

Introducció

Com a norma general, les persones que condueixen una bicicleta o la porten de la mà s'han d'atènyer al que estableix el nou Reglament General de Circulació (R. D. 1428/2003) en el seu conjunt. L'extracte que hem fet de les 89 pàgines que ocupa en el BOE (data 23-12-2003) té com a objecte recollir únicament aquelles disposicions que estableixen excepcions a la norma general per a bicicletes o cicles i/o les obligacions de la resta d'usuaris/àries de la via respecte als conductors i conductores de bicicletes i cicles o viceversa.

A partir d'aquesta informació, us expliquem en paraules clares i de manera exhaustiva el que estableix el Reglament General de Circulació entorn de la bicicleta. En part, són canvis importants, en part també es mantenen les normes de 1992, quan es va aprovar l'antecessor de l'actual Reglament. No sempre és fàcil entendre el que vol dir el text articulat (Reial Decret 1428/2003), de vegades fins i tot es contradiuen uns articles amb els altres, i altres vegades ens continuen deixant en una situació de desprotecció i indefensió incomprensibles en el segle XXI. Però no volem espantar-vos, també es poden trobar coses molt útils.

Conceptes generals

Via urbana

És qualsevol carrer, plaça, etc. dins de la zona delimitada pels senyals "Entrada a poblat" (placa rectangular amb el nom de la població) i "Final de població" (la mateixa, amb el nom ratllat), a excepció de les travessies senyalitzades.

Via interurbana

És qualsevol carretera, pista, via verda o camí fora de la zona delimitada pels senyals "Entrada a poblat" i "Final de població".

(Aquests dos conceptes ens afecten especialment per a allò del gir a l'esquerra, l'avançament, el casc i els remolcs.)

Elements de reducció de la velocitat

Els "lloms d'ase" als passos de vianants, així com les bandes de reducció de la velocitat han de garantir la seguretat viària dels i de les ciclistes. (És un requisit a les autoritats, especialment les municipals.)

Senyalització

Senyals verticals

El senyal rodó blau amb la silueta blanca d'una bicicleta al mig assenjala una via ciclista, obligant els/les ciclistes a usar aquesta via i prohibint-la a tots els altres vehicles. És a dir que als carrils bici que portin aquest senyal ja no poden circular ciclomotors. No se l'ha de confondre amb dos altres senyals similars, que obliguen, en les mateixes condicions d'exclusió d'altres vehicles, a motos (silueta d'un motorista amb casc integral) o a ciclomotors (silueta d'un ciclomotor; per a qui no tingui la vista afinada, la bicicleta té barra horitzontal i el ciclomotor no).

Quan el senyal apareix ratllat, indica el final de la via exclusiva per a ciclistes.

De color verd, rectangular i amb la silueta blanca d'una bicicleta, tenim un nou senyal per a ciclistes, que indica que es tracta d'una senda ciclable o via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat, per exemple en parcs o boscos. És a dir, el perill no són els cotxes, el perill ho podem causar els/les ciclistes als/a les vianants. Pacència i bon rotllo!

Un carril bici en una calçada amb diversos carrils (tècnicament es tracta d'una via ciclista separada, adossada a la calçada) queda senyalitzat amb el símbol d'una bicicleta sobre la fletxa del carril

corresponent. Al catàleg de senyals apareix el senyal blau rodó que obliga ciclistes i exclou els altres vehicles d'aquest carril.

Si apareix el senyal de via ciclista o senda ciclable dins d'un plafó que assenyala una direcció i una distància, ens indica la distància que queda per arribar a aquesta via ciclista (només per a ciclistes) o senda ciclable (per a ciclistes i vianants).

Un triangle blanc amb vora vermella, i dins la silueta d'un ciclista, crida l'atenció sobre un pas per a ciclistes o la probabilitat de trobar-se amb ciclistes a la calçada.

Un senyal circular amb vora vermella i la silueta d'una bicicleta sobre fons blanc indica que es prohibeix l'accés a bicicletes i altres cicles. No se l'ha de confondre amb dos altres, similars, que prohibeixen l'accés a motos (silueta d'un motorista amb casc integral) o a ciclomotors (silueta d'un ciclomotor; per a qui no tingui la vista afinada, la bicicleta té barra horitzontal i el ciclomotor no).

Si, sota d'un senyal de circulació, hi ha un plafó complementari rectangular, blanc i amb la silueta negra d'una bicicleta, vol dir que aquest senyal només s'aplica als/a les ciclistes.

