



Pl. Francesc Layret, s/n
08290 Cerdanyola del Vallès
Barcelona
Telèfon 93 580 88 88
Fax 93 580 16 20
www.cerdanyola.cat

EDICTE

El Ple de l'Ajuntament, va adoptar en sessió ordinària de data 30 d'abril de 2026 l'acord d'aprovació inicial de la modificació de l'ordenança municipal sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes de Cerdanyola del Vallès i sotmetre aquest acord a informació pública per un termini de trenta dies hàbils comptadors mitjançant la publicació del corresponent anunci al Butlletí Oficial de la Província, al DOGC i al tauler d'edictes municipal, i tenir-la per aprovada definitivament en el supòsit de què no es presentin al·legacions o suggeriments durant aquest termini.

Finalitzat el període d'exposició pública el dia 13 de juliol de 2026 no s'han presentat al·legacions, tal com consta al certificat signat per la secretaria general i el regidor delegat de secretaria en data 15 de juliol de 2026, per la qual cosa el text de la modificació de l'ordenança esdevé definitivament aprovat.

De conformitat amb l'article 66 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals, es publica el text íntegre de l'ordenança, que es del tenor literal següent:"

ORDENANÇA MUNICIPAL PER A LA REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ DE CICLES I DE VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL A Cerdanyola del Vallès

SUMARI

1. PREÀMBUL	4
2. CAPITULAT	6
CAPÍTOL 0. OBJECTE.....	6
Article 1. Antecedents, Motivació i Objectiu	6
CAPÍTOL I. CONCEPTES BÀSICS	8
Article 2. Definicions	8
Article 3. Nomenclatura	9
Article 4. Conceptes bàsics de l'entorn	11
Article 5. Principis rectors	11
CAPÍTOL II. MOBILITAT CICLISTA.....	13



Article 6. Circulació general dels cicles a la ciutat.....	13
Article 7. Prioritats de pas per als ciclistes.....	13
Article 8. Circulació dels cicles a la calçada.....	13
Article 9. Circulació dels cicles a les vies ciclistes.....	14
Article 10. Circulació dels cicles en carrers de convivència	15
Article 11. Circulació dels cicles en espais no motoritzats.....	15
Article 12. Circulació dels cicles en espais reservats per als vianants	15
Article 13. Circulació de cicles d'arrendament i/o per activitats de tipus turístic o d'oci	16
CAPÍTOL III. MOBILITAT DELS CICLES DE CÀRREGA DESTINATS A LA LOGÍSTICA URBANA DE DARRER QUILÒMETRE	17
Article 14. Circulació dels cicles de càrrega destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre.....	17
CAPÍTOL IV. MOBILITAT DELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL (VMP).....	17
Article 15. Circulació general dels VMP	17
Article 16. Circulació dels VMP en carrers de convivència.	19
Article 17. Circulació dels VMP en espais no motoritzats.....	19
Article 18. Circulació dels VMP en espais reservats per als vianants	19
Article 19. Circulació dels VMP d'arrendament o per a activitats de tipus turístic o d'oci	20
CAPÍTOL V. DRETS I OBLIGACIONS D'APLICACIÓ GENERAL A LES PERSONES CONDUCTORES DE CICLES I VMP	20
Article 20. Obligacions de les persones conductores de vehicles de motor.....	20
Article 21. Accessoris de seguretat	21
Article 23. Velocitat	22
Article 24. Estacionament	22
Article 25. Immobilització	23
Article 26. Retirada i dipòsit.....	23
Article 27. Tractament residual dels vehicles	24



CAPÍTOL VI. CONSIDERACIONS ESPECÍFIQUES PER ALS CICLES I VMP QUE SUPOSIN UNA ACTIVITAT D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA.....	25
Article 29. Identificació i registre	25
CAPÍTOL VII. REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ DE BICICLETES AL PARC NATURAL DE LA SERRA DE COLLSEROLA	26
Article 30. Justificació.....	26
Article 31. Circulació en bicicleta pel Parc	26
Article 32. Clàusula de coordinació.....	27
CAPÍTOL VIII. INFRACCIONS I SANCIONS.....	27
Article 33. Infraccions.....	27
Article 34. Sancions	28
Article 35. Competència sancionadora	28
Article 36. Procediment sancionador.....	28
Article 37. Persones responsables	28
DISPOSICIONS ADDICIONALS.	29
Disposició adicional I. Incorporació de nova normativa estatal sobre VMP	29
Disposició adicional II	29
DISPOSICIONS DEROGATÒRIES	29
DISPOSICIÓ FINAL. ENTRADA EN VIGOR.....	29
3. ANNEXOS.....	30
Annex 1. Taula 1. Taula de classificació dels VMP segons ús i característiques tècniques.....	30
Annex 2. Senyal carrer bici	30
Annex 3. Quadre infraccions	31



1. PREÀMBUL

Els articles 4.1.a) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril Reguladora de les Bases de Règim Local (LRBRL) i 8.1.a) del DL 2/2003, de 28 d'abril que aprova el Text Refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya atorguen als ens locals territorials, en l'àmbit de les seves competències i en els termes que estableix la legislació de règim local, la potestat reglamentària i d'autoorganització.

L'article 7.a) del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària es regula la competència que te el municipi per la regulació, ordenació i gestió, vigilància i disciplina mitjançant agents propis, del trànsit en vies urbanes de la seva titularitat així com la denúncia de les infraccions que es donin a les vies i les sancions de les mateixes quan aquestes no estiguin expressament atribuïdes a una altre administració. A l'article 7.b) RDL 6/2015 es diu que mitjançant ordenança de circulació es regularan els usos de les vies urbanes, fent compatible la equitativa distribució dels estacionaments entre tots els usuaris amb la necessària fluïdesa del trànsit rodat i amb l'ús dels vianants dels carrers, així com l'establiment de mesures d'estacionament limitat amb la fi de garantir la rotació dels estacionaments, tenint especial atenció a les necessitats de les persones amb discapacitat que tenen reduïda la seva mobilitat i que fan ús dels vehicles, tot allò per tal d'afavorir la seva integració social.

El Reglament general de circulació, aprovat pel Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre al seu art 1.1 disposa que tots els preceptes de la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, els d'aquest reglament i totes la resta de disposicions que la desenvolupin, serà aplicables a tot el territori nacional i obligaran als titulars i usuaris de la via i terrenys públics aptes per a la circulació, tant urbans com interurbans, als de les vies i terrenys que, sense tenir tal aptitud, siguin d'ús comú i, en defecte d'altres normes, als de les vies i terrenys privats que siguin fets servies per una col·lectivitat indeterminada d'usuaris.

El Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit es un reglament executiu, que desenvolupa, complementa i detalla el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, encara que no és un desenvolupament general si no que es limita a desenvolupar i complementar part del Títol I (Exercici i coordinació de les competències sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària) i el Títol IV (Autoritzacions administratives) del text articulat de la llei.

La llei 5/2025 de 24 de juliol de 2025, que modifica el Text refós de la Llei sobre Responsabilitat Civil i Assegurança Obligatòria de Vehicles a Motor, en la seva disposició addicional primera, crea l'assegurança de responsabilitat civil obligatòria per als vehicles personals lleugers o de mobilitat personal.

El Reial Decret 52/2026 de 28 de gener, modifica el Reglament General de Vehicles i el Reial Decret 2822/1998 de 23 de desembre, regula els vehicles de mobilitat personal i el seu registre al Registre de Vehicles Personals Lleugers.

És per tot l'anterior, i en virtut del principi d'eficiència, que aquesta ordenança regula aspectes que la normativa li permet i aspectes que essent competència municipal la normativa estatal no regula.

L'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les Administracions Públiques, regula l'exercici de la iniciativa legislativa i la potestat reglamentària de les administracions públiques i determina que ha de respondre al principi de bona regulació.



En l'exercici de la iniciativa legislativa i la potestat reglamentària, les administracions públiques actuaran d'acord amb els principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

En virtut dels principis de necessitat i eficàcia, aquesta iniciativa normativa resta justificada per una raó d'interès general, basant-se en que gràcies a l'impuls de la mobilitat sostenible en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona s'està observant un ús creixent dels cicles com a mode de transport, al que se li ha de sumar en els darrers anys altres modes com són els vehicles de mobilitat personal (VMP), en tot allò que no regula la normativa i en virtut de la competència que té el municipi per regular l'ordenació del trànsit amb aquesta ordenança. La regulació de la mobilitat urbana és de competència municipal d'acord amb l'article 25 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril i l'article 66.3 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya i, per tant, la normativa local existent s'ha d'adaptar per a què hi reflecteixi l'ampli ventall de modalitats de mobilitat sostenible, se'n reconeguin els seus drets i deures i el règim sancionador.

En virtut del principi de transparència el Ple de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès va aprovar, a l'octubre de 2020, la moció per al foment de l'ús de vehicles de mobilitat personal i bicicletes, que en data 14 de maig de 2021 es va obrir el tràmit de participació ciutadana per a l'aprovació de l'ordenança municipal de circulació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal a la web municipal.

Per a redactar la "Ordenança Municipal sobre la Circulació de Bicicletes, Vehicles de Mobilitat Personal i Cicles de més de dues rodes de Cerdanyola del Vallès", aprovada per acord de ple de 22 de juny de 2021 i actualment vigent es va seguir el document "Recomanacions per coordinar les ordenances municipals sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes" aprovat pel Consell Metropolità de l'AMB en data 30 d'octubre de 2018, per la qual cosa es va tenir en compte el principi de proporcionalitat, a l'hora de regular i atendre la necessitat que cal cobrir amb la norma, tant pel tipus d'usuaris, com a vies i com a vehicles.

