

---

## Propuestas de Modificación del RGC

Junio 2022

---

## CONSIDERACIONES GENERALES

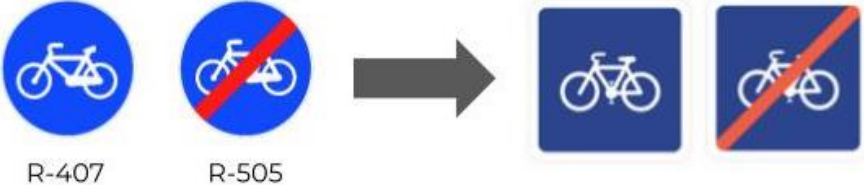
La actualización del Reglamento General de Circulación, si bien resulta necesaria para el desarrollo reglamentario de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, supone también una oportunidad para actualizar el marco regulador relativo a la circulación en bicicleta, obsoleto desde hace años. El principal el objetivo es que la regulación estatal se alinee con la regulación municipal vigente en muchos Ayuntamientos del territorio estatal, donde las ordenanzas municipales han evolucionado para fomentar y facilitar el uso de la bicicleta como opción de movilidad entre la población.

Por otro lado, también existe la necesidad de armonizar el marco normativo español con el de otros países europeos, especialmente de aquellos más cercanos territorialmente. En este sentido, por una cuestión de proximidad geográfica y de contigüidad territorial, resulta sensato tomar como referencia el desarrollo normativo que se ha producido en países como Francia o Portugal en los últimos años. Por ello, en las propuestas planteadas a continuación, se ha tomado como referencia, cuando ha sido posible, los criterios y modelos de señalización existentes en el “*Code de la Route*” francés, o el “*Código da Estrada*” portugués.

Por otro lado, es importante destacar que las 15 propuestas específicas así como las medidas de carácter general que se plantean en este documento representan un consenso por parte de las ciudades socias de la RCxB. De hecho, algunas de estas propuestas están a día de hoy reguladas en sus respectivas ordenanzas, para dar respuesta a las necesidades que plantea la circulación urbana en bicicleta.

Por todo lo planteado anteriormente, las medidas que se presentan a continuación se consideran básicas en la próxima actualización del Reglamento General de Circulación, para consolidar y estandarizar su aplicación a escala nacional.

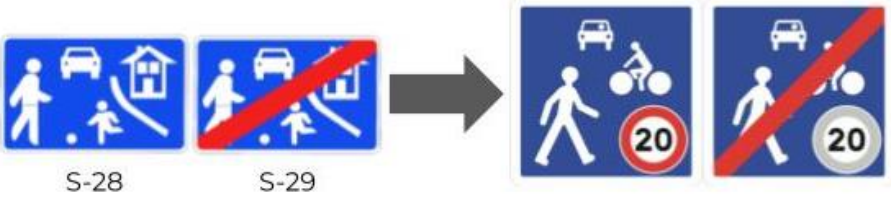
## MEDIDA 1

<p>Concepto</p>	<p><b>Incorporar la señal de vía ciclista recomendada (rectangular azul) como alternativa a la R-407, que implica obligatoriedad de uso, para dejar opción a circular por calzada, especialmente cuando la vía ciclista no cumpla los criterios mínimos de seguridad y continuidad.</b></p>  <p>R-407      R-505</p>
<p>Propuesta</p>	<p>En el <i>Artículo 159. Señales de indicaciones generales</i>, se propone añadir dos nuevos puntos con las siguientes descripciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vía reservada para ciclos o vía ciclista de uso recomendado. Recomendación, que no obligación, para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía utilizarla.</b></li> <li>• <b>Fin de vía reservada para ciclos de uso recomendado. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de vía reservada para ciclos de uso recomendado.</b></li> </ul> <p>Deberían también añadirse las señales al Anexo I de Señales de Circulación.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>Es importante que la persona que se mueve en bicicleta pueda no utilizar la vía ciclista si no se dan las condiciones adecuadas para hacerlo con seguridad (vía ciclista en acera con afluencia de personas, en mal estado, ancho insuficiente, etc.). Con la R-407 esto no es posible.</p> <p>Señal existente en el código de circulación francés, y ya utilizada en ámbito urbano por algunos municipios en España.</p>


