Documento de opinión
Position Paper

Mesa Española de la Bicicleta

Por una movilidad sostenible, segura y saludable

Tradicionalmente, en el tráfico urbano se ha diferenciado, por un lado, el peatón y, por otro, el vehículo. Al primero se le asignaba como espacio natural las aceras y al segundo las calzadas. Sobre esta separación, se establecieron las principales normas de tráfico que rigen en las ciudades, como las relativas a restricciones, señalización, prioridades de paso, prohibiciones,… Además, siempre han participado de este tráfico las bicicletas, que siendo un vehículo no motorizado, han recibido un tratamiento diferenciado tanto del peatón como de los vehículos a motor y con el paso del tiempo, han sido muchas las ciudades que, debido a los beneficios que aporta la bicicleta a la movilidad de las personas, han reincorporado la bicicleta con infraestructuras específicas y medidas de apoyo y promoción de su uso.

El principal motivo de esta discrimación positiva en favor de la bicileta durante las últimas decadas ha provenido de la acuciante necesidad de apostar por **una movilidad más sostenible** en nuestras ciudades y, en este sentido, son muchos los retos que debe afrontar nuestro país, para alcanzar los niveles de utilización de la bicicleta existente en los países de nuestro entorno, con Holanda y Dinamarca a la cabeza, sin reducir el porcentaje de personas que se desplazan andando por nuestras ciudades que es notablemente superior al del resto de países europeos.

Ahora, las nuevas tecnologías han favorecido la aparición de soluciones de movilidad urbana que facilitan los desplazamientos personales mediante nuevos modelos de vehículos (Hoverboards, Segways, Patinetes y Monociclos), impulsados por motores eléctricos de muy amplio rango de potencias y velocidades, y de muy variados diseños de una o dos ruedas. Todos ellos constituyen una excelente aportación a la reducción de emisiones contaminantes, emisión de ruidos y ocupación del espacio público, siempre y cuando sirvan para racionalizar la utilización del automóvil.

No obstante, la **Organización Mundial de Salud (OMS)** acaba de publicar el primer macroestudio de escala global para analizar la evolución de la actividad física de las personas en todo el mundo, cuya principal conclusión es que **un porcentaje elevado de los habitantes de países ricos está en riesgo de enfermar por culpa de su sedentarismo** y dentro de las recomendaciones de dicho estudio propone la necesidad de **desarrollar políticas nacionales para fomentar los modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta**.

10 de septiembre de 2018. Documento elaborado por la Mesa Española de la Bicicleta (ACP, RFEC, CicloJuritas, IMBA España, AMBE) con la colaboración de Ricardo Marqués.

Documento de opinión
Position Paper

Por una movilidad sostenible, segura y saludable.

Mesa Española de la Bicicleta

Movilidad y nuevas ordenanzas municipales
El efecto de los VMP (Vehículos de movilidad personal)

¿Qué ha pasado y qué está pasando en nuestra movilidad?

Durante los últimos años se ha producido una auténtica invasión de las vías ciclistas de nuestro país por vehículos eléctricos de movilidad personal (VEMP), con potencias de hasta 4.000 W (límite superior de potencia de un ciclomotor) al amparo de la Instrucción 16/V-124 de la DGT, del 3 de noviembre de 2016. En dicha instrucción se especifica que tales vehículos no pueden considerarse como "peatones" (con toda lógica) ni como "vehículos a motor" (contra toda lógica, pues es evidente que son vehículos a motor). Se obvia en cambio especificar que no cabe considerarlos como ciclos o como bicicletas (lo que parece ser tan evidente como que no son peatones).

En ningún caso se puede considerar que un vehículo de hasta 4.000 W sea equiparable a una bicicleta, cuyo conductor, en condiciones normales de paseo, desarrolla como mucho entre 100 y 200 W de potencia. Tampoco se pueden asimilar tales vehículos a las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido, cuya potencia no puede superar por ley los 250 W ni los 25km/h. **Por consiguiente, la circulación de tales vehículos por unas infraestructuras diseñadas para vehículos de mucha menor potencia constituye un peligro evidente que debe ser evitado**.

Tan es así, que existiendo un tipo de bicicletas eléctricas, denominadas Speed porque sus motores eléctricos, asistiendo al ciclista o sustituyendo su pedaleo mediante un acelerador, alcanzan hasta 45km/h mediante una entrega de potencia de hasta 4.000W, ya no son consideradas a efectos del Reglamento General de Vehículos y del Reglamento General de Circulación como una bicicleta sino como un ciclomotor y por tanto, no tienen los mismos derechos de circulación que las bicicletas y las bicicletas de pedaleo asistido (<250W y <25km/h).

Por tanto, en aras de seguir promoviendo, no sólo una movilidad sostenible (donde los VEMP pueden aportar una gran contribución), sino además una movilidad activa y saludable, debemos seguir destinando los diferentes tipos de infraestructuras ciclistas, comunmente llamadas carriles bici, a los únicos vehículos (bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido (hasta 250W y hasta 25km/h) que, además de ser sostenibles, son saludables puesto que constituyen la única forma activa de moverse junto al caminar de los peatones.