El senyal per indicar les autovies (amb normes d'ús especials per a ciclistes, vegeu més endavant) s'explica per si sol en portar la inscripció "Autovia". Però a més hi ha un altre senyal nou, també blau i rectangular, amb la silueta blanca d'un cotxe, que indica que es tracta d'una via reservada als automòbils, i prohibit, per tant, a les bicicletes.

El senyal de Túnel, que ens afecta per a allò de l'enllumenat de la bicicleta, també és fàcil de reconèixer. Mostra la boca d'un túnel i la seva longitud.

Semàfors

Els semàfors per a ciclistes (amb la silueta de la bicicleta) es refereixen no només a bicicletes i altres cicles, sinó també a ciclomotors. (Una distracció del Reglament, perquè els ciclomotors ja no poden anar pel carril bici. Aquest detall, com molts d'altres, pot arribar a ser important en cas d'un accident, quan les companyies d'assegurances intenten minimitzar el seu desemborsament, culpant el/la ciclista.)

Si existeix un carril bus que també està autoritzat per a bicicletes (una mica utòpic encara, però que pot arribar a ser tan real com en altres països), els vehicles que circulen per aquest carril poden tenir un semàfor específic pel qual es regeixen, amb una franja blanca il·luminada.

La franja horitzontal equival al semàfor vermell.

La franja vertical equival al semàfor verd per continuar recte.

Una franja en diagonal dona el pas lliure cap al costat que indica, dreta o esquerra.

Quan una de les franges és intermitent, equival a un semàfor en ambre no intermitent; és a dir, no es pot passar.

Marques viàries

Les marques viàries del pas ciclista no són noves. Es tracta d'una doble fila de quadrats blancs que travessa el carrer o la carretera. (Els quadrats que senyalitzen el pas de vianants són més grans.) Als passos per a ciclistes, aquests/es tenen la prioritat (tret que hi hagi senyals de circulació o semàfors que indiquin el contrari).

Per senyalitzar sobre el paviment una via ciclista o senda ciclable, s'utilitza una plantilla amb la silueta d'una bicicleta en perspectiva, de color blanc.

A partir d'ara, els ajuntaments també poden incloure oficialment la bicicleta en els carrils reservats per a autobusos i taxis, mitjançant la corresponent inscripció en el carril (per exemple: SOLO BUS TAXI BICI).

Les zones d'exclusió de vehicles en la via, és a dir el zebra emmarcat en una vora, no s'apliquen als/a les ciclistes ni a altres vehicles obligats a circular pel voral. Això ens permet mantenir una trajectòria recta (i més protegida) a les zones d'encreuaments i desviacions en carretera.

Banderes

S'institucionalitza la bandera vermella i bandera verda per tancar la carretera al trànsit d'altres vehicles, per exemple en el cas d'una marxa ciclista. Però aquestes banderes no les pot portar qualsevol, sinó els agents de trànsit que acompanyen la marxa.

La bandera groga, al contrari, que indica als altres conductors i conductores que han d'anar amb especial atenció, també les pot portar el servei d'ordre de les marxas ciclistes i altres activitats en la via pública.

Normes per a ciclistes

On circular

Si no hi ha carril bici o una altra via ciclista, hem d'usar el voral de les carreteres, però sense exagerar: aquest ha de ser transitable i suficient per a la circulació de bicicletes. (Una banda d'un pam d'ample, evidentment, no ho és. Ni ho és un voral ple d'obstacles, vidres, amb l'asfalt en mal estat, etc.) En cas contrari, usarem la part imprescindible de la carretera (atenent els criteris que marquen la nostra pròpia seguretat), excepte en autovia, on ens hem de cenyir sempre al voral.

No obstant això, ara tenim dret (excepte en autovia) a usar la part del carril dret que necessitem per realitzar amb més seguretat i estabilitat una baixada amb corbes. (És el començament del dret d'existir en la via pública.)

El Reglament General de Circulació prohibeix la circulació de tota classe de vehicles per les voreres i altres zones per als vianants. Això sembla estar en contradicció amb la pràctica de molts municipis d'admetre ciclistes en aquestes zones, fins i tot pintant carrils bici sobre la vorera.

No podem utilitzar els carrils per a vehicles d'alta ocupació (VAO) que es vagin creant.

És prohibit anar amb bicicleta per autopista.