Tanmateix, atenent les necessitats específiques del Parc Natural de Collserola, aquest Ordenança incorpora un capítol per a la regulació de l'ús de la bicicleta en aquest espai natural d'alta riquesa natural i patrimonial, d'acord amb la proposta que l'Assemblea General del Consorci del Parc Natural de la Serra de Collserola aprovada en sessió de 2 de desembre de 2016 i traslladada als ajuntaments consorciats, com ho és l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès.

Per garantir el principi de seguretat jurídica, aquest ordenança és l'instrument més adequat per garantir els principis de jerarquia normativa, seguretat jurídica i publicitat, tota vegada que, per una banda, s'ha d'inspirar i respectar la legislació sectorial tant estatal com autonòmica que estigui vigent; i per altra banda i conforme al que exposa l'article 49 de la Llei 7/ 1985, de 4 d'abril, de Bases Reguladores del Règim Local i els articles 131 i 133 de la Llei 39/2015, de 2 d'octubre, del Procediment administratiu comú de les Administracions Públiques, amb la seva aprovació es garanteix la publicitat de la norma i la possibilitat de participar en el procés d'elaboració i aprovació mitjançant la presentació de propostes i al·legacions i serà supletòria a la resta de l'ordenament jurídic, nacional i de la Unió Europea per generar un marc normatiu estable, predictable, integrat, clar i de certitud, que faciliti el coneixement i la comprensió.

L'ordenança s'estructura en 8 capítols, desenvolupats en 37 articles i 3 annexes, tal i com es detalla al sumari.



2. CAPITULAT

CAPÍTOL 0. OBJECTE

Article 1. Antecedents, Motivació i Objectiu

Antecedents

Gràcies a l'impuls de la mobilitat sostenible, en els darrers anys, a Cerdanyola del Vallès, com a la resta de l'àrea metropolitana, s'ha produït un augment progressiu de l'ús dels cicles, tant en els desplaçaments quotidians com en el transport de mercaderies, i una irrupció sobtada dels vehicles de mobilitat personal (VMP). Aquesta nova realitat ha generat la necessitat d'adaptar la regulació local per garantir la convivència viària i impulsar la mobilitat activa i sostenible.

Tot i ser una competència municipal, els ajuntaments han de respectar el marc regulador estatal, que, pel que fa a la mobilitat en bicicleta i de cicles, malauradament està obsolet i allunyat de la realitat urbana actual. Les modificacions més recents de la normativa estatal en relació amb la bicicleta s'han concretat a través de les regulacions següents:

- Llei de trànsit (Llei 18/2021, de 20 de desembre), que inclou petites modificacions: amplia l'objecte i la regulació de la llei a tots els vehicles, incorpora l'educació i la formació ciclistes i reforça la seguretat dels usuaris de la bicicleta per mitjà de la regulació dels avançaments i algunes noves sancions, com la d'estacionament o parada en vies pedalables.

- Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifica el Reglament General de Circulació a favor de la pacificació i per calmar el trànsit, i que introdueix el límit de velocitat de 30 km/h.

Pel que fa als VMP, les normatives estatals de referència són les següents:

- Manual de características de los vehículos de movilidad personal, publicat al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) núm. 18, de 21 de gener de 2022, que defineix el procés de certificació d'un VMP i els terminis d'aplicació.

- Llei de trànsit (Llei 18/2021, de 20 de desembre), que defineix alguns canvis importants, com ara la prohibició de la circulació de VMP en voreres o l'obligatorietat de la utilització de casc de protecció.

- Instrucció 2019/S-149 TV-108, emesa per la Direcció General de Trànsit (DGT) el 3 de desembre de 2019, amb aclariments tècnics i criteris per a la formulació de denúncies de vehicles lleugers propulsats per motors elèctrics.

- Llei 5/2025 de 22 de juliol, on es modifica el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y de seguro obligatorio en la circulación de vehículos a motor, amplia la definició de "vehicle de motor" per incloure els VMP i que estableix que, a partir del 2 de gener de 2026, aquests vehicles hauran de disposar d'una assegurança obligatòria de responsabilitat civil i hauran d'estar registrats a la Direcció General de Trànsit. Aquesta mesura es complementarà amb un sistema d'identificació (placa o codi QR).

- Reial Decret 52/2026 de 28 de gener, en el que es regula de forma expressa tant el registre com les característiques que han de tenir els vehicles de mobilitat personal.

Aquest conjunt de modificacions respon a la necessitat d'adaptar la regulació a la nova realitat urbana i a la proliferació d'aquests mitjans de transport. Fins que no s'aprovi una regulació estatal més detallada, correspon als municipis establir normes que garanteixin la seguretat i la convivència.



En data 25 d'abril de 2023, el Consell Metropolità va aprovar una nova actualització del document de "Recomanacions per coordinar les ordenances municipals sobre la circulació de cicles i de vehicles de mobilitat personal", que ha servit de base per a la present proposta de modificació de l'Ordenança Municipal sobre la Circulació de Bicicletes, Vehicles de Mobilitat Personal i Cicles de més de dues rodes de Cerdanyola del Vallès", amb l'objectiu d'incorporar les darreres novetats normatives i d'harmonitzar criteris amb la resta de municipis metropolitans.

Motivació i objectiu

L'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès aposta de manera decidida per consolidar la bicicleta com a mitjà habitual de desplaçament a la ciutat, en el marc d'un model de mobilitat sostenible, activa, segura, saludable i accessible. La bicicleta és un vehicle net, silenciós i eficient que contribueix a millorar la salut, la qualitat de l'aire, reduir la sinistralitat i recuperar espai públic per a les persones.

Així, resulta ineludible disposar d'una ordenança que reguli aquests modes de transport segons tres grans principis:

1. Que les vies urbanes garanteixin al ciclista condicions de comoditat, accessibilitat i seguretat adequades.
2. Que es fomenti i promoció l'ús de la bicicleta, a través de campanyes d'estímul i programes educatius, com a part de l'aprenentatge de la mobilitat quotidiana des de l'etapa escolar.
3. Que es reguli la convivència de la bicicleta amb la resta de modes de transport, evitant friccions i establint normes clares d'ús de l'espai públic.

Als darrers anys, a l'àmbit metropolità, al creixement de l'ús de la bicicleta s'hi ha afegit nous mitjans com els patinets elèctrics i altres vehicles de mobilitat personal (VMP), així com diversos cicles de més de dues rodes, que ja formen part de la realitat quotidiana. La seva presència fa necessària també una regulació específica que garanteixi la seguretat i la convivència amb els vianants i amb les bicicletes, evitant conflictes i assegurant un ús ordenat de la via pública.

Cerdanyola, com a Ciutat 30, universitària i metropolitana, disposa d'un entorn idoni per a l'expansió de la mobilitat ciclista i la micromobilitat. L'ordenança també incorpora la regulació de l'ús de la bicicleta al Parc Natural de la Serra de Collserola, d'acord amb la proposta aprovada pel Consorci el 2016, amb la finalitat de protegir un espai d'elevada riquesa ambiental i patrimonial.

Aquesta actualització té com a objectiu:

- adaptar l'Ordenança de 2021 a les darreres novetats normatives i metropolitanes,
- integrar les recomanacions de l'AMB de 2023,
- alinear-se amb les directrius del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Cerdanyola del Vallès, en fase d'aprovació,
- aplicar el principi de proporcionalitat a l'hora d'atendre la necessitat de regulació en funció del tipus d'usuaris, vies i vehicles,
- i avançar-se a l'entrada en vigor de la normativa estatal que, a partir del 2026, exigirà assegurança obligatòria i registre a tots els VMP.

Amb aquesta actualització, Cerdanyola del Vallès vol assegurar que la seva ordenança continua sent un instrument de referència, estable, actualitzat i alineat amb les estratègies metropolitanes i europees, per tal d'afavorir una mobilitat més segura, saludable, sostenible i respectuosa amb la convivència ciutadana.



CAPÍTOL I. CONCEPTES BÀSICS

Article 2. Definicions

Amb l'objectiu d'unificar conceptes i facilitar la identificació i classificació de les diferents modalitats de mobilitat que es poden trobar actualment en l'àmbit urbà, s'estableixen les definicions següents.

En l'àmbit de mobilitat activa:

- Cicles: vehicles d'almenys dues rodes i propulsats, exclusivament o principalment, per l'energia muscular de la persona o persones que estan sobre el vehicle, en particular per mitjà de pedals.

Els cicles poden estar equipats amb un motor d'assistència al pedaleig, de potència nominal contínua màxima inferior o igual a 250W: aquesta potència ha de disminuir progressivament i finalment s'ha d'interrompre abans que la velocitat del vehicle arribi a 25km/h o si el conductor deixa de pedalar.

S'inclouen en la definició de cicle:

- Bicicletes: cicles de dues rodes.
- Cicles de transport de mercaderies i persones: cicles de dues rodes o més
- Ginys sense motor: patins, patinets i monopatins que circulen sense assistència elèctrica. El conjunt d'aquests vehicles i les persones que els condueixen, a efectes de la llei estatal, tenen la consideració de vianants.