¿Qué vehículos nuevos existen?

Nuevos

Hoverboard, Segways, Monociclos y patinetes elect.

En realidad, sólo existen dos nuevos tipos de Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal, que podrían denominarse, por un lado cómo **Vehículos Autoequilibrados** (Reglamento UE 168/2013 en su Art.2. i.) (de 1 ó 2 ruedas) y que incluyen los Hoverboard, los Segways y Monociclos, y por otro lado como **Patinetes eléctricos sin asiento** (Reglamento UE 168/2013 Art. 2.j)

El resto de vehículos, deben ser denominados Ciclomotores ligeros, porque pueden alcanzar potencias de su motor de hasta 3.000W, masas de hasta 50kg y velocidades de construcción de hasta 75km/h para los más potentes de mercado son, en realidad, **Ciclomotor de dos ruedas ligero,** según el Artículo 4.3 del Reglamento EU 168/2013 y el Anexo I del mismo Reglamento.

No tan nuevos

Ciclomotor eléctrico

Barcelona y Madrid

El 1 de julio de 2017, entró en vigor la modificación de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos del Ayuntamiento de **Barcelona**, mediante la cual se regulaba la circulación de los vehículos de movilidad personal y los ciclos de más de dos ruedas.

Este regulación determinó por qué espacios pueden circular los patinetes eléctricos, las ruedas eléctricas o los Segways, entre otros, y establece en que casos el seguro y llevar casco es obligatorio, y la edad permitida para conducirlos.

Ahora, el Ayuntamiento de **Madrid**, ha hecho publico el texto final de la nueva Ordenanza de Movilidad a falta de aprobación en el Pleno a la vuelta del verano, incluyendo también la circulación de este tipo de vehículos.

La DGT

Tanto Barcelona como Madrid, se han basado para la regulación de los vehículos de movilidad personal en la Instrucción 16/V-124 del 3 de noviembre de 2016 de la Dirección General de Tráfico, en la que se tipificaban las diferentes clases de esste tipo de vehículos y ciclos de más de dos ruedas.

Documento de opinión
Position Paper

Por una movilidad sostenible, segura y saludable.

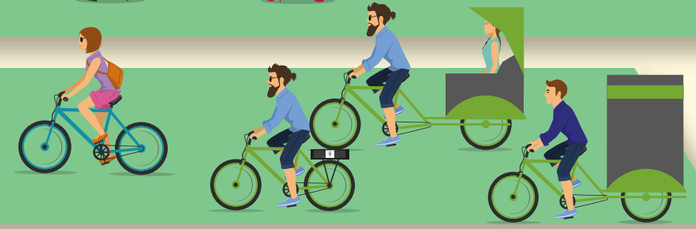
Mesa Española de la Bicicleta

¿Cómo está cambiando la jerarquía en esta nueva movilidad?

Prioridad: SOSTENIBLE Y ACTIVO

Peatones
*NULA EMISIÒN DE GASES, ESCASA EMISIÓN DE RUIDO, BAJA OCUPACIÓN DE ESPACIO, BAJO CONSUMO DE ENERGÍA, **MODO ACTIVO**, AUNQUE VULNERABLE*

Bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido (hasta 25km/h y hasta 250W)
*NULA EMISIÒN DE GASES, ESCASA EMISIÓN DE RUIDO, BAJA OCUPACIÓN DE ESPACIO, BAJO CONSUMO DE ENERGÍA, **MODO ACTIVO**, AUNQUE VULNERABLE*

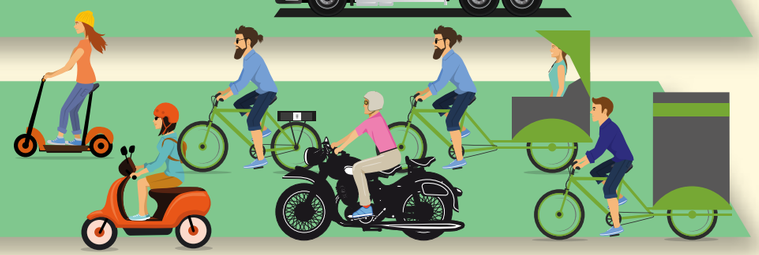


Vehículos de Movilidad Personal (hasta 30km/h y hasta 3.000W)
*NULA EMISIÒN DE GASES, ESCASA EMISIÓN DE RUIDO, BAJA OCUPACIÓN DE ESPACIO, BAJO CONSUMO DE ENERGÍA, MODO VULNERABLE, PERO **NO ACTIVO***

Tte. Público
GRAN CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE PERSONAS QUE CONTRIBUYE AL DERECHO A LA MOVILIDAD DE LAS MISMAS

Tte. Carga
GRAN CAPACIDAD DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Ciclomotores ligeros (<45km/h y <4.000W), ciclomotores y moticicletas
MENOR OCUPACIÓN DE ESPACIO, MENORES EMISIONES DE GASES QUE EL AUTOMÓVIL



Automóviles
MODO MENOS EFICIENTE Y MÁS CONTAMINANTE, ADEMÁS DE SER EL QUE OUCPA MÁS ESPACIO

DGT Dirección General de Tráfico
Subdirección General de Gestión de la Movilidad

¿Qué debería incluir la Instrucción de la DGT?