En autovia (senyalitzada com a tal), només poden anar ciclistes majors de 14 anys, i sempre pel voral.

Si les autoritats prohibeixen la circulació de bicicletes en un tram d'autovia, han d'informar de l'itinerari alternatiu.

Circulació en paral·lel i en grup

Es permet la circulació de dues bicicletes en paral·lel, però cal posar-se en fila índia en els trams sense visibilitat (corbes, canvis de rasant, boira, etc.). D'aquesta manera, el govern pretén pal·liar els efectes de possibles atropellaments a ciclistes, causats per automòbils que no van a la velocitat adequada per a les condicions de falta de visibilitat. (Contràriament al que creïn algunes persones, pedalar dos ciclistes en paral·lel és molt més segur que anar en fila índia. L'explicació és fàcil: Si van dos ciclistes en paral·lel, el/la de la dreta queda més protegit/ida, i a més, els dos junts formen un volum, un "bony" que entra en el camp visual dels conductors i conductores amb molta més facilitat que un sol ciclista, que massa sovint "es perd de vista" i no queda registrat conscientment. La vella excusa del "no l'he vist" té el seu gra de veritat.)

També podem circular en un grup compacte, igualment en fila de dos, però amb compte per no fer caure els companys i companyes.

Interpretem que l'obligació dels/de les ciclistes de posar-se en fila d'un no només en els trams sense visibilitat, sinó també "quan formin aglomeracions de trànsit", només és aplicable als grups molt nombrosos de ciclistes, perquè dos o uns quants ciclistes difícilment no formaran una aglomeració de

trànsit. Encara que tampoc no resol res que un gran nombre de ciclistes circulin en fila índia. Els automòbils que no poden avançar en condicions de seguretat (vegeu "Avançament" en l'apartat de normes per a conductors d'altres vehicles) a aquests ciclistes en fila de dos, tampoc no podran avançar reglamentàriament els ciclistes en fila índia. I per si encara queda algun dubte sobre les prioritats en la circulació: les infraccions a les normes sobre avançament estan tipificades sempre com a greus, mentre que el fet de no posar-se en fila índia quan ho exigiria el Reglament suposa una infracció lleu.

Prioritat de pas per a ciclistes

La bicicleta té prioritat de pas davant els vehicles de motor quan circula per un carril bici, un pas per a ciclistes o un voral senyalitzat.

La bicicleta també té prioritat de pas davant els vehicles de motor que girin en una cruïlla. En altres paraules, no es pot tallar el pas als/a les ciclistes. Segons el text del Reglament, també tindriem prioritat de pas si ens apropem a la cruïlla per l'esquerra o per una via no prioritària. (Però potser sigui millor no insistir en aquest dret. Si d'una vegada per totes quedés clar que la bicicleta és un vehicle amb el mateix dret de continuar la seva trajectòria recta que qualsevol altre, ens estalviariem aquestes ambigüitats que no fan més que generar inseguretat.)

I quan circulem en grup, la prioritat de pas del primer ciclista en una cruïlla o una rotonda s'aplica per extensió també a la resta del grup, com si fos un sol vehicle.

En els altres casos, cal respectar les normes generals de prioritat de pas.

(Atenció: Se li va escapar al legislador que un ciclomotor no és ni assimilable a una bicicleta ni és un vehicle de motor. Per tant, hauríem de cedir el pas a aquests vehicles mentre que tenim prioritat de pas sobre les motos, que sí que són vehicles de motor. Però, a quina distància es distingeix un ciclomotor d'una motocicleta, per prendre la decisió correcta? Aquesta és només una de les moltes incongruències del Reglament que ens deixen desemparats/ades.)

Avançament

Els components d'un grup de ciclistes poden avançar-se uns als altres sense que això constitueixi un avançament en el sentit del Reglament General de Circulació.

Un grup de ciclistes o dos ciclistes circulant en paral·lel no estan obligats a trencar en fila d'un quan un cotxe avança en sentit contrari sinó, tot al contrari, ara és l'automobilista que ha d'ajustar la seva maniobra a la presència de ciclistes (vegeu "Avançament" en l'apartat de normes per a conductors d'altres vehicles).