En l'àmbit de la mobilitat no activa:

- Vehicles de mobilitat personal (VMP): vehicle d'una o més rodes dotat d'una única plaça i propulsat exclusivament per motors elèctrics (bateries de fins a 100 VCC i amb carregador integrat de fins 240 VCA d' entrada) que poden proporcionar al vehicle una velocitat màxima de disseny entre 6 i 25 km/h. que poden proporcionar al vehicle una velocitat màxima de disseny entre 6 i 25 km/h. Només pot estar equipat amb un seient si està dotat de sistema d'autoequilibri. Alguns exemples concrets del que s'entén com a VMP, sempre que compleixin les característiques tècniques i físiques recollides a la present Ordenança, són els patinets elèctrics (o scooter elèctric individual), sense seient o amb seient regulat (segons si és autoequilibrat); monocicle elèctric (roda única amb plataforma per als peus); hoverboard (plataforma de dues rodes que es controla amb el moviment del cos); segway (o dispositius autoequilibrats amb manillar), si només tenen una plaça i no superen els 25km/h.

Aquesta definició s'extreu del "Manual de características de los vehículos de movilidad personal", publicat al BOE núm. 18, de 21 de gener de 2022 (p. 6882-6915)0F1, i del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dues o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles.

Els VMP s'han d'atènyer en el disseny, la fabricació i la comercialització als requisits tècnics que estableix la legislació vigent en matèria de seguretat industrial i de seguretat general dels productes. En l'àmbit de la legislació de trànsit, els dispositius de mobilitat personal tenen la consideració de vehicles. A més a més, els VMP han de seguir un procés de certificació: els fabricants garantirán la

¹ Enllaç al BOE: <https://www.boe.es/boe/dias/2022/01/21/pdfs/BOE-A-2022-987.pdf>.



certificació dels VMP quan surtin de fàbrica (2024) i els preexistents els certificaran els propietaris (2027).

D'altra banda, segons la Instrucció 2019/S-149 TV-108, les persones que condueixen els VMP tenen la consideració de conductors als efectes de la normativa de trànsit, especialment pel que fa als comportaments prohibits per aquesta normativa.

Segons el Manual de característiques de los vehículos de movilidad personal, els VMP es poden classificar d'acord amb les característiques tècniques que es poden veure a la Taula 1 de l'Annex 1 als documents annexos.

- NO s'inclouen com a VMP :
 - Bicicletes elèctriques amb pedaleig assistit .
 - Vehicles amb més d'una plaça o amb motor de combustió.
 - Patinets que superen els 25km/h o que han estat manipulats per fer-ho.
 - Mini motos o scooters elèctrics amb seient fix no autoequilibrat.
 - Joguines elèctriques infantils (no arriben als 6km/h o no tenen finalitat de transport).
 - Vehicles destinats a persones amb mobilitat reduïda (PMR) o diversitat funcional, considerats vehicles especials d'ajuda a la mobilitat.
- Vehicles destinats a persones amb mobilitat reduïda (PMR) o diversitat funcional .
Els vehicles adaptats o dissenyats per a persones amb mobilitat reduïda o diversitat funcional, com ara les scooters o cadires de rodes elèctriques, o altres vehicles similars, no s'inclouen a la categoria de vehicles de mobilitat personal (VMP), i es consideren vehicles especials d'ajuda a la mobilitat.
Aquests vehicles poden circular (tal i com indica a l'Article 12, b):
 - Per voreres
 - Per calçades
 - O per altres vies ciclables,

Segons les característiques específiques del vehicle i les condicions del tram per on circulen, sempre garantint la seguretat tant dels usuaris d'aquests vehicles, com dels vianants i altres usuaris de la via pública.

Aquesta flexibilitat en la circulació respon a la necessitat d'adaptar l'espai públic per facilitar l'autonomia i la inclusió de les persones amb mobilitat reduïda, preservant alhora la seguretat i la convivència als espais urbans.

Article 3. Nomenclatura

La nomenclatura expressada en aquest document es correspon, en absència d'un document estatal de referència, amb definicions presents en la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i en el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya (Generalitat de Catalunya, 2008). També s'inclou nomenclatura d'incorporació recent, que dona resposta a la transformació urbana dels últims anys i que actualment ja està assumida per molts municipis.

- Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de cicles, amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.

Les tipologies de vies ciclistes son:

- Carril bici: via per a ciclistes adossada a la calçada
- Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre la vorera.



- Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb un traçat independent de les carreteres.

- Camí verd (o senda ciclable a la legislació estatal): via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos.

- Zona 30 o carrer de zona 30: via no segregada del trànsit amb limitació de velocitat màxima de circulació a 30km/h.
- Ciclocarrer: carrer compartit amb prioritat per als cicles enfront dels vehicles a motor. Estableix la velocitat màxima de circulació a 30km/h en vies urbanes d'un sol carril de circulació.
 - Carrer bici: carrer amb prioritat de pas per a les bicicletes en doble sentit, amb un IMD de vehicles baix, que proposa espais "apartadors" pels vehicles per tal de garantir la segura circulació de les bicicletes que circulen en sentit contrari al de la circulació dels vehicles. En aquest cas, la limitació de velocitat màxima és a 20km/h. Veure a l'Annex 2, la senyalització identificativa d'aquest tipus de carrers.
- Carrer de convivència (zona de coexistència): via compartida per vianants, cicles, VMP i trànsit motoritzat, amb limitació de velocitat màxima a 20km/h i preferència pels vianants. Generalment té un disseny de plataforma única i se senyalitza amb el senyal vertical S-47.
- Espai no motoritzat (àrea o carrer de vianants): part de la via, elevada o delimitada d'una altra manera, reservada a la circulació de vianants i vehicles sense propulsió amb motor (o que tinguin capacitat per circular-hi amb el motor apagat), incloent-hi els cicles i els VMP.
- Carrers de prioritat de vianants: carrers on es dona sempre prioritat als vianants respecte a tota altra mena de vehicles que hi puguin circular. El trànsit motoritzat està restringit només a vehicles autoritzats en determinades franges horàries, per tal de prioritzar la circulació a peu. En cas que la circulació de vehicles motoritzats estigui permesa amb restricció, també s'ha d'admetre la circulació de cicles i VMP, sempre respectant la velocitat i la circulació dels vianants.
- Espai reservat per als vianants: part de la via, elevada o delimitada d'una altra manera, reservada a la circulació dels vianants. S'inclouen en aquesta definició la vorera, l'andana i el passeig.



Article 4. Conceptes bàsics de l'entorn

- Mobilitat activa: desplaçaments de les persones amb mitjans no motoritzats o utilitzant l'activitat física humana, com ara caminar i desplaçar-se amb cicles.
- Moderació de la velocitat: l'elevada velocitat dels vehicles motoritzats incrementa la gravetat dels accidents (risc demostrat) i és una barrera per a la utilització de les modalitats més vulnerables (percepció del risc). Els conceptes ciutat habitable i ciutat dels 30 minuts aposten per un canvi de model, en què la relació de la mobilitat amb el territori i l'espai públic tingui en compte les opcions de mobilitat dels usuaris més vulnerables, que són a la vegada les més sostenibles.

Està demostrat que, en condicions de moderació de la velocitat, els cicles i els VMP poden compartir la calçada amb els vehicles motoritzats.^{1F2} Per tant, les vies amb limitació de la velocitat a 30 km/h o menys són pedalables d'entrada, sempre que no hi hagi altres obstacles per a l'ús dels vehicles no motoritzats. Si s'implanten mesures físiques per al control de la velocitat dels cotxes, cal, però, que s'adaptin al pas dels cicles.^{2F3}

- Assetjament viari: es consideren maniobres d'assetjament totes les accions exercides per part d'un conductor d'un vehicle motoritzat que constitueixin un intent d'intimidar un altre usuari de la via, amb l'objectiu de modificar-ne la trajectòria o marxa dins del carril de circulació, o que impliquin un risc per a la seva integritat física.

Són exemples d'assetjament viari no respectar les distàncies de seguretat, fer llums o usar el clàxon, emetre sons, cridar i insultar, entre d'altres.

- Prioritat dels vianants: els vianants prevalen enfront de la resta d'usuaris de l'espai públic, incloent-hi els cicles. Aquesta prioritat té un paper especialment important en decisions tècniques i normatives relatives a l'ús per part dels cicles i VMP a espais reservats o compartits amb vianants. Així, cal evitar utilitzar l'espai dels vianants i fer servir el dels vehicles motoritzats sempre que es pugui.

Els vianants han de tenir sempre la prioritat, tant en espais de convivència com en les múltiples situacions de trobada entre els diversos usuaris de l'espai públic, i cal fomentar el civisme de tothom, si cal, amb campanyes de pedagogia viària dirigides a tots els usuaris, sempre orientades de manera positiva.

Article 5. Principis rectors

Article 5.1 Jerarquia del sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà

L'ordenança assumeix el principi de jerarquia dels mitjans de mobilitat establert en les estratègies estatals i europees, amb la finalitat de garantir la seguretat viària i promoure la mobilitat sostenible. La màxima prioritat ha de ser la mobilitat activa.

En l'àmbit urbà de Cerdanyola del Vallès doncs, es prioritza l'ús i la protecció dels següents modes de transport, en aquest ordre:

1. Vianants, amb especial atenció a les persones amb mobilitat reduïda.
2. Cicles (bicicletes i cicles de més de dues rodes).
3. Vehicles de mobilitat personal (VMP).

² ETSC. *Raising the bar: Review of Cycling Safety Policies in the European Union*. 2012. https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/scientific_review_of_cycling_safety_web.pdf.

³ EU. *PRESTO Cycling Policy Guide: Promotion of Cycling*. PRESTO Cycling Project Factsheet. 2010. També, SANZ ALDUÁN, Alfonso. *Calmar el tráfico: pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Ministerio de Fomento, 2013, p. 159. <https://cpage.mpr.gob.es/producto/calmar-el-traffic-2/>.



4. Transport públic col·lectiu.
5. Distribució urbana de mercaderies.
6. Vehicle compartit i, finalment, vehicles particulars motoritzats.