La Instrucción 16/V-124 de la DGT de 3 de noviembre de 2016 de la Dirección General de Gestión de la Movilidad, establece que los VMP se clasifican en función de la **altura** y de los **ángulos peligrosos** que puedan provocar daños a una persona en un atropello.

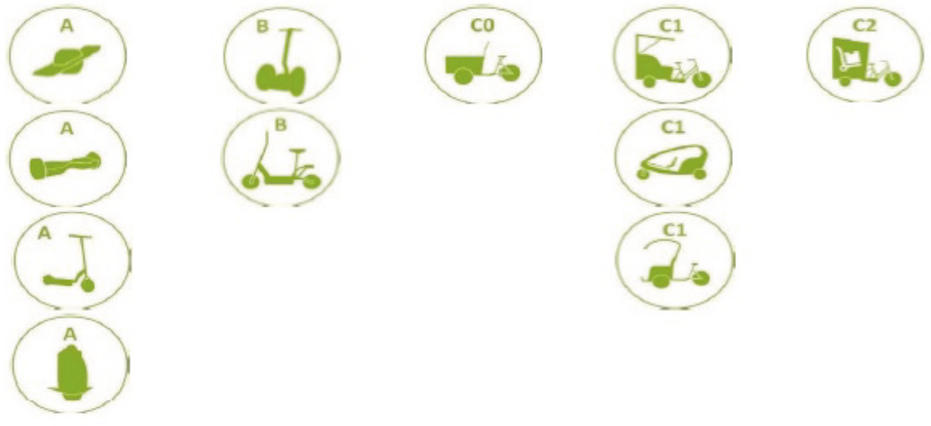
Y dentro de la categoría de VMP, contempla tanto los Vehículos autoequlibrados definidos en al Art.2.i del Reglamento EU 168/2013, como los Vehículos de motor de dos ruedas ligeros del Art.4.3 del mismo Reglamento, sin prestar atención, cómo si hace el Reglameto EU a la existencia de un acelerador de un motor eléctrico y a la potencia de dicho motor y, por último a la velocidad de construcción del vehículo, sin olvidar que el movimiento de este tipo de vehículos depende de exclusivamente de su motor.

Esta instrucción clasifica a todos los vehíuclos contemplado en la misma como Vehículos NO de motor, en contra del Reglamento de la UE, desvirtuando y contradiciendo lo que ya está determinado previamente desde 2013 por la Unión Europea en este Reglamento.

Además, contempla tricilos de carga y de pasajeros, sin especificar sin son asistidos o no y hasta que potencia y velocidad.

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg	
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1	3	
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m	2 m	
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m	
Timbre	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
Frenada	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SI	NO

Los VMP se clasifican en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajeros.



¿Qué debería reflejar la Instrucción de la DGT?

Según Reglamento EU 168/2013

	VEHÍCULOS ACTIVOS NO DE MOTOR		CICLOS DE MOTOR			
	Bicicletas		Ciclos de motor Vehículos Eléctricos Movilidad Personal			Ciclo de motor L1e-A
	Bicicleta	Bici ASISTIDA	Hoverboard	Monociclo	Patinete	Cargo asistida
Propulsión	humana	humana, asistida, sólo si se pedalea	motor eléctrico	motor eléctrico	motor eléctrico	humana, asistida, o eléctrica con acelerador
Masa	< 25kg	< 300kg	< 25kg	< 25kg	< 25kg	< 300kg
Potencia motor		< 250W	< 700W	< 350W	< 1.000W	< 1.000W
Velocidad construcción		< 25km/h	< 20km/h	< 25km/h	< 25km/h	< 25km/h
Nº de ruedas	2	2 ó 3	2	1	2	2 ó 3

La citada Instrucción 16/V-124 de la DGT intenta definir qué son y en qué condiciones deben circular los llamados Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal, pero yerra al incluir en dicha Instrucción 5 tipos de vehículos de motor que están regulados en el Reglamento 168/2013 de Unión Europea de una manera mucho más completa y precisa. Este Reglamento tipifica a estos vehículos como Vehículos de Motor en contra de lo que fija la Instrucción DGT que los declara como no asimilables a los peatones y no catalogables como vehículos de motor.

Lo que debería contemplar es una **clara diferenciación entre aquellos vehículos cuya potencia no supere los 1.000W y cuya velocidad de construcción no sobrepase los 25km/h**: **Vehículos (Autoequilibrados) de Movilidad Personal** "*concepto de vehículo basado en un equilibrio inestable inherente, que necesita un sis tema auxiliar de control para mantener su equilibrio, y que incluye vehículos de motor de una rueda, de dos ruedas o de dos orugas*", **Patinetes (sin asiento)** y **ciclos de carga de 2 ó 3 ruedas con motor eléctrico que no supere los 1.000W ni los 25km/h**

- Hoverboard
- Monociclos
- Patinetes (sin asiento)
- Ciclos cargo de 2 ó 3 ruedas (hasta 1.000W y hasta 25km/h)

Y aquellos otros vehículos que superen los 1.000W de potencia o los 25km/h pudiendo llegar hasta 4.000W y 45km/h.