## MEDIDA 2

<p>Concepto</p>	<p><b>Permitir el paso recto o el giro a la derecha para bicicletas ante semáforos en rojo, cediendo el paso a peatones y otros vehículos que tengan verde en la misma fase semafórica.</b></p> 
<p>Propuesta</p>	<p>En el <i>Artículo 151. Señales de prioridad</i>, se propone añadir dos nuevos puntos con las siguientes descripciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Paso recto permitido para ciclos ante semáforo en rojo, cediendo el paso a peatones y a otros vehículos en la intersección que dispongan del semáforo en verde en la misma fase semafórica.</b></li> <li>● <b>Giro a la derecha permitido para ciclos ante semáforo en rojo, cediendo el paso a peatones y a otros vehículos en la intersección que dispongan del semáforo en verde en la misma fase semafórica.</b></li> </ul> <p>Deberían también añadirse las señales al Anexo I de Señales de Circulación.</p> <p>Debería modificarse también el <i>Artículo 146. Semáforos circulares para vehículos</i> para incorporar la excepcionalidad de paso en caso de luz roja no intermitente, si existen alguna de las dos señales propuestas.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>La posibilidad de permitir el paso de ciclos en rojo en determinadas intersecciones semaforizadas contribuye a la fluidez del trayecto en bicicleta. Hacerlo con una señalización vertical puede evitar el importante coste de instalar un semáforo específico para bicicletas que se mantenga en ámbar, que es la solución mucho más cara y poco versátil utilizada actualmente en algunas ciudades de España.</p> <p>Se trata de una señal existente en el Código de Circulación de Francia con una importante trayectoria en su uso.</p>

### MEDIDA 3

<p>Concepto</p>	<p><b>Redefinir las llamadas Calles Residenciales asociadas a las señales S28 y S-29 como Zonas de Convivencia, pacificadas a 20 km/h con prioridad para peatones y circulación en doble sentido permitida para ciclos.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>En el <i>Artículo 159. Señales de indicaciones generales</i>, se propone modificar la señal y descripción de la S-28 y S-29 con los siguientes pictogramas y descripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Zona de convivencia. Indica las zonas de circulación donde no hay un un espacio segregado para peatones y vehículos, y todos deben compartirlo bajo las siguientes condiciones:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Prioridad de los peatones ante todo tipo de vehículos</b></li> <li>○ <b>Prioridad de ciclos ante vehículos motorizados</b></li> <li>○ <b>Circulación en doble sentido permitida para ciclos.</b></li> <li>○ <b>Velocidad máxima de los vehículos limitada a 20 kilómetros por hora.</b></li> <li>○ <b>Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas</b></li> </ul> </li> <li>● <b>Fin de zona de convivencia. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de zona de convivencia</b></li> </ul> <p>Deberían también modificarse las señales al <i>Anexo I de Señales de Circulación</i>.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>Se plantea esta nueva señal como sustitución de la actual S-28 y S-29 de Calle Residencial. El doble sentido ciclista en este tipo de zonas/calles puede resultar de gran ayuda para configurar itinerarios ciclistas por zonas de tráfico pacificado.</p> <p>Se trata de una señal existente en el Código de Circulación de Francia, que ha evolucionado desde una señal similar a nuestras S-28 y S-29. En el caso francés, la señal no hace referencia a espacio “residencial” sino a espacio de convivencia (“zone de r�ncontr�”) y la propia descripción de la seal incorpora el doble sentido ciclista.</p>

## MEDIDA 4

<p>Concepto</p>	<p><b>Establecer la categoría de ciclocalle, para vías urbanas de un solo carril limitadas a un máximo de 30 km/h con prioridad para bicicletas, con la correspondiente señalización vertical y marca vial.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>En el <i>Artículo 159. Señales de indicaciones generales</i>, se propone añadir dos nuevos puntos con las siguientes descripciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Ciclocalle.</b> Indica las vías urbanas de un solo carril de circulación donde los ciclos tiene prioridad ante el resto de vehículos motorizados, que deben adecuar su velocidad a la de los primeros, y evitar adelantamientos a éstos si no existe espacio suficiente para hacerlo con seguridad, dejando un mínimo de 1,5 m de distancia lateral.</li> <li>● <b>Fin de ciclocalle</b> (misma imagen con la banda diagonal roja)</li> </ul> <p>En el <i>Artículo 169. Señales horizontales de circulación</i>, debería añadirse la señal de ciclocalle</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Señal de ciclocalle.</b> Una doble flecha en el sentido de la marcha junto con un pictograma de la bicicleta.</li> </ul> <p>Deberían también añadirse las señales al <i>Anexo I de Señales de Circulación</i>.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>La categoría de ciclocalle, como calle compartida de prioridad para ciclos ante los vehículos a motor, está siendo de amplia utilización en muchas ciudades españolas, especialmente después de la entrada en vigor del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre que establece en 30 km/h la velocidad máxima en las vías urbanas de un solo carril. Sin embargo, se está utilizando esta categoría sin una señal de referencia unificada dando lugar a señales diversas:</p>




Estas son algunas de las señales utilizadas en diversos países europeos. La idea sería basarse en la señal francesa, a su vez inspirada en la belga y la holandesa.