Aquest criteri de jerarquització ha d'orientar la planificació i la regulació de la mobilitat municipal, així com la gestió de l'espai públic i la circulació, de manera que es fomenti una mobilitat activa, segura i respectuosa amb el medi ambient.

Article 5.2 Pacificació viària

El principi de moderació de la velocitat és clau pel que fa a la seguretat de les persones que fan ús de la via, i més específicament les que es mouen a peu, en bicicleta o en VMP.

D'acord amb el Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, que modifica el Reglament General de Circulació, s'estableix que la velocitat màxima genèrica a les vies urbanes amb un sol carril per sentit és de 30 km/h. En coherència amb aquest marc, i en condició de Ciutat 30, a Cerdanyola del Vallès la velocitat màxima de circulació a tot el viari urbà és de 30 km/h, llevat de les excepcions que es determinin expressament.

En zones de convivència, entorns escolars, àrees residencials o altres espais de prioritat per a vianants, l'Ajuntament podrà establir límit de velocitat màxima de 20 km/h o menys, amb senyalització específica i mesures de disseny urbà adequades.

El compliment d'aquests límits de velocitat té caràcter obligatori i serà objecte de control i sanció mitjançant els mecanismes de vigilància i disciplina viària que corresponguin, amb l'objectiu de garantir entorns urbans segurs, accessibles i saludables.

Article 5.3 Els cicles i els VMP com a vehicles

- Naturalesa jurídica.

Els cicles i els vehicles de mobilitat personal (VMP) tenen la consideració de vehicles a tots els efectes, amb les particularitats que els són pròpies (menor massa i dimensions, velocitats moderades i absència d'habitacle). Les persones usuàries que en algun moment circulin desmuntant del vehicle es consideraran vianants.

- Accés a la xarxa viària.

Els cicles i els VMP són modalitats de mobilitat amb accés plenament justificat a l'espai viari de la ciutat, ja sigui en vies específiques, en carrils reservats o en règim de cohabitació amb altres modes de transport.

- Circulació en zones de vianants.

a) Els cicles i els VMP no poden circular per les voreres, excepte en els casos següents:

- quan existeixin voreres bici degudament implantades i senyalitzades,
- o quan hi hagi senyalització específica que permeti la cohabitació, sempre que es compleixin les condicions tècniques d'amplada mínima i de moderació de la velocitat.

b) En carrers de convivència, plataformes úniques i espais reservats per als vianants, els vianants tenen prioritat absoluta. L'Ajuntament pot establir condicions d'accés i circulació de cicles i VMP (franges horàries, restriccions per aglomeració, etc.).



- Circulació en vies verdes i pistes pedalables.

Aquests espais s'han de dissenyar i utilitzar de manera que es garanteixi la convivència entre vianants i cicles o VMP. Les persones usuàries de cicles i VMP hauran d'adequar sempre la seva velocitat a la presència de vianants i a les condicions de la via.

CAPÍTOL II. MOBILITAT CICLISTA

Article 6. Circulació general dels cicles a la ciutat

La circulació dels cicles, incloent-hi els cicles amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/h, ha de desenvolupar-se per les calçades i vies ciclistes, tenint en compte sempre la senyalització i les restriccions pròpies de cada via.

Els conductors de cicles:

1. Han de mantenir una posició de conducció diligent.
2. Han d'indicar les aturades i els canvis de trajectòria.
3. No poden circular amb el vehicle recolzat només en una roda.
4. No poden agafar-se a altres vehicles en marxa.
5. No poden carregar-los amb objectes que dificultin les maniobres o redueixin la visió.
6. No poden circular amb auriculars o cascos connectats a aparells receptors o reproductors de so.
7. No poden circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil.
8. No poden circular sota els efectes de l'alcohol o les substàncies prohibides, i és obligatori que se sotmetin als testos d'alcoholèmia o estupefaents de conformitat amb la normativa vigent.
9. Hauran de respectar la preferència de pas als vianants quan aquests tinguin preferència.

Article 7. Prioritats de pas per als ciclistes

Els ciclistes gaudeixen de les prioritats de pas següents:

- a) Quan circulin per un carril bici, pas per a ciclistes o voral degudament senyalitzats.
- b) Quan, per entrar en una altra via, el vehicle de motor giri a dreta o esquerra, en els supòsits permesos, i hi hagi un ciclista en les seves proximitats.
- c) Quan, circulant en grup, el primer ciclista ja hagi iniciat l'encreuament o hagi entrat en una rotonda.

Article 8. Circulació dels cicles a la calçada

1. Han de circular pel carril que convingui més en termes de destinació, preferentment pel més proper a la vorera. Només poden circular per carrils reservats a autobusos i taxis en cas que estiguin degudament senyalitzats.
2. Han de circular a la part central del carril.
3. Es permet la circulació de dos ciclistes en paral·lel dins el mateix carril de circulació.
4. Poden avançar i superar altres vehicles per la dreta o per l'esquerra, segons sigui més convenient per a la seva seguretat.
5. En interseccions regulades per semàfors i retencions de trànsit en via urbana, poden avançar els vehicles que estiguin detinguts.
6. Poden circular en doble sentit en vies de sentit únic amb velocitat limitada a 30 km/h o inferior, sempre que se senyalitzi.



a) Els cicles que circulin en sentit propi tindran preferència respecte als cicles que ho facin en sentit contrari.

b) Els cicles que circulin en sentit contrari (sempre que es disposi d'una amplada suficient o d'una senyalització específica) mantenen la prioritat respecte als vehicles amb motor que circulin en el sentit de la via.

7. S'admet que els cicles traspassin les línies de detenció als semàfors sempre que s'estableixi una línia de detenció avançada dedicada a les bicicletes, degudament senyalitzada per determinar l'espai reservat.

8. Els semàfors que no regulin la circulació en interseccions i que només senyalitzin un pas per a vianants poden ser avançats per les persones que es desplacin en cicles, sempre a velocitat moderada i respectant la prioritat de pas dels vianants, i sempre que hi hagi un senyal específic per als cicles.

9. El límit de velocitat ha de ser el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.

10. En zona 30, carrers 30 o ciclocarrers, la velocitat màxima de circulació de tots els vehicles és de 30 km/h i els vianants tenen la màxima prioritat. Els cicles tenen prioritat sobre la circulació de la resta dels vehicles, però no sobre els vianants, que tenen preferència de pas en qualsevol punt de la calçada. En aquests carrers, l'avançament als cicles s'ha de fer garantint els estàndards de seguretat (1,5 m de distància lateral); si no, no està permès.

Article 9. Circulació dels cicles a les vies ciclistes

Les vies ciclistes son vies condicionades específicament per al trànsit dels cicles; també les poden utilitzar determinats VMP, tal com marca l'article 15, així com els vehicles destinats a persones amb mobilitat reduïda.

1. Els usuaris d'aquestes vies han de respectar el sentit de circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.

2. Els usuaris d'aquestes vies han de mantenir una velocitat moderada, sens perjudici de conservar la deguda precaució i cura durant la circulació. En vies ciclistes situades a la vorera, la velocitat màxima ha de ser de 10 km/h. En carrils bici protegits, la velocitat màxima ha de ser de 25 km/h, i és necessari passar a circular per la calçada a velocitats superiors. En carrils bici no protegits, el límit de velocitat ha de ser el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.

3. L'avançament dins d'una via ciclista s'ha de fer en condicions de seguretat, mantenint una distància de seguretat prudencial que no posi en perill la integritat de les persones avançades. L'avançament es pot dur a terme, per tant, sempre que l'amplada sigui suficient per garantir les condicions de seguretat i s'ha de fer, de manera general, per l'esquerra de la persona que es vulgui avançar.

4. Els vianants han de creuar per llocs senyalitzats, i no poden transitar-hi ni romandre-hi.

5. Els vehicles que no siguin els permesos a les vies ciclistes no poden circular-hi, ni estacionar-hi ni parar-hi; tampoc en passos reservats per als cicles ni a les zones de reserva d'estacionament de cicles sense autorització.

6. Quan la via ciclista estigui situada a la vorera (vorera bici), ha d'estar degudament senyalitzada, els vianants tenen preferència de pas i les bicicletes han de moderar la velocitat. En voreres bici, a més a més de les condicions generals, s'han de respectar les condicions específiques de circulació següents:



- a) S'ha de circular amb precaució, evitar maniobres brusques i adaptar la velocitat per poder anticipar-se a la presència de vianants, mantenint una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
- b) Als passos per a vianants que no disposin de passos específics per a cicles, aquests han de reduir la velocitat en aproximar-s'hi i han de passar-hi prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb els conductors que circulen per la calçada.

Article 10. Circulació dels cicles en carrers de convivència

Als carrers de convivència, els cicles hi poden circular i tenen prioritat sobre la resta de vehicles motoritzats, però no sobre els vianants.

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 20 km/h, o a una velocitat inferior si està senyalitzada.
3. Poden circular en tots dos sentits de la marxa sempre que se senyalitzi.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.

Article 11. Circulació dels cicles en espais no motoritzats

Als espais no motoritzats, els cicles hi poden circular lliurement respectant la prioritat dels vianants, sempre que l'amplada sigui superior a 3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 10 km/h, o velocitat inferior si està així senyalitzat.
3. Poden circular en tots dos sentits de la marxa, excepte si hi ha una senyalització específica que ho prohibeix.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
6. Les persones conductores de cicles han de desmuntar en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:
 - a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte dels vianants.
 - b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.
 - c) Quan les restriccions s'apliquin als cicles, s'han de fer extensives a la resta dels vehicles, amb l'excepció dels vehicles de les persones amb diversitat funcional i els vehicles amb permisos o en serveis especials.