¿Qué debería estar fuera de la Instrucción de la DGT de los VEMP?

Vehículos de motor

CICLOMOTORES	Ciclomotor L1e-B			
Vehículos de motor	Segway	Ciclomotor ligero	Bici Eléctrica Speed EPAC	Ciclomotor
Propulsión	motor eléctrico	motor eléctrico	motor eléctrico	motor eléctrico o de combustión
Masa	< 50kg	< 50kg	< 50kg	< 100kg
Potencia motor	<3.000W	<3.000W	< 4.000W	< 4.000W - < 50cc
Velocidad construcción	< 30Km/h	< 45Km/h	< 45km/h	< 45km/h
N° de ruedas	2	2	2	2

CICLOMOTORES	Ciclomotor de 3 ruedas L2e		
Vehículos de motor	Bici cargo eléctrica	Triciclo eléctrico	Triciclo eléctrico
Propulsión	Humana asistida o electrica con acelerador	Humana asistida o electrica con acelerador	Humana asistida o electrica con acelerador
Masa	< 300kg	< 300kg	< 300kg
Potencia motor	< 4.000W	< 4.000W	< 4.000W
Velocidad construcción	< 45km/h	< 45km/h	< 45km/h
N° de ruedas	3	3	3

El Reglamento 168/2013 de la Unión Europea, hace una concreta y detallada clasificación de los diferentes tipos de vehículos, para determinar cuáles están sometidos a obligación de tener Homologación Europea, para establecer así las disposiciones fundamentales en materia de seguridad funcional, sin perjuicio de las medidas adoptadas a escala nacional o de la Unión relativas a la utilización de vehículos de categoría L en las carreteras, tales como los requisitos específicos del per miso de conducción, las limitaciones de la velocidad má xima o las medidas que regulan el acceso a determinadas carreteras.

De este modo, tipifica todos los vehículos de la Categoría L (los ciclos de motor, los ciclomotores de dos o tres ruedas, las motocicletas de dos o tres ruedas, las motocicletas con sidecar, los cuatriciclos ligeros o pesados para carretera, y los cuatrimóviles ligeros y pesados), incluyendo todos aquellos “propulsados por un motor eléctrico” en el Art. 4.3.d

Y por tanto, al incluir a los Ciclos de motor y a los ciclomotores, esteblece una clara diferenciación entre los diferentes vehículos por la potencia y velocidad de su construcción, lo que derivará en un tratamiento completamente diferenciado respecto a su utilización y acceso a los diferentes tipos de vías, carreteras y espacios públicos, **siempre sobre la base de la seguridad funcional.**

Documento de opinión **Por una movilidad sostenible, segura y saludable.**
Position Paper

Mesa Española de la Bicicleta

Definidos la jerarquía de la nueva movilidad y los diferentes tipos de vehículos, ¿por dónde debe circular cada uno?

CIUDAD

La ciudad es un espacio complejo. Es mucho más que una suma de vías para uso preeminente de los coches. Debe constituir un **espacio de convivencia entre los ciudadanos**, independientemente de que sean peatones, ciclistas o vayan en transporte público, en moto o en coche. Por eso, para empezar, los conductores deberían asumir que el límite máximo de velocidad de 50 km/h es excepcional, para grandes avenidas o para las salidas del núcleo urbano, y no la regla general, pues la velocidad de 50 km/h resulta incompatible con muchas de las actividades que se desarrollan en la ciudad, como ir en bici, pasear o ir de compras.

Al limitar la velocidad de los vehículos a 30 km/h en la ciudad no solo se incrementa la seguridad vial, sino que también disminuye la contaminación acústica y atmosférica, por lo que mejora la calidad de vida, se fomenta el comercio y aumenta la convivencia y la interrelación de conductores, ciclistas y peatones.

Por tanto debemos convertir nuestras ciudades en CIUDADES 30.

CARRIL

LA EXCEPCIÓN:

En aquellas vías, en las que por mayor disponibilidad de espacio y por tanto de carriles en calzada, por la intensidad del tráfico a motor privado y por que constituyan parte de la red básica de la ciudad, se pueda disponer, de forma excepcional, de carriles destinados principalmente a los automóviles, deberían poder incrementarse la velocidad máxima permitida hasta 50km/h.

Quedarían limitadas a las vías que tengan, al menos 3 carriles por sentido de circulación dónde, uno de ellos estaría destinado al Transporte Públcio, otro sería siempre de velocidad limitada a 30km/h y el tercero podría destinarse para que los vehículos puedan circular hasta 50km/h

Dónde los CARRILES 50km/h deben ser la excepción.