Por otro lado, los llamados “sharrows” utilizados como señal horizontal para identificar las ciclocalles, ya son de uso generalizado en muchos países europeos y también ciudades españolas.

## MEDIDA 5

Concepto	<p><b>Incluir aspectos relacionados con el estacionamiento de bicicletas en la señalización vertical de servicios</b></p> <div style="text-align: center;">  </div>
Propuesta redactado	<p>En el <i>Artículo 159. Señales de indicaciones generales</i>, se propone añadir señales de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Estacionamiento para ciclos</b></li> <li>● <b>Estacionamiento seguro para ciclos</b></li> </ul> <p>Deberían también añadirse las señales al Anexo I de Señales de Circulación.</p>
Justificación Referencias	<p>Para fomentar el uso de la bicicleta como opción de movilidad, uno de los dos factores clave es la disponibilidad de aparcamiento. Por ello es importante que el sistema de señalización incorpore la señal de Estacionamiento y Estacionamiento Seguro para bicicletas, igual que existe la señal de estacionamiento (S-17) para vehículos motorizados.</p>




**MEDIDA 6**

<p>Concepto</p>	<p><b>Marcas viales en intersecciones de carriles bici.</b></p> <p><b>Paso para ciclistas.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>En la Sección 5.ª <i>De las marcas viales</i>, relativa a la señalización, entre los Artículos 168. <i>Marcas blancas transversales</i>, se propone:</p> <p>Especificar:</p> <p><i>d) Marca de paso para ciclistas. Una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada, con dados de 25X25 cm o de 50x50 cm, con el pictograma de bicicleta, indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia</i></p> <p>Debería incorporarse también en el <i>Anexo I de Señales de Circulación</i>.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>Es importante normalizar y homogeneizar el sistema de marcas viales que se está ya utilizando en muchas ciudades del estado relativo a la infraestructura ciclable.</p>

**MEDIDA 7**

<p>Concepto</p>	<p><b>Marcas viales en intersecciones de carriles bici.</b></p> <p><b>Zona de conflicto coloreada.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>En la Sección 5.<sup>a</sup> <i>De las marcas viales</i>, relativa a la señalización, entre los Artículos 168. <i>Marcas blancas transversales</i>, se propone especificar:</p> <p><i>d) Marca de paso para ciclistas. Una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada, indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia. <b>Para resaltar la prioridad de ciclistas cuando la trayectoria de otros vehículos cruce el espacio del carril bici o paso para ciclistas, se utilizará pavimento de color, preferentemente rojo.</b></i></p> <p>Debería tenerse en cuenta en el <i>Anexo I de Señales de Circulación</i>.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>Es importante normalizar y homogeneizar el sistema de marcas viales que se está ya utilizando en muchas ciudades del estado relativo a la infraestructura ciclable.</p>


## MEDIDA 8

<p>Concepto</p>	<p><b>Marcas viales en intersecciones de carriles bici.</b></p> <p><b>Zona de prioridad peatonal en carril bici.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>En la Sección 5.<sup>a</sup> <i>De las marcas viales</i>, relativa a la señalización, entre los Artículos 168. <i>Marcas blancas transversales</i>, se propone incluir:</p> <p><b>&gt; Zona de prioridad peatonal en carril bici o vía ciclista. Una marca consistente en un damero blanco en un carril bici, con cuadros de 25x25 cm, indica zona de prioridad peatonal.</b></p> <p>Deberían también añadirse las señales en el <i>Anexo I de Señales de Circulación</i>.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>Es importante normalizar y homogeneizar el sistema de marcas viales que se está ya utilizando en muchas ciudades del estado relativo a la infraestructura ciclable.</p> <p>También se considera importante mejorar la percepción de prioridad peatonal en tramos de carril bici que cruzan paradas de autobús o trayectorias de acceso a otras instalaciones.</p>