Article 12. Circulació dels cicles en espais reservats per als vianants

Els cicles no poden circular en espais reservats per als vianants, com ara voreres, andanes i passejos, excepte en els casos següents:

- a) Menors de 12 anys i persones adultes que els acompanyin.
- b) Vehicles de mobilitat reduïda.
- c) Quan no hi hagi una zona habilitada especialment a la via o aquesta via tingui una velocitat màxima superior a 30 km/h, i l'amplada de l'espai reservat per als vianants sigui superior a 3 m d'espai lliure d'obstacles.
- d) Quan la via ciclista estigui situada a la vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.



En aquests casos, les condicions de circulació dels cicles als espais reservats per als vianants son les següents:

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants.
2. Han de moderar la velocitat, adequant-la a la dels vianants i circulant a un màxim de 10 km/h, excepte en moments d'aglomeració.
3. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
4. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
5. Poden circular en tots dos sentits de la marxa.
6. No poden fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.
7. En els passos per a vianants que no disposin de passos específics per als cicles, han de reduir la velocitat en aproximar-s'hi i han de passar prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb els conductors que circulen per la calçada.
8. En circular pels parcs urbans públics, han de respectar les condicions de circulació següents:
 - a) Respectar la preferència dels vianants.
 - b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.
 - c) No poden circular per sobre de parterres ni àrees o zones amb vegetació.
 - d) Respectar la senyalització i seguir les vies ciclistes i els itineraris per a cicles.
9. Els conductors de cicles han de desmuntar en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:
 - a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte dels vianants.
 - b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.
 - c) Quan les restriccions s'apliquin als cicles, s'han de fer extensives a la resta dels vehicles, amb l'excepció dels vehicles de les persones amb diversitat funcional i dels vehicles amb permisos o en serveis especials.

Article 13. Circulació de cicles d'arrendament i/o per activitats de tipus turístic o d'oci

Quan les bicicletes provenguin d'arrendament per persona física o jurídica que exerceix una activitat d'explotació econòmica, turística o d'oci amb ànim de lucre, hauran de complir a més a més les següents condicions:

1. No podran circular en bicicleta grups superiors a:
 - a. 9 persones als carrers d'amplada inferior als 10 metres. Aquest grup pot ser acompanyat per 1 ciclista acreditat com assistent per la prestadora de l'activitat.
 - b. 15 persones a la resta de carrers del municipi. Aquest grup pot ser acompanyat per 3 ciclistes acreditats com assistents per la prestadora de l'activitat.
2. Els grups no podran efectuar parades als carrils bici.
3. Els titulars de l'explotació econòmica hauran de vetllar perquè els ciclistes disposin d'un nivell d'habilitat mínim que garanteixi la seva seguretat i la de la resta d'usuaris de la via pública.



CAPÍTOL III. MOBILITAT DELS CICLES DE CÀRREGA DESTINATS A LA LOGÍSTICA URBANA DE DARRER QUILÒMETRE

Article 14. Circulació dels cicles de càrrega destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre

1. Els cicles de càrrega destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre s'han de regir per les mateixes normes de circulació que els cicles en general, tal com es recullen en el capítol I.
2. Per garantir la convivència i les condicions de seguretat, els conductors dels cicles destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre han de circular amb precaució, moderant la velocitat de manera que es puguin anticipar a situacions de perill o de conflicte amb la resta d'usuaris de la via, especialment vianants i ciclistes.
3. Els cicles de càrrega destinats a la logística urbana poden portar remolcs o semiremolcs, amb assistència elèctrica o sense, amb el corresponent certificat CE i les característiques tècniques del fabricant, quan la persona que condueixi sigui major de 16 anys (edat laboral) i sota la seva responsabilitat. Els remolcs o semiremolcs que disposin d'assistència elèctrica pròpia tenen la limitació de 250 W, igual que els cicles, i es poden acoblar a cicles tractors que poden tenir motor de pedaleig assistit o no tenir-ne. Igualment, aquestes plataformes han de disposar de sistema de frenada propi i complir els requeriments exigits als cicles.

Els cicles destinats a la logística urbana que arrosseguin remolcs o semiremolcs, podran fer-ho independentment de la massa en buit del vehicle tractor.

4. Els conductors dels cicles de càrrega destinats a la logística urbana:
 - a) Han de circular amb la diligència i precaució necessàries per evitar danys propis o aliens, evitant posar en perill la resta dels usuaris de la via.
 - b) Han d'indicar les aturades i els canvis de trajectòria.
 - c) No poden circular amb auriculars o cascos connectats a aparells receptors o reproductors de so.
 - d) No poden circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil.
 - e) No poden circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, ni amb presència de drogues.
 - f) Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
 - g) Si avancen dins d'una via ciclista, ho han de fer en condicions de seguretat, mantenint una distància de seguretat prudencial que no posi en perill la integritat de les persones avançades. L'avançament es pot dur a terme, per tant, sempre que l'amplada sigui suficient per garantir les condicions de seguretat i s'ha de fer, de manera general, per l'esquerra de la persona que es vulgui avançar.

CAPÍTOL IV. MOBILITAT DELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL (VMP)

Article 15. Circulació general dels VMP

Aquest article regula i defineix els usos i condicions de circulació dels vehicles de mobilitat personal (VMP) o també anomenats vehicles personals lleugers, segons les normatives estatal, autonòmica i de la Unió Europea.

Els vehicles de mobilitat personal poden tenir dos usos : de transport personal o de transport de mercaderies. Aquests vehicles han de complir amb els requisits especificats al Manual de característiques que publica la Direcció General de Trànsit i que es recull al certificat de circulació de cada VMP.



S'estableixen les següents condicions generals de circulació dels vehicles de mobilitat personal :

Per poder circular els VMP hauran de:

- a) Disposar d'un certificat de circulació que garanteixi el compliment dels requisits tècnics exigibles tant per la normativa nacional com de la Unió Europea.
- b) Inscriure's al Registre Nacional de Vehicles, en la secció de Vehicles Personals Lleugers.
- c) Disposar i exhibir tant l'etiqueta identificativa com la placa de marcatge del fabricant.

Els VMP no poden circular per voreres destinades exclusivament als vianants, tret que compleixin els criteris recollits a l'Article 18 (Circulació dels VMP en espais reservats per als vianants). Han de circular preferentment per les vies ciclistes o vies pacificades.

1. La circulació dels VMP es determina en funció del tipus de via. Els VMP poden circular per:

- a) Vies ciclistes: han de respectar el sentit de la circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.
- b) Carrers de convivència o carrers 30, on poden circular en doble sentit en vies de sentit únic amb velocitat limitada a 30 km/h sempre que estigui senyalitzat.
- c) Espais no motoritzats d'amplada superior a 3 m d'espai lliure, respectant sempre la preferència dels vianants.
- d) Parcs urbans públics.

En tot cas, els usuaris de VMP han de respectar la prioritat i la seguretat dels vianants, adaptant la seva circulació a les condicions de cada espai per garantir la convivència i la seguretat viària.

2. L'edat mínima permesa per circular amb VMP és de 16 anys.

3. La velocitat a què poden circular els VMP és d'un màxim de 25 km/h per les vies ciclistes, 20 km/h en carrers de convivència i 10 km/h en el cas de circulació per voreres bici, espais no motoritzats, espais reservats per als vianants i parcs urbans, o una velocitat inferior si està senyalitzada.

4. Els conductors de VMP:

- e) Han de circular amb la diligència i precaució necessàries per evitar danys propis o aliens, evitant posar en perill la resta dels usuaris de la via.
- f) Han d'indicar les aturades i els canvis de trajectòria.
- g) No poden circular amb auriculars o cascos connectats a aparells receptors o reproductors de so.
- h) No poden circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil i qualsevol mitjà o sistema de comunicació, excepte quan el desenvolupament de la comunicació és porti a terme sense utilitzar les mans ni cascs, auriculars o instruments similars.
- i) No poden circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, ni amb presència de drogues. En cap cas les persones conductores menors d'edat poden circular per les vies urbanes amb una taxa d'alcohol en sang superior a 0 grams per litre o d'alcohol en aire espirat superior a 0 mil·ligrams per litre.
- j) Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
- k) Si avancen dins d'una via ciclista, ho han de fer en condicions de seguretat, mantenint una distància de seguretat prudencial que no posi en perill la integritat



de les persones avançades. L'avançament es pot dur a terme, per tant, sempre que l'amplada sigui suficient per garantir les condicions de seguretat i s'ha de fer, de manera general, per l'esquerra de la persona que es vulgui avançar. ´

Article 16. Circulació dels VMP en carrers de convivència.

Als carrers de convivència, hi poden circular els VMP i tenen prioritat sobre la resta dels vehicles motoritzats, però no sobre els vianants.

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 20 km/h, o a una velocitat inferior si està senyalitzada.
3. Els VMP poden circular en ambdós sentits de la marxa sempre que se senyalitzi.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.

Article 17. Circulació dels VMP en espais no motoritzats

Als espais no motoritzats, hi poden circular els VMP respectant la prioritat dels vianants, sempre que l'espai no motoritzat disposi d'una amplada superior a 3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 10 km/h, o a una velocitat inferior si està senyalitzada, excepte en moments d'aglomeració.
3. Poden circular en tots dos sentits de la marxa, excepte si hi ha una senyalització específica que ho prohibeix.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
6. S'ha de suspendre la circulació de VMP en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:
 - a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte dels vianants.
 - b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.
7. Quan les restriccions s'apliquin als VMP, s'han de fer extensives a la resta de vehicles de motor, amb l'excepció dels vehicles de les persones amb diversitat funcional i els vehicles amb permisos o en serveis especials.