CARRIL BICI (*)

En aquellas vías que dispongan de carriles dónde la velocidad de los vehículos a motor puedan alcanzar los 50km/h la ubicación de bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido (Hasta 250W y hasta 25km/h):

OPCIÓN A: Carril 30
OPCIÓN B: Carril bici segregado para vehículos activos

De este modo, las ciudades, siempre tendrían la opción, como ya hizo Madrid, de reservar un carril dónde estos vehículos puedan circular porque la velocidad este limitada a 30km/h junto a carriles a 50km/h o disponer de carriles bici segregados, como hace tiempo implantaron ciudades como Sevilla o Barcelona.

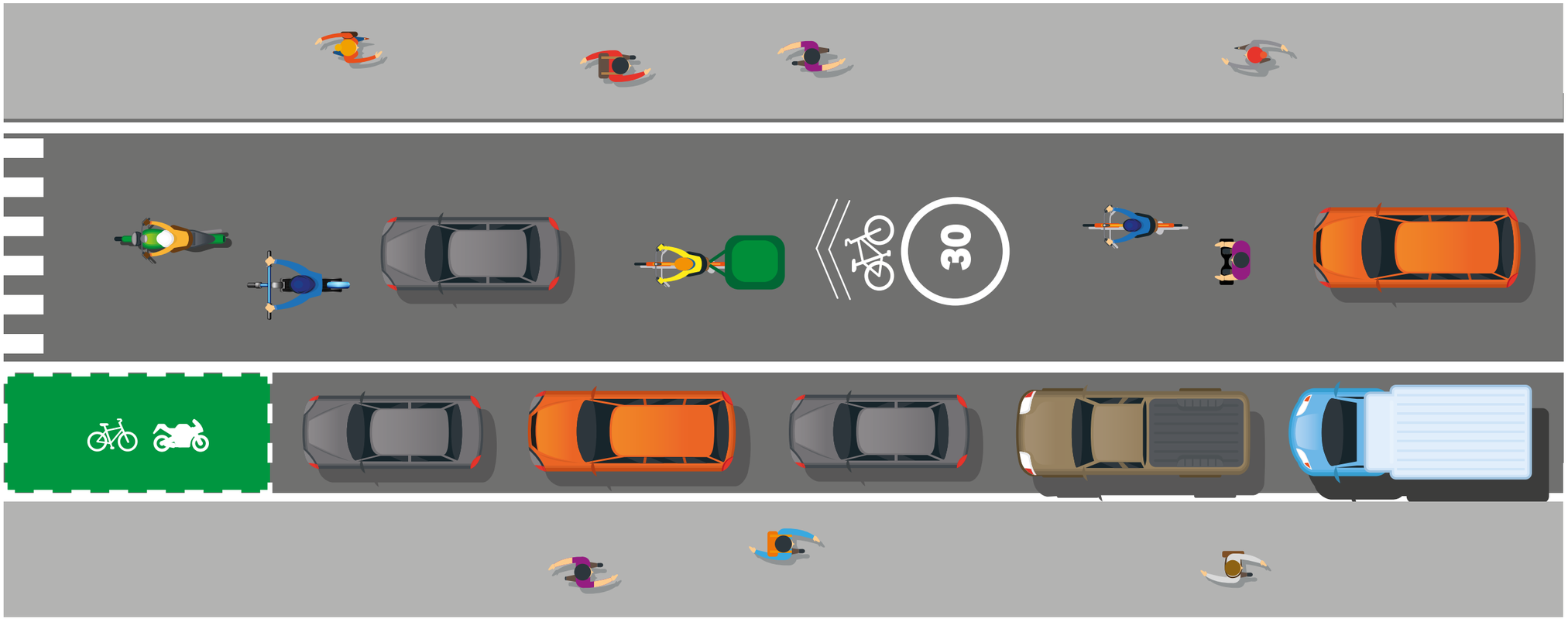
CARRIL BICI en vías de alta intesidad de tráfico. BICICLETAS y BICIS ASISTIDAS nunca deben circular por las aceras.

(*) Carril Bici: infraestructura ciclista segregada o no del tráfico motorizado, en acera o calzada.

Los vehículos y las vías por dónde circular:

Hechas las idferenciaciones entre los diferentes tipos de vehículos llega el momento de preguntarse por dónde deberían circular cada tipo de vehículo. A continuación veremos algunos ejemplos y los analizaremos.

CIUDAD 30



Se denomina CIUDAD 30 al conjunto de calles en zonas urbanas en las que existe una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora. Básicamente, la CIUDAD 30 tiene como prioridad suavizar el tráfico urbano, potenciando el uso de otros métodos de transporte, como bicicletas, vehículos de movilidad personal y transporte público, e intentando reducir la siniestralidad en cascos urbanos transitados. Como norma general, toda aquella calle con un sólo carril de circulación por sentido debería tener limitada su velocidad a 30km/h.