## MEDIDA 9

<p>Concepto</p>	<p><b>Marcas viales en intersecciones de carriles bici.</b></p> <p><b>Zona de espera avanzada para ciclistas.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>En la Sección 5.<sup>a</sup> <i>De las marcas viales</i>, relativa a la señalización, entre los Artículos 168. <i>Marcas blancas transversales</i>, se propone incluir:</p> <p><b>&gt; Zona avanzada de espera para ciclistas. Ante una línea de detención vinculada a un semáforo, una marca consistente en una segunda línea continua de detención dejando entre la primera y la segunda un espacio identificado con el pictograma de la bicicleta, indica una zona avanzada de espera de uso exclusivo para ciclistas mientras el semáforo está en rojo.</b></p> <p>Deberían también añadirse las señales en el <i>Anexo I de Señales de Circulación</i>.</p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>Es importante normalizar y homogeneizar el sistema de marcas viales que se está ya utilizando en muchas ciudades del estado relativo a la infraestructura ciclable.</p> <p>Esta marca vial contribuye a facilitar un arranque seguro para ciclistas en cruces semaforizados. También facilita el giro a la izquierda para ciclistas en cruces semaforizados de calles de más de un carril.</p>


## MEDIDA 10

<p>Concepto</p>	<p><b>Normalizar el transporte de menores en bicicletas y ciclos.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>Modificar el <i>Artículo 12. Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas</i> de la siguiente forma (rojo a eliminar, verde a añadir):</p> <p><i>Artículo 12. Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas</i></p> <p><b>1. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.</b></p> <p><i>En los ciclos sólo se permite el transporte de pasajeros en un asiento homologado fijado al vehículo, distinto al del conductor. A los efectos de este artículo, el doble sillín o el asiento corrido se asimila a dos asientos.</i></p> <p><i>En los ciclos, excepto los llamados tándem, el asiento del pasajero debe estar equipado con una correa de sujeción, o al menos un asa y dos reposapiés.</i></p> <p><i>En todos los ciclos, para el transporte de niños menores de cinco años, es obligatorio el uso de un asiento diseñado para ello y equipado con un sistema de retención. El conductor debe asegurarse de que los pies de los niños no puedan arrastrarse entre las partes fijas y partes móviles del vehículo.</i></p> <p>Deberían adaptarse a éstas modificaciones, si se considera necesario, los artículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Artículo 9. Del transporte de personas</li> <li>● Artículo 117. Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados</li> </ul>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>El uso normalizado de la bicicleta requiere normalizar el transporte de personas, especialmente menores, en los desplazamientos cotidianos, requiriendo una actualización normativa para facilitarlos, y evitar limitaciones pensadas para vehículos motorizados.</p> <p>Propuesta basada en el “Code de la Route” francés y en el “Código da Estrada” portugués.</p>


## MEDIDA 11

<p>Concepto</p>	<p><b>Normalizar el uso de remolques en bicicletas y ciclos.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>Modificar el <b>Artículo 12. Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas</b> de la siguiente forma (rojo a eliminar, verde a añadir)</p> <p><i>Artículo 12. Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas</i></p> <p><b>4. Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, <i>cumpliendo las siguientes condiciones: siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:</i></b></p> <p><i>x) siempre que el remolque no supere el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor. Esta condición no será aplicable a los remolques para bicicletas o ciclos.</i></p> <p><i>c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado. Los ciclos podrán transportar personas en un remolque homologado para ello.</i></p> <p><b>En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.</b></p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>El uso normalizado de la bicicleta requiere normalizar el uso de remolques para bicicletas y ciclos, tanto de uso particular como comercial.</p> <p>Propuesta basada en el “Code de la Route” francés.</p>

## MEDIDA 12

<p>Concepto</p>	<p><b>Prever la continuidad de vías segregadas para ciclistas cuando se realizan obras u otro tipo de operaciones de mantenimiento.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>Añadir un párrafo en la <i>Sección 2.<sup>a</sup> Tramos en obras, estrechamientos y tramos de gran pendiente:</i></p> <p><b>Cuando la vía en la que se realizan obras de reparación, mejora o ampliación, u operaciones de mantenimiento, tuviere un espacio segregado para la circulación de bicicletas y ciclos, éste deberá mantenerse siempre que sea posible, habilitando si fuera necesario, un itinerario alternativo.</b></p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>La continuidad de una vía ciclista no debería verse interrumpida por una situación de obras u operaciones de mantenimiento, al igual que se habilitan espacios de paso provisionales para vehículos o peatones, evitando así una situación de inseguridad para las personas usuarias de la bicicleta.</p>