Article 18. Circulació dels VMP en espais reservats per als vianants

1. Els VMP no poden circular en espais reservats per als vianants, com ara voreres, andanes i passejos, tret que hi hagi una via ciclista situada a la vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.
2. En aquests casos, les condicions de circulació dels VMP als espais reservats per als vianants son les següents:
 - a) Han de respectar sempre la preferència dels vianants.
 - b) Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
 - c) Han de circular en el sentit de la marxa del carril bici.
 - d) No poden fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.



e) Als passos per a vianants que no disposin de passos específics per a bicicletes, han de reduir la velocitat en aproximar-s'hi i han de passar prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb els conductors que circulen per la calçada.

3. Als parcs urbans públics hi poden circular els VMP, que han de complir amb les condicions següents:

- a) Respectar la preferència dels vianants.
- b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.
- c) No poden circular per sobre de parterres ni d'àrees o zones amb vegetació.
- d) Han de respectar la senyalització i seguir les vies ciclistes i els itineraris per a bicicletes.

4. S'ha de suspendre la circulació de VMP en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:

- a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte dels vianants.
- b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.
- c) Quan les restriccions s'apliquin als VMP, es faran extensives a la resta de vehicles a motor, amb excepció de vehicles per a PMR o amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

Article 19. Circulació dels VMP d'arrendament o per a activitats de tipus turístic o d'oci

Quan els VMP provenguin d'un arrendament per persona física o jurídica que exerceix una activitat d'explotació econòmica, turística o d'oci amb ànim de lucre, han de respectar les condicions següents:

1. Circular tenint en compte els àmbits i les condicions de circulació de cada tipus de vehicle.
2. Hi poden haver restriccions específiques en àmbits on, degut a una pressió o problemàtica especial amb aquest tipus de vehicles, calgui regular-ne de manera especial la circulació.
3. En rutes turístiques establertes, els VMP poden circular en grups de 6 persones com a màxim i el guia, havent de mantenir una distància entre els grups de més de 50 m.
4. Els grups no poden fer parades als carrils bici.
5. Els titulars de l'explotació econòmica han de vetllar perquè els usuaris dels VMP disposin d'un nivell d'habilitat mínim que garanteixi la seva seguretat i la de la resta dels usuaris de la via pública. Així mateix, han d'informar de les rutes autoritzades i de les condicions de circulació.

CAPÍTOL V. DRETS I OBLIGACIONS D'APLICACIÓ GENERAL A LES PERSONES CONDUCTORES DE CICLES I VMP

Article 20. Obligacions de les persones conductores de vehicles de motor

Els conductors de vehicles amb motor que han de compartir la calçada amb altres usuaris més vulnerables, com són els ciclistes i els usuaris dels VMP, han de complir el que s'estableix en la legislació vigent en matèria de trànsit, circulació i seguretat viària. Per tal d'augmentar-ne la protecció, els conductors de vehicles amb motor han de seguir les normes següents:

1. Quan estiguin circulant darrere d'un cicle o VMP, han de mantenir una distància de seguretat prudencial i proporcional a la velocitat, que no pot ser inferior a 5 m.



2. Quan vulguin avançar, ho han de fer extremant les precaucions, canviant de carril de circulació, i sempre que quedi, com a mínim, un espai lateral d'1,5 m entre el ciclista o VMP i el vehicle.
3. No poden fer maniobres que impliquin posar en perill la integritat dels conductors de bicicles o VMP.
4. No poden fer maniobres d'assetjament que, en no respectar les distàncies de seguretat, fer llums o usar el clàxon o altres, constitueixin un intent de modificar la trajectòria o marxa dins del carril de circulació, o impliquin un risc per a la seguretat de la persona en qüestió.

Article 21. Accessoris de seguretat

1. Els ciclistes han de disposar dels accessoris següents:
 1. Un sistema que permeti moderar-ne la velocitat i aturar-ne el moviment.
 2. Timbre; queda prohibit l'ús d'un altre aparell acústic diferent d'aquest.
 3. Llums i elements reflectors degudament homologats per poder circular en condicions nocturnes o de visibilitat baixa:
 - a) Llum de posició del davant i del darrere.
 - b) Catadiòptrics del darrere i pedals, per als ciclistes.
2. Els VMP han de disposar dels accessoris següents:
 - a) Elements reflectors degudament homologats o armilla reflectora, que adverteixi de la presència del conductor, en condicions nocturnes o de baixa visibilitat, així com d'altres elements que la normativa vigent estableixi.
 - b) Han d'anar equipats amb un sistema d'il·luminació homologada, blanca al davant i vermella al darrere. Tanmateix han de dur catadiòptrics reflectants, al davant al darrere i als laterals, el frontal ha de ser blanc, el de darrere vermell i els dels laterals poden ser blancs o grocs "auto."
 - c) Els VMP, que es dediquin a la logística urbana de darrer quilòmetre, transport de mercaderies o altres serveis, hauran de portar reflectants laterals de color groc "auto" i darrers vermells, en les arestes i vèrtex de la càrrega, que permetin senyalitzar i distingir clarament, en situacions de baixa visibilitat, tant l'alçada com l'amplada de la càrrega.
 - d) Els vehicles de mobilitat personal han de disposar d'un avisador acústic integrat al vehicle. Mentre que els vehicles destinats al transport de mercaderies o altres serveis, a més han de dur un avisador acústic que indiqui la marxa enrere.
 - e) Els VMP de transport de mercaderies o altres serveis han de dur 2 retrovisors situats a dreta i esquerra del vehicle.
 - f) Els VMP, han de dur instal·lat un visualitzador integrat al vehicle, no depenent de cap equipament extern, que indiqui tant el nivell de bateria com la velocitat instantània, visible sense necessitat d'alterar la posició del conductor ni de posar en risc la seguretat vial.
 - g) Els VMP, han de disposar d'un mòdul de control de bateria dotat de sensors de temperatura amb l'objecte de tallar l'alimentació elèctrica quan arribin a temperatures elevades.
3. És obligatori l'ús del casc de protecció que compleixi alguna certificació apta per bicicleta, skate o ciclomotor o casc homologat per a motocicletes en l'àmbit urbà per part de :
 - a) ciclistes menors de 16 anys i menors passatgers de bicicles.
 - b) les persones conductores d'un VMP.



Article 22. Ús de remolcs i transport d'altres persones

Els cicles poden transportar altres persones en els casos següents:

- a) Les bicicletes poden portar un remolc o un semiremolc, homologats, per transportar persones (els animals, en cistella de transport o subjecció) quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat.
- b) Els cicles que, per la seva construcció, no puguin ser ocupats per més d'una persona poden transportar persones o animals, així i tot, quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat, en seients addicionals degudament homologats, respectant les condicions de pes màxim establertes pel fabricant.
- c) Els cicles especialment dissenyats i homologats per portar altres ocupants.
 1. Els cicles poden arrossegar remolcs o semiremolcs, per al transport de tot tipus de material o animals de companyia, sempre que aquestes plataformes disposin del certificat CE corresponent i que respectin les característiques tècniques i les limitacions de pes del fabricant.
 2. Tanmateix, només es permet el transport de persones, sota la responsabilitat del conductor, que ha de ser major d'edat i en els següents supòsits :
 - a) Transport de persones amb problemes de mobilitat física i/o psíquica, realitzats per fundacions o entitats socials sense ànim de lucre.
 - b) Transport de menors, amb casc homologat, respectant les condicions de massa màxima establerta pel fabricant del remolc o semiremolc.

En tots dos supòsits els remolcs o semiremolcs han de ser homologats.

En qualsevol cas, queda prohibit portar passatgers als VMP.

Article 23. Velocitat

1. El conductor està obligat a respectar els límits de velocitat establerts. Aquests seran, amb caràcter general, els fixats per als vehicles i vies objecte d'aquesta Ordenança, sens perjudici d'altres regulacions específiques que puguin establir-se en funció de la configuració o de les circumstàncies particulars de cada via, i que seran degudament senyalitzades.
2. Així mateix, caldrà tenir en compte les condicions de la persona conductora, l'estat de la via i del vehicle.

Article 24. Estacionament

1. Els cicles i els VMP han d'estacionar-se preferentment als llocs destinats de manera específica a aquesta finalitat. En cas que no hi hagi llocs a les proximitats o que estiguin ocupats, poden estacionar-se en altres parts de la via, sempre que no obstaculitzin la circulació dels vianants.
2. Queda específicament prohibit:
 - a) Lligar-los als arbres.
 - b) Lligar-los a elements del mobiliari urbà, quan es dificulti el destí o la funcionalitat de l'element o quan es pugui malmetre.
 - c) Estacionar en zones que impedeixin el pas dels vianants, l'accés al transport públic i l'ús específic d'espai reservat.
 - d) Obstaculitzar zones on hi hagi reserves d'estacionament per a persones amb diversitat funcional, de càrrega i descàrrega a la calçada (a excepció dels cicles destinats a la logística de darrer quilòmetre) o de servei públic, durant les hores de reserva.
 - e) Estacionar als espais habilitats per a l'estacionament de les bicicletes públiques de préstec i en tot el perímetre dels mòduls de Bicibox.