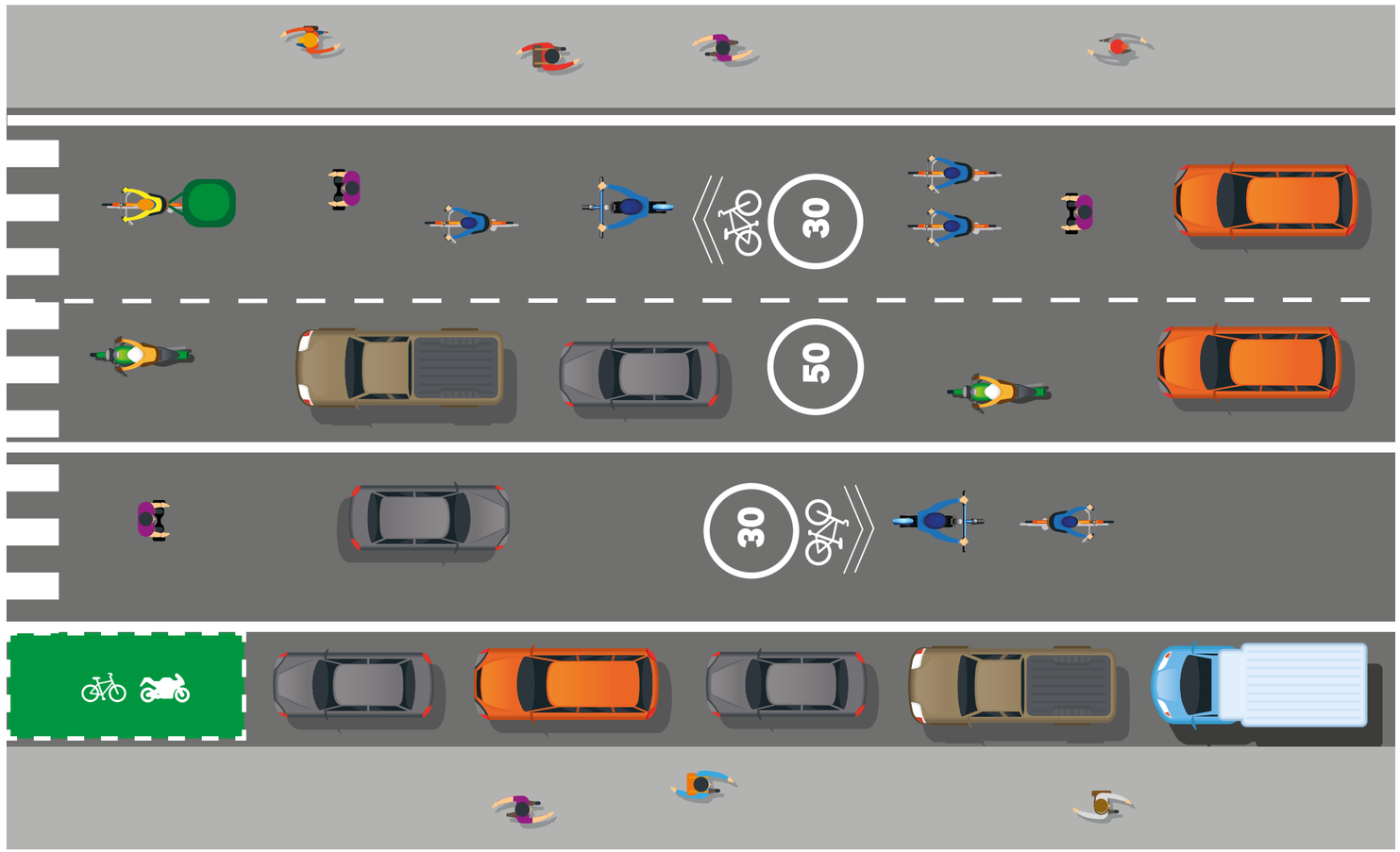
Circulación:

ACERAS: SÓLO PARA PEATONES
CALZADA 30: BICICLETAS, VEMP, CICLOS A MOTOR, CICLOMOTORES, MOTOCICLETAS Y AUTOMÓVILES

Si no se les permite a los VEMP circular por la calzada 30 ni por la acera, ¿por dónde circularán en este tipo de calles?

Los vehículos y las vías por dónde circular:

CALZADAS



Calzadas:
Parte de la calle destinada a la circulación de los vehículos.

Calzada 30km/h O CARRIL 30: parte de la calzada destinada a vehículos NO a motor y VMP, como son bicicletas y ciclos a motor, si bien lo es de forma compartida con los vehículos a motor, siempre a una velocidad máxima de 30km/h.

Permitida circulación: bicicletas, ciclos de 1 ó 2 ruedas ciclos a motor de 2 ó 3 ruedas, además de vehículos a motor.

Calzada 50km/h: parte de la calzada destinada a los vehículos, con una velocidad máxima de 50km/h.