Per avançar un altre vehicle en carretera, la bicicleta ha de deixar un espai lateral d'1,5 m. (Per adaptar-nos a aquesta norma sense crear innecessàriament situacions de perill, podem optar per formar temporalment un grup amb l'altre/a ciclista o ciclistes que van a menor velocitat, amb la qual cosa no estem obligats/ades a sortir del voral (si existeix i és ample) ni posar-nos al mig de la calçada, amb el perill que això pot comportar. Com formem part temporalment d'un grup? Per exemple, dir "Hola, què tal" i esperar la resposta, i seguir endavant.)

Girs

Els girs i els desplaçaments laterals a un altre carril s'han d'indicar amb suficient antelació. En el cas de les bicicletes, no és necessari que se senyalitzi fins que acabi la maniobra (perquè podem necessitar les dues mans al manillar).

Per indicar un gir o un canvi de carril, utilitzem el braç, en posició horitzontal amb el palmell de la mà estès cap a baix, si el desplaçament és cap al costat que la mà indica, o doblegat cap a dalt, també amb el palmell de la mà estès, si serà cap al costat contrari. (En altres paraules, per girar a la dreta podem estirar el braç dret i augmentar així la nostra visibilitat, encara que en els cursets i les guies oficials insisteixin a fer aixecar el braç esquerre.)

Per girar a l'esquerra, en zona urbana, per fi es torna a permetre oficialment que fem la maniobra

com qualsevol altre vehicle, sense tenir l'obligació d'apartar-nos a la dreta. Fora de les poblacions, cal esperar-se arrambats/ades a la dreta i creuar quan es pugui, excepte si existeix un carril per girar a l'esquerra.

Cruïlles i rotondes

La prohibició d'entrar en una cruïlla si el vehicle pot quedar "atrapat" en ella i impedir la circulació transversal s'estén també als passos per a ciclistes. És a dir, els/les automobilistes no han de bloquejar un pas ciclista en un embús, però nosaltres tampoc.

Pas per trams estrets

On l'encreuament de dos vehicles no és possible, la bicicleta i els altres vehicles de dues rodes sempre han de cedir la preferència a tots els altres, tret que una persona autoritzada (agent de l'autoritat, personal d'obres o d'acompanyament de transports especials) ordeni una altra cosa.

Transport de criatures amb bicicleta

Per fi està legalment permès portar un nen o una nena fins als set anys en una cadira addicional a la bicicleta. La cadira ha de ser homologada, i la persona que condueix, major d'edat.

Càrrega de la bicicleta

Podem portar objectes que no sobresurtin per davant de la bicicleta, ni més de 25 cm per darrere; i mig metre a cada costat. (No hi ha limitació quant a altura.)

Remolcs i semiremolcs

A partir d'ara, les bicicletes poden portar remolcs i semiremolcs lleugers, fins a la meitat del que pesa la bicicleta en buit. Però no es pot portar el carro a la nit. Ni tampoc transportar persones amb ell, encara que siguin bebès. En tot cas, les ordenances municipals poden modificar aquestes normes. (Cal demanar-ho, perquè moltes vegades es manté una prohibició per inèrcia.)

Velocitat

La velocitat màxima de la bicicleta, que abans estava fixada en 40 km/h i ara, en 45 km/h, ha quedat anul·lada a la pràctica, perquè es pot superar aquesta velocitat si la via ho permet (i els senyals de circulació no ho prohibeixen).

Alcohol, medicaments i altres substàncies

Si beus, no circulis. Ni amb bicicleta. La legislació espanyola de trànsit no preveu cap distinció segons el tipus de vehicle, ni multes escalonades.

De manera anàloga, s'apliquen a tots els conductors i conductores els mateixos procediments - i les mateixes sancions - quant a la detecció d'estupefaents, medicaments o altres substàncies que puguin afectar el comportament.

(No és cert que, abans, els ciclistes borratxos anaven impunes; com a conductors d'un vehicle - la bicicleta - estaven ja sotmesos a la mateixa norma, sense necessitat de canviar la llei o el reglament.)

Lluminat i reflectors

El catadiòptic vermell posterior és obligatori a tota hora, mentre que els reflectors grocs en rodes i pedals són opcionals.

Les bicicletes han de portar enceses la llum de posició davantera (blanca) i posterior (vermella), si circulen entre l'ocàs i la sortida del sol o en trams afectats pel senyal "Túnel". (Ara bé, si tenim llum de dinamo - l'única homologada a Espanya - i ens parem en una cruïlla, ens quedem sense llum encara que no hàgim apagat l'enlluminat. Coses dels legisladors...)

