es impropio y debería decaer del **RD.1428/2003**:

Artículo 87. Prohibiciones.

1. **Queda prohibido adelantar:**

a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de la circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario (artículo 36.1 del texto articulado).

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior, se prohíbe, en concreto, el adelantamiento detrás de un vehículo que realiza la misma maniobra, cuando las dimensiones del vehículo que la efectúa en primer lugar impide la visibilidad de la parte delantera de la vía al conductor del vehículo que le sigue.

b) En los pasos para peatones señalizados como tales, en las intersecciones con vías para ciclistas, en los pasos a nivel y en sus proximidades (artículo 36.2 del texto articulado).

No obstante, dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas.

Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de colisión.

c) En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:

- 1.º Se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta.
- 2.º El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo dispuesto en el artículo 82.2.
- 3.º La calzada en que se realice goce de prioridad en virtud de una señal expresa que lo indique.
- 4.º El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas (artículo 36.3 del texto articulado).

norma genérica

excepción

esta excepción es **impropia** en **Glorietas urbanas** reguladas con **marcas viales** del tipo **Líneas Continuas +Discontinuas+Flechas**, establecido en el **Apdo.9.4.7** de la **OC.32/2012** como **norma PREVALENTE**, dada la especificidad de las **Glorietas**, que **prohíbe todo cambio de carril DENTRO** de las **mismas**. Además, cuando la **circulación es densa** del **art.83.2** del **RGCirc** (característica intrínseca de la **Glorieta**) **NO** se considera adelantamiento.

Si bien el **RGCirc** se redactó en 2003; en cambio **NO** hay argumento válido para mantener esa excepción en el **art.37.c)1º** del **TRLTSV** (de 2015), **impropia** a la **norma PREVALENTE** del **Apdo.9.4.7** de la **OC.32/2012**, ∴ **“para evitar desconcertar a los usuarios”**:
Las Glorietas Urbanas de dos carriles exigen esa norma PREVALENTE en el articulado del **TRLTSV**.

Estimados Sres.

Les acuso recibo del informe remitido sobre glorietas urbanas de 2 carriles, apreciando el esfuerzo que realizan en su examen desde el punto de vista de la relevancia que para la seguridad vial tiene la correcta circulación por ellas, así como su adecuada señalización.

Atentamente

El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.

Secretaría Seguridad Vial

Fiscalía General del Estado

Fiscal_seguridad.vial@fiscal.es

91 102 64 79

c/ José Ortega y Gasset, 57,4º. 28006. Madrid.