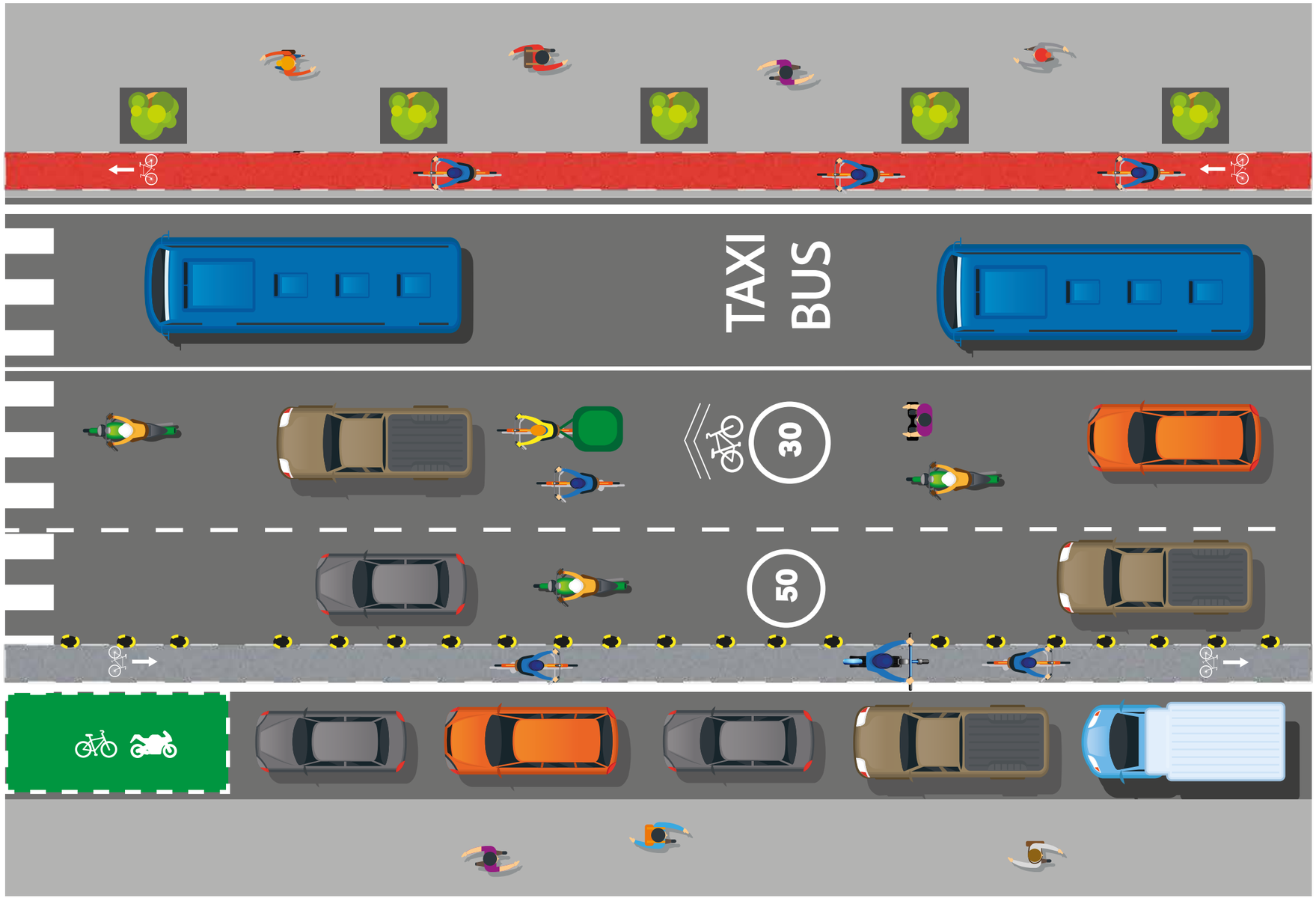
Cuando exista más de un carril por sentido de circulación, la Autoridad Local podrá disponer que en el carril o carriles a la izquierda, la velocidad máxima pueda ser de 50km/h, excepcionalmente, si forman parte de la red básica (aquella que concentra un gran flujo de tráfico y tiene una conexión en el ámbito ciudad).

Circulación:

ACERAS:	SÓLO PEATONES
CALZADA 30:	BICICLETAS, VEMP, además de CICLOS A MOTOR, CICLOMOTORES, MOTOCICLETAS Y AUTOMÓVILES
CALZADA 50:	Destinada a CICLOMOTORES, MOTOCICLETAS Y AUTOMÓVILES.

Los vehículos y las vías por dónde circular:

INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS



Acera bici: o carril bici en la acera, es un espacio destinado para la circulación de bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido.

Carril 30: dónde está permitida la circulación de todo tipo de vehículos a motor, NO a motor y Ciclos a Motor, con limitación a 30km/h de velocidad.

Carril bici en calzada: protegido o no por elementos separadores, pero delimitado y diferenciado del resto de la calzada por líneas y color de asfalto, por dónde pueden cirular bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido y bicis cargo asistidas si su ancho se lo permite.

La existencia de aceras bici y/o carriles bici en la calzada no debería suponer que la cirulación de bicicletas y bicicletas asistidas sea obligatoria por este tipo de vías.

Los vehículos y las vías por dónde circular:

INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS NECESARIAS EN VÍAS CON CARRILES 50KM/H

Siguiendo el paradigma de convertir nuestras ciudades en CIUDADES 30, dónde los carriles por donde se pueda circular hasta 50km/h sean la excepción necesaria para vertebrar la cirulación y el tráfico motorizado que asegure la fluidez necesaria, sigue siendo imprescindible, fomentar los dos modos activos de desplazarse (caminando y en bicicleta).