En les vies interurbanes, a més de l'enllumenat cal portar col·locada "alguna peça reflectora" que permeti distingir-nos a 150 metres (més o menys la distància que il·luminen els fars de creuer dels cotxes). No necessàriament ha de ser una armilla com per als automobilistes, també pot ser un cinturó, cintes per recollir els pantalons, una motxilla o una jaqueta amb elements reflectors, etc.

(Contràriament al que opina el legislador, creiem que és molt més eficaç, viable i segur posar elements reflectors a la bicicleta, per exemple en els pedals, el parafang o la forquilla posterior, en comptes d'obligar-nos a portar una peça especial per si es fa de nit o per si les autoritats ens desvien per un tram amb túnel.)

Casc

En les vies interurbanes, cal utilitzar un casc homologat o certificat per anar amb bicicleta. Si portem una criatura en la cadireta, aquesta també ha d'anar amb casc. Per ara, les úniques excepcions d'aquesta obligació són un tant arbitràries i de difícil justificació en cas de discrepar de l'opinió de l'agent de trànsit: pujades llargues ("rampes ascendents prolongades" les anomena el Reglament), "condicions extremes de calor" (sense especificar tampoc si la calor pot ser interna, és a dir, del nostre cos, o externa), participar en competicions, ser ciclista professional en entrenament o competició.

També exigeix un certificat mèdic oficial, l'únic concepte clar en aquest context (es té o no es té tal certificat). Però tampoc no és fàcil obtenir-lo.

Aquest certificat mèdic (espanyol) d'exempció d'utilitzar casc per a ciclistes ha de ser "per raons mèdiques greus", i ha de complir una sèrie de requisits que el Reglament especifica així: "Aquest certificat haurà d'expressar el seu període de validesa i estar signat per un facultatiu col·legiat en exercici. A més, haurà de portar o incorporar el símbol establert per la normativa vigent." És un imprès que cal comprar i portar al metge.

Cal portar amb si el certificat mèdic d'exempció, i ensenyar-lo quan ho demani l'agent de trànsit.

En qualsevol cas, i ja que som europeus/es, el Reglament també estableix que "Tot certificat d'aquest tipus expedit per l'autoritat competent d'un Estat membre de la Unió Europea serà vàlid a Espanya acompanyat de la seva traducció oficial."

[En aquestes mateixes pàgines podeu llegir la nostra opinió sobre el casc obligatori i els arguments que ens fan rebutjar aquesta obligatorietat.](#)

Marxes ciclistes i asimilables

Quan hi hagi més de 50 participants en una activitat ciclista organitzada, amb finalitats esportives, turístics o culturals (marxa, viatge, excursió, matinal bici-fotogràfica etc.), incloses les urbanes, l'organització ha de complir un reglament específic que inclou tot tipus d'autoritzacions i informes. (Les concentracions - sense exercici físic - i les finalitats religioses, reivindicatives, econòmiques, humanitàries, polítiques, etc. de les activitats ciclistes organitzades no són objecte d'aquesta reglamentació.)

Cotxe de suport

Els cotxes de suport de ciclistes han d'anar senyalitzats amb un senyal específic (V-22), que indica aquesta condició.

En les mateixes condicions que les bicicletes (vegeu l'apartat "On circular"), els cotxes de suport també aniran pel voral, perquè van a velocitat molt lenta per a un cotxe.

Portabicicletes al cotxe

S'autoritzen determinats models de portabicicletes posteriors: els que no sobresurtin més d'un 15% de la planta del vehicle. (Si apliquem una interpretació restrictiva del Reglament, les bicicletes no haurien de sobresortir més del 10% de la longitud total del vehicle, i, en tot cas, no més que el

portabicicletes, si aquest sobresurt una mica més d'aquest 10%.)

Quan sobresurt de la planta del cotxe per darrere, s'ha de senyalitzar el portabicicletes i la seva càrrega amb dos plafons rectangulars de franges diagonals roges i blanques (senyal V-20), un en cada costat, mirant cap enrere i col·locats de tal manera que el dibuix dels dos representi una V invertida. Ara bé, si la càrrega no sobresurt cap enrere en tota l'amplada de la part posterior del vehicle, és suficient col·locar un plafó V-20.

Quan la llum natural és insuficient (nit, boira, pluja forta, etc.), cal col·locar a més una llum vermella (sense més especificacions; per exemple, la llum a piles de la bici).