- f) Estacionar en la via pública un remolc separat de la bicicleta o del cycle de més de dues rodes.
 - g) Estacionar el vehicle de manera que obstaculitzi la circulació.
 - h) Estacionar en zones d'estacionament prohibit definides per ordenança, o bé amb senyalització de prohibició d'estacionament.
 - i) Estacionar a les zones eventualment ocupades per activitats autoritzades.
 - j) Estacionar de forma continuada en un mateix lloc per un període superior a un mes i que presenti desperfectes que faci impossible el seu desplaçament pels seus mitjans.
3. Els estacionaments de cycles i VMP situats a la via pública queden únicament i exclusivament reservats per a aquests tipus de vehicles i han d'estar senyalitzats adequadament.
4. Els estacionaments a la via pública de cycles o VMP que suposin una activitat d'explotació econòmica i facin un ús privatiu del domini públic requeriran d'una autorització específica d'acord amb la normativa municipal vigent. En cas que s'hagi senyalitzat espais específics a la via pública, caldrà que aquests vehicles estacionin en aquests espais habilitats a tal efecte.

Article 25. Immobilització

Els agents de l'autoritat encarregats de la vigilància del trànsit podran procedir a la immobilització quan:

- a. El vehicle presenti deficiències que constitueixin un risc especialment greu per a la seguretat viària.
 - b. Es produeixi la negativa a efectuar les proves de detecció d'alcohol o drogues o quan aquestes presentin un resultat positiu.
 - c. El vehicle no tingui assegurança obligatòria en aquells casos que ho sigui.
 - d. Hi hagi indicis racionals que posin de manifest la possible manipulació en els instruments de control.
- La immobilització s'aixecarà en el moment en què cessi la causa que la va motivar.
 - En el supòsit recollit en el paràgraf c) de l'apartat 1 s'estarà al que disposa la normativa sobre responsabilitat civil i assegurança tant d'aquesta Ordenança com de la normativa estatal.
 - La immobilització del vehicle es produirà en el lloc assenyalat pels agents de l'autoritat. A aquests efectes, l'agent podrà indicar al conductor del vehicle que continuï circulant fins el lloc designat.
 - Excepte en els casos de sostracció o altres formes d'utilització del vehicle en contra de la voluntat del seu propietari/titular, degudament justificades, les despeses que s'originin com a conseqüència de la immobilització de el vehicle seran per compte del conductor que va cometre la infracció. Si no, seran per compte del conductor habitual o de l'arrendatari, i mancant aquests, del titular/propietari. Les despeses hauran de ser abonades com a requisit previ a aixecar la mesura d'immobilització, sense perjudici del corresponent dret de recurs i de la possibilitat de repercutir-los sobre la persona responsable que hagi donat lloc al fet que l'Administració adopti aquesta mesura.
 - Si el vehicle immobilitzat fos utilitzat en règim d'arrendament, la immobilització del vehicle se substituirà per la prohibició d'ús del vehicle per l'infractor.

Article 26. Retirada i dipòsit

1. La retirada de cycles i VMP es dona en els mateixos supòsits que per a la resta de vehicles, segons estipula la normativa aplicable:



- a) Quan constitueixin un perill, o quan causin un destorb greu a la circulació de vehicles o persones o al funcionament d'algun servei públic.
 - b) En cas d'accident que els impedeixi continuar la marxa.
 - c) Quan, procedint legalment la immobilització del vehicle, no hi hagi mitjans d'immobilització per realitzar-lo o lloc adequat per practicar-la sense obstaculitzar la circulació de vehicles o persones.
 - d) Quan, immobilitzat un vehicle d'acord en els supòsits previstos a l'article anterior, no cessin les causes que van motivar la immobilització.
 - e) Quan estiguin estacionats en els supòsits d'estacionament prohibit de l'article anterior que fa referència a l'estacionament (Art.23).
 - f) Quan causin un deteriorament del patrimoni públic.
 - g) Quan se'n presumeixi l'abandonament.
 - h) Quan es tracti de cicles i VMP que suposin una activitat d'explotació econòmica, facin un ús privatiu del domini públic i no disposin d'una autorització específica d'acord amb la normativa municipal vigent.
2. S'ha de presumir l'abandonament del vehicle quan romanguí estacionat més d'un mes al mateix lloc i presenti desperfectes que en facin impossible el desplaçament en les condicions en què es troba.
3. En els vehicles que, tenint signes d'abandonament, disposin de qualsevol dispositiu o signe que en permeti identificar el titular, s'ha de requerir a aquest que en el termini d'un mes retiri el vehicle del dipòsit, amb l'avertiment que, en cas contrari, es procedirà o bé a tractar-lo com a residu sòlid urbà, o bé a recuperar-lo per als usos que es creguin pertinents.
4. Quan transcorrin més de 3 mesos des que el vehicle hagi estat dipositat, després de retirar-lo de la via pública; no se n'hagi pogut identificar el titular, i no se n'hagi reclamat la propietat, es considerarà abandonat i es procedirà o bé a tractar-lo com a residu sòlid urbà, o bé a recuperar-lo per als usos que es creguin pertinents.
5. Excepte en els casos de sostracció o altres formes d'utilització del vehicle en contra de la voluntat del seu titular, degudament justificades, les despeses que s'originin a conseqüència de la retirada a la qual es refereix l'apartat anterior seran per compte de titular, de l'arrendatari o del conductor habitual, segons el cas, que haurà d'abonar com a requisit previ a la devolució del vehicle, sense perjudici del dret de recurs i de la possibilitat de repercutir-los sobre el responsable de l'accident, de l'abandonament del vehicle o de la infracció que hagi donat lloc a la retirada.
6. En cas que procedeixi la retirada del vehicle i aquest estigui lligat a arbres o elements de mobiliari urbà amb cadenes o altres mitjans de subjecció similars, els agents de l'autoritat encarregats de la vigilància del trànsit podran trencar les cadenes o els mitjans de subjecció amb el material que tinguin al seu abast, deixant constància en acta o diligència del trencament i dels motius que l'han motivat.
7. Les despeses que s'originin a conseqüència del trencament de les cadenes o similars seran per compte del titular/propietari, de l'arrendatari o del conductor habitual, segons la causa imputable al titular, sense perjudici del dret de recurs i l'obligació de repercutir-los sobre el responsable del motiu que hagi donat lloc a la retirada.

Article 27. Tractament residual dels vehicles

1. L'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès en matèria d'ordenació i gestió del trànsit podrà ordenar el trasllat del vehicle a un Centre Autoritzat de Tractament de Vehicles per a la seva posterior destrucció i descontaminació:



- a. Quan hagin transcorregut més de dos mesos des que el vehicle fora immobilitzat o retirat de la via pública i dipositat per l'Administració i el seu propietari/titular no hagués formulat al·legacions.
- b. Quan romangui estacionat per un període superior a un mes al mateix lloc i presenti desperfectes que facin impossible el seu desplaçament pels seus propis mitjans o li faltin els elements d'identificació que resultin obligatoris.
- c. Quan recollit un vehicle a conseqüència d'avaría o accident del mateix en un recinte privat el seu titular no l'hagués retirat en el termini de dos mesos.

Amb anterioritat a l'ordre de trasllat del vehicle, si l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès té mitjans per esbrinar la identitat del seu propietari/titular el requerirà que, en cas de no procedir a la seva retirada en el termini d'un mes, es procedirà al seu trasllat al Centre Autoritzat de Tractament.

2. En el supòsit que preveu l'apartat 1, paràgraf c), el propietari o responsable del lloc o recinte haurà de sol·licitar la preceptiva autorització per al tractament residual de vehicle. A aquests efectes haurà d'aportar, quan sigui possible la identificació, la documentació que acrediti haver sol·licitat al propietari/titular del vehicle la retirada del seu recinte.

3. En aquells casos en què s'estimi convenient, l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès podrà acordar la substitució del tractament residual de vehicle per la seva adjudicació als serveis municipals.

Article 28. Assegurança

a) Els VMP han de tenir una assegurança obligatòria de responsabilitat civil que cobreixi danys a tercers, danys als passatgers i els perjudicis. Aquesta assegurança haurà d'ajustar-se als paràmetres que s'estableixi en cada moment per la normativa de rang superior a aquesta ordenança, com son les normatives estatals o autonòmiques o de la Unió Europea.

Pel cas de que es tracti d'una activitat econòmica i l'ús del VPM és faci per usuari no propietari, respondrà el titular del vehicle al marge de la relació jurídica existent entre propietari i usuari.

b) Les persones físiques o jurídiques titulars, sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, dels cicles, se li recomana contractar una assegurança de responsabilitat civil que cobreixi danys a tercers, danys als passatgers i els perjudicis que es puguin derivar amb caràcter subsidiari, arran de l'ús que facin els usuaris dels vehicles cedits o llogats.

CAPÍTOL VI. CONSIDERACIONS ESPECÍFIQUES PER ALS CICLES I VMP QUE SUPOSIN UNA ACTIVITAT D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA

Article 29. Identificació i registre

1. És obligatori per circular pel municipi, per part de les persones físiques o jurídiques titulars, sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, identificar i registrar les flotes iguals o superiors a 5 bicicletes, cicles de més de dues rodes o VMP, quan desenvolupin alguna de les activitats d'explotació econòmica següents:

- a) Que estiguin destinats a un servei d'ús públic i compartit.
- b) Que siguin objecte d'arrendament per una persona física o jurídica que exerceix una activitat de tipus turístic o d'oci amb ànim de lucre.

2. El registre, a manera de cens, ha d'estar relacionat amb el número de bastidor.



CAPÍTOL VII. REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ DE BICICLETES AL PARC NATURAL DE LA SERRA DE COLLSEROLA

Article 30. Justificació

La regulació recollida en aquest capítol té com a finalitat indicar les obligacions a seguir respecte a la circulació en bicicleta i en el seu cas els vehicles autoritzats expressament pel Parc Natural de la Serra de Collserola al terme municipal de Cerdanyola del Vallès, amb l'objectiu principal de protecció del patrimoni natural.