**MEDIDA 13**


<p>Concepto</p>	<p><b>Uso del casco ciclista recomendable pero no obligatorio en el ámbito urbano, para mayores de 16 años.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>Se propone modificar el <i>Artículo 118. Cascos y otros elementos de protección</i> añadiendo el siguiente párrafo:</p> <p><b>Por vías urbanas, los ocupantes de bicicletas y ciclos menores de 16 años estarán obligados al uso del casco de protección.</b></p> <p><b>Para ocupantes de bicicletas y ciclos de 16 o más años en vías urbanas, el casco de protección no se considerará obligatorio, aunque sí recomendable.</b></p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>El uso del casco obligatorio para personas usuarias de la bicicleta en el ámbito urbano está demostrado que tiene un importante efecto desincentivador del uso de la bicicleta, y no supone una reducción de la accidentalidad.</p> <p>En ningún país europeo es obligatorio el uso del casco ciclista en vías urbanas. En Francia, el uso del casco ciclista es obligatorio hasta los 12 años.</p>



## MEDIDA 14

Concepto	<b>Regular el acoso a ciclistas como conducción temeraria</b>
Propuesta redactado	<p>Incorporar un nuevo artículo en el <i>Capítulo I. Normas generales</i>:</p> <p><b>X. Seguridad en la circulación urbana detrás de personas en bicicleta.</b></p> <p>Con el fin de aumentar su protección y la del resto de personas usuarias de la vía pública, las personas conductoras de vehículos con motor cuando estén circulando detrás de una persona en bicicleta por una vía urbana:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que no podrá ser inferior a 5 m</li> <li>2. Cuando pretendan avanzar, lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación, y siempre que quede, al menos, un espacio lateral de 1,5m entre la bicicleta y el vehículo.</li> <li>3. No podrán realizar maniobras de acoso como no respetar las distancias de seguridad, realizar luces o uso del claxon u otros, que constituyan un intento de modificar la trayectoria o marcha dentro del carril de circulación, o impliquen un riesgo para la seguridad de la persona conductora. También serán consideradas maniobras de acoso el comportamiento verbal que, por parte de las personas conductoras de vehículos motorizados, tenga como objetivo o produzca el efecto de intimidar a la persona ciclista para que modifique la trayectoria o marcha dentro del carril de circulación.</li> </ol> <p><b>El incumplimiento de estos aspectos se considerará una falta de conducción temeraria, puesto que pone en peligro la integridad de las personas que circulan en bicicleta o ciclo por el ámbito urbano.</b></p>
Justificación Referencias	<p>Se trata de una medida muy necesaria para evitar situaciones habituales de acoso a ciclistas, especialmente en vías urbanas.</p> <p>Hay municipios, como el de Terrassa o El Prat del Llobregat que han regulado en sus ordenanzas estas infracciones.</p>

## MEDIDA 15

<p>Concepto</p>	<p><b>Habilitar la circulación por el centro del carril en ámbito urbano.</b></p> 
<p>Propuesta redactado</p>	<p>Incorporar un punto en el <i>Artículo 12. Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas.</i></p> <p><b>x) En vías urbanas, las personas conductoras de bicicleta o ciclo, o VMP, podrán ocupar el espacio central del carril de circulación para garantizar su seguridad, especialmente en zonas donde pudiera haber vehículos estacionados en el borde de la calza.</b></p>
<p>Justificación Referencias</p>	<p>La posibilidad de circular en bicicletas o ciclo por el espacio central del carril en ámbito urbano, donde es habitual que haya vehículos estacionados, es de gran importancia para evitar accidentes debidos a la apertura de puertas de vehículos estacionados.</p> <p>El código de circulación francés incluye el derecho de circular en bicicleta separándose la distancia necesaria de los vehículos estacionados si los hubiere.</p> <p>Diversas ordenanzas de municipios españoles regulan la posibilidad de circular en ámbito urbano por el centro del carril en bicicleta.</p>

## OTRAS MEDIAS DE CARÁCTER GENERAL

- Evitar la ambigüedad en el uso del término bicicleta para evitar una interpretación restrictiva no inclusiva con los ciclos de más dos ruedas. Por lo que se propone utilizar el término **ciclos**, o **bicicletas y ciclos**
- Redacción inclusiva en términos de género.
- Redacción actualizada para referirse a un entorno más inclusivo que tenga en cuenta a la diversidad funcional de las personas, especialmente a las que padecen algún tipo de discapacidad.