Normes per a ciclistes que portin la bici de la mà, és a dir, vianants

Quan portem la bicicleta de la mà, tenim la consideració legal de vianants. No obstant això, podem usar la calçada - sempre en el sentit del trànsit - si la bicicleta constitueix un destorb considerable per als/les altres vianants.

En carretera, quan portem la bicicleta de la mà, per exemple en una pujada llarga o costeruda, anirem sempre per la dreta, a diferència dels vianants "de veritat", que van per l'esquerra. Cal respectar els semàfors i senyals dels agents dirigits als vehicles.

Amb la bicicleta de la mà, tenim menys dret a un espai segur que si anem pedalant. Cal anar el més a prop possible a la vora exterior de la carretera, i a més en fila índia "si la seguretat de la circulació així ho requereix, especialment en casos de poca visibilitat o de gran densitat de circulació de vehicles." (En altres paraules, quan hi ha molts cotxes, no podem aspirar a que mantinguin el metre i mig de distància lateral mínim exigida per aquest mateix Reglament, ni que passin a l'altre carril per avançar reglamentàriament els/les vianants i ciclistes.)

Normes per a conductors d'altres vehicles en relació amb ciclistes

En apropar-se a ciclistes

Els conductors i conductores d'altres vehicles han de circular a velocitat moderada i, si fa falta, parar-se del tot, quan s'apropen a ciclistes, tant si aquests/es circulen en calçada com pel voral. Quan s'apropen a vies ciclistes o passos per a bicicletes, han de prendre les mateixes precaucions.

Avançament

Des de fa més de deu anys, per avançar a un/a ciclista o un grup de ciclistes en carretera, el vehicle que avança ha de deixar una distància lateral de seguretat d'1,5 m com a mínim. Davant les queixes i protestes reiterades de ConBici i d'altres entitats ciclistes, per l'incompliment sistemàtic i perillós d'aquesta norma, la nova Llei de Trànsit i el Reglament General de Circulació ja no deixen lloc a dubte: Tenint en compte que només està permès avançar quan la maniobra es pugui realitzar en condicions de seguretat, cal desplaçar el vehicle parcialment o total al carril contigu, respectant, a més, la distància lateral mínima d'1,5 m.

(Lamentem la poca difusió que les autoritats estatals fan d'aquesta norma tan summament important per a la nostra seguretat viària, encara que resulti ser tan clara com les matemàtiques: En un carril de carretera de 3,50 m (que no és estret) simplement no caben un/a ciclista - 0,60 m - la distància lateral de seguretat -1,50 m - i a més un cotxe - uns 1,80 m amb miralls. A més, la majoria de carreteres no tenen un voral transitable per a ciclistes ni tampoc prou ample perquè serveixi de refugi: com a mínim, considerem que hauria de tenir un metre i mig d'ample en bon estat.)

Igualment, queda expressament prohibit posar en perill o entorpir ciclistes que circulin en sentit contrari al de l'avançament.

Amb la condició que la maniobra es realitzi sense perill, ni per als/les ciclistes ni per a la circulació en general, es poden avançar ciclistes fins i tot en trams on l'avançament general està prohibit. En aquestes condicions, i d'acord amb les normes generals d'avançament a ciclistes que obliguen al

canvi de carril, es permet expressament depassar la línia contínua per avançar ciclistes.

Prioritat de pas

La bicicleta té prioritat de pas davant els vehicles de motor quan circula per un carril bici, un pas per a ciclistes o una vorera senyalitzada.

La bicicleta també té prioritat de pas davant els vehicles de motor que girin en un encreuament. En altres paraules, està prohibit expressament tallar el pas als/les ciclistes.

I quan circulen en grup, la prioritat de pas del primer ciclista en una cruïlla o una rotonda s'aplica per extensió també a la resta del grup, com si fos un sol vehicle.

En els altres casos, cal respectar les normes generals de prioritat de pas.

Cruïlles

La prohibició d'entrar en una cruïlla si el vehicle pot quedar "atrapat" en ella i impedir la circulació transversal s'estén també als passos per a ciclistes. És a dir, no s'ha de bloquejar un pas ciclista en un embús.

És prohibit avançar en les interseccions amb vies ciclistes.

Altres disposicions

Està prohibit parar i estacionar en les vies ciclistes i en els passos per a ciclistes.

Es prohibeix explícitament obrir les portes d'un vehicle o baixar d'aquest sense haver-se assegurat prèviament que això no posa en perill ni entorpeix la circulació de bicicletes.