Por este motivo, se revela como necesario invertir en el diseño y construcción de infraestructuras ciclistas para garantizar la aplicación de la Jerarquía de la Movilidad sostenible y activa.

Y de este modo, en en aquellas vías dónde, exista una infrestructura ciclista segregada y la ciudad considere que forma parte de la Red Básica de la ciudad y, por tanto, decida establecer que la circulación está permitida hasta 50km/h en los carriles existentes, siempre se debería destinar uno de esos carriles a la cirulación limtada a 30km/h, para dar cabida a los VEMP.

Por carril bici hasta 25km/h:

- Bicicletas y bicis asistidas.
- Ciclos, cargo y de pasajeros, asistidos o no, siempre y cuando su ancho y el ancho del carril bici se lo permitan.

Y, por tanto, deberían quedar **excluídos de la circulación por carril bici**:

- los VEMP, los Ciclomotores ligeros eléctricos cuya velocidad alcance hasta 45km/h y su motor tenga una potencia de hasta 3.000W que deberían circular por la calzada 50km/h (ciclos de 3 ó 4 ruedas de carga de mercancía o pasajeros que excedan las dimensiones del carril bici, bicicletas eléctricas cuya potencia y velocidad les considera ciclomotores y patinetes con asiento, que son ciclomotores ligeros.

	Tipo	Motor Potencia Nominal	Motor Velocidad Construcc.	Carril Bici	Calzada 30	Calzada 50
Bicicletas y asimilados a bicicletas						
Bicicleta y ciclos	Vehículo no de motor			PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
Bici asistida	Vehículo no de motor	Hasta 250W	Hasta 25km/h	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
Bici cargo y pasaj. asistida	Vehículo no de motor	Hasta 250W	Hasta 25km/h	PUEDE CIRCULAR (Sí ancho suf.)	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
Autoequilibrados, patinetes y segways						
Hoverboard	Ciclo de motor	Hasta 700W	Hasta 20km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	NO
Monociclo	Ciclo de motor	Hasta 350W	Hasta 25km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	NO
Patinete	Ciclo de motor	Hasta 1.000W	Hasta 25km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	NO
Segway	Ciclo motor L1e-B	Hasta 3.000W	Hasta 30km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR

RESUMEN

	Tipo	Potencia Nominal	Velocidad Construcc.	Carril Bici	Calzada 30	Calzada 50
Ciclomotores ligeros						
Ciclomotor ligero	Ciclo motor L1e-B	Hasta 3.000W	Hasta 45km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
Bici eléctrica	Ciclo motor L1e-B	Hasta 3.000W	Hasta 45km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
Ciclomotores						
Ciclo Elec. cargo	Ciclo motor L2e	Hasta 3.000W	Hasta 45km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
Ciclo Elec. pasajeros	Ciclo motor L2e-P	Hasta 3.000W	Hasta 45km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR
Ciclo Elec. de carga	Ciclo motor L2e-U	Hasta 3.000W	Hasta 45km/h	NO	PUEDE CIRCULAR	PUEDE CIRCULAR

Por la potencia de sus motores los VEMP y por la velocidad de construcción los ciclomotores ligeros (también llamados patinetes con asiento), las bicicletas eléctricas, denominadas “speed” por la velocidad que alcanzan (45km/h) y las bicicletas eléctricas o ciclos de 3 ó 4 ruedas con potencias de hasta 3.000W y velocidades de hasta 45km/h deben quedar excluidas de la circulación por carriles bici, puesto que son ciclomotores.

Mesa Española de la Bicicleta

RESUMEN

Por una movilidad sostenible, segura y saludable.

Mesa Española de la Bicicleta

Aceras
SÓLO PEATONES

Las aceras deben quedar reservadas exclusivamente para los peatones y para vehículos de personas con movilidad reducida. El Ayuntamiento será quién deba establecer las excepciones que considere oportundas en zonas peatonales y calles con plataforma única, dónde suelen poder acceder vehículos con una determinada limitación de velocidad y en determinadas condiciones.

Carril o Infraestructura bici
VEHÍCULOS ACTIVOS

Bicicletas y bicicletas asistidas. Bicicletas asistidas de carga y pasajeros **sólo si su ancho se lo permite.**

Carril CIUDAD 30
TODOS LOS VEHÍCULOS

El carril en CIUDAD 30, es un carril compartido por todo tipo de vehículos, incluyendo los Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal autoequilibrados y patinetes que, en caso de que tuvieran prohibida su circulación en carriles 30, se verían forzados e circular por la acera. **Todos los vehículos tendrán limitada su velocidad 30km/h en estos carriles.**

Carril 50
VEHÍCULOS >25KM/H

Por los carriles que, excepcionalmente tengan su velocidad limitada a 50km/h podrán circular todos aquellos **vehículos que por su construcción puedan circular a más de 25km/h**, incluyendo bicicletas, asistidas o no, de 2 o 3 ruedas.

TAXI BUS
Carril Tte. PÚBLICO

Sólo Transporte Público.