Article 31. Circulació en bicicleta pel Parc

1. Només es podrà circular en bicicleta pels itineraris i pistes del mapa d'ús ciclista elaborat pels Serveis Tècnics del Parc, que inclouen: vies principals, pistes forestals i camins de passejada, en general, amb una amplada de més de tres metres. Per tant, queda expressament prohibit circular en bicicleta per corriols, rieres, camps a través i vies especialitzades per a altres usos o vies amb senyalització específica que ho prohibeixi.
2. En cap cas es podrà circular per les vies autoritzades del Parc a una velocitat superior a 20 km/h. En vies compartides i amb presència de vianants s'haurà de circular adequant la velocitat de la bicicleta a la normal d'un vianant. No respectar els límits de velocitat serà sancionat d'acord amb els articles 33 i 34 d'aquesta ordenança.
3. Està prohibida la realització de curses en bicicleta o practicar el ciclisme de competició dins del Parc, a excepció de donar-se circumstàncies extraordinàries i d'interès públic.
4. Els ciclistes que circulin per les vies del Parc tenen l'obligació de respectar la fauna i els vianants, sense ocasionar-los molèsties i respectant la seva preferència.
5. A les reserves naturals parcials no s'admet la circulació de bicicletes, llevat que se circuli per les vies de la xarxa bàsica assenyalades. No es poden causar molèsties a la fauna i als altres usuaris i s'ha de respectar, en tot cas, la preferència dels vianants. El pas per les reserves naturals parcials (RNP) serà sotmès a un ús més restrictiu determinat per les normes de protecció del parc natural.
6. A les àrees qualificades pel Pla especial d'ordenació i de preservació del medi natural del Parc de Collserola (PEPCo) com a zones seminaturals s'admetrà la passejada de bicicletes a una velocitat superior a 20 km/h, o a una velocitat inferior que no pugui provocar danys a les persones, als béns o al mateix ciclista pels camins existents, però garantint el respecte a l'activitat rural.
7. Els ciclistes passaran a una distància prudent dels vianants quan se'ls trobin, evitaran els ensurts i hauran de frenar o aturar-se si és necessari.
8. Els ciclistes han d'utilitzar el vehicle amb la diligència, precaució i sense distracció necessàries per evitar qualsevol dany, propi o aliè, tenint cura de no posar en perill tant ells mateixos com els altres ocupants del vehicle i la resta d'usuaris de la via.
9. Les bicicletes hauran de portar timbre i els elements reflectants que marqui la normativa general. Per circular al capvespre o a hores de poca llum i per la nit s'hauran de portar elements reflectants que permetin veure la seva presència.
10. La bicicleta estarà ocupada pel nombre de persones que per les característiques tècniques de construcció pugui transportar. Només es podrà transportar un menor de 7 anys en un seient addicional i amb casc homologat quan el conductor sigui major d'edat.
11. En concret, els conductors de bicicletes no podran:



- a. Circular amb el vehicle recolzat només en una roda, ni agafar-se a vehicles o animals en marxa.
 - b. Deixar el manillar, excepte per fer els senyals de maniobra.
 - c. Circular fent ziga-zagues a velocitats elevades entre els altres usuaris del Parc que caminin en grup.
 - d. Circular utilitzant auriculars connectats a aparells receptors o reproductors de so.
 - e. Carregar la bicicleta amb objectes que dificultin les maniobres o redueixin la visió.
 - f. Fer cridòria i soroll que sigui perjudicial tant per al bé de la fauna del Parc com de la resta d'usuaris.
 - g. Els ciclistes tenen l'obligació de respectar la fauna que creua els camins i pistes del Parc i evitant els atropellaments i les col·lisions. En particular, respectaran el pas de ramats que pasturen pel Parc, que tindran prioritat.
12. Resta prohibida la circulació de vehicles, llevat de les bicicletes, si no estan expressament autoritzats pel Parc Natural de Collserola.

Article 32. Clàusula de coordinació

La regulació establerta en aquest capítol s'aplicarà sense perjudici del que disposin el Pla especial d'ordenació i preservació del medi natural del Parc Natural de Collserola (PEPCo) i les seves futures modificacions, que seran d'aplicació preferent en l'àmbit territorial del parc.

CAPÍTOL VIII. INFRACCIONS I SANCIONS

Article 33. Infraccions

Amb caràcter general, l'incompliment per acció o omissió de les prohibicions i les obligacions tipificades en aquesta ordenança es qualifica d' infracció lleu, llevat que la normativa estatal (Lleis sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i els reglaments que la desenvolupen, o les seves modificacions respectives posteriors) ho qualifiqui de greu o molt greu.

1. Son infraccions molt greus:

- a) Circular excedint més d'un 50 % la velocitat màxima autoritzada.
- b) Circular de manera temerària.
- c) Circular posant en perill la seguretat dels vianants.
- d) Circular per vies o zones prohibides.
- e) Circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, o amb presència de drogues en cas de majors d'edat i en cas dels menors d'edat , circular per vies urbanes amb una taxa d'alcohol en sang superior a 0 grams per litre o d'alcohol per aire espirat superior a 0 mil·ligrams per litre.
- f) Negar-se a sotmetre's a les proves per a la detecció d'alcohol en l'organisme.
- g) Circular els VMP sense que consti que el propietari tingui subscrit i mantingui en vigor el contracte d'assegurança que cobreixi la responsabilitat civil derivada de la circulació, segons la normativa estatal vigent.

2. Son infraccions greus:

- a) Circular incomplint les normes establertes en matèria de limitacions de velocitat i en matèria de circulació quan no siguin molt greus.
- b) Circular sense tenir l'edat permesa per poder-ho fer.
- c) Incomplir l'obligació d' inscriure el VMP en el Registre nacional de vehicles, en la secció de Vehicles Personals Lleugers.



d) Circular amb cicles o VMP que no compleixin amb els requisits exigits per la normativa aplicable. En el cas dels VMP, circular sense disposar tant l'etiqueta identificativa com de la placa de marcatge del fabricant.

e) Circular utilitzant dispositius de telefonia mòbil o qualsevol altre sistema de comunicació que requereixi intervenció manual del conductor.

f) Conduir un cicle, VMP o GYN sense motor, utilitzant cascos o auriculars connectats a aparells receptors o reproductors de so o altres dispositius que disminueixin l'atenció permanent de la conducció.

3. Son infraccions lleus :

La infracció de la resta de normes contingudes en la present ordenança, que no tinguin la qualificació de greu o de molt greu.

Article 34. Sancions

La qualificació de les sancions aplicables a aquesta Ordenança, estan recollides a l'Annex 3.

Article 35. Competència sancionadora

L'alcalde/sa, o l'òrgan en qui delegui, serà el competent per incoar i resoldre els expedients sancionadors que s'incoïn per vulneració de la present ordenança.

Article 36. Procediment sancionador

El procediment sancionador aplicable serà el que s'estableixi a la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària, i normativa reglamentària que la desenvolupi vigent en el moment d'aplicació.

Article 37. Persones responsables

La responsabilitat per les infraccions al que disposa aquesta Ordenança recau directament en la persona autora del fet en què consisteixi la infracció. No obstant això:

a. La persona conductora de qualsevol vehicle per al qual s'exigeixi l'ús de casc per conductor/a i passatger/a serà responsable per la no utilització de casc de protecció pel passatger o passatgera, així com per transportar persones passatgeres que no comptin amb l'edat mínima exigida.

b. Quan l'autoria dels fets comesos correspongui a un menor de divuit anys, respondran solidàriament amb ell de la multa imposada els seus pares, tutors, acollidors i guardadors legals o de fet, per aquest ordre, en raó a l'incompliment de l'obligació imposada a aquests que comporta un deure de prevenir la infracció administrativa que s'imputi als/a les menors.

c. En els supòsits en què no tingui lloc la detenció del vehicle, serà responsable la persona conductora identificada per la persona titular, sempre que el vehicle infractor disposi d'algun mitjà d'identificació d'obligada instal·lació que permeti la identificació de la persona titular. La persona titular del vehicle té l'obligació de facilitar a l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès la identificació de la persona conductora del vehicle en el moment de cometre una infracció. En cas que la persona titular incompleixi aquesta obligació, es procedirà d'acord amb el que es disposa a la Llei de seguretat viària sobre les obligacions dels titulars dels vehicles.

d. En les empreses d'arrendament de vehicles el responsable serà la persona arrendatària del vehicle.



DISPOSICIONS ADDICIONALS.

Disposició addicional I. Incorporació de nova normativa estatal sobre VMP

Aquesta Ordenança té caràcter dinàmic. Les obligacions que estableixin la Llei 5/2025 (de 24 de juliol, per la que es modifiquen el text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança de circulació de vehicles a motor, aprovat pel RDL 8/2004, de 19 d'octubre, i la Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reasseguradores), el seu desenvolupament reglamentari, el Reial Decret 52/2026 de 28 de gener, en el que es regula de forma expressa tant el registre com les característiques que han de tenir els vehicles de mobilitat personal i les normes que facin efectius aspectes com l'assegurança obligatòria, el registre públic, la identificació individual dels vehicles (p. ex., matrícula o codi QR), així com qualsevol altra disposició emanada de la normativa estatal, autonòmica o europea que afecti els VMP o els cicles, seran d'aplicació automàtica a l'àmbit municipal, fins que aquesta Ordenança sigui revisada o modificada.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL II

En tot el que no estigui previst en aquesta Ordenança, s'aplicaran les disposicions generals sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària.

Els preceptes d'aquesta ordenança que incorporen aspectes de la normativa estatal, s'entén que son automàticament modificats en el moment que es produeixi la modificació de la legislació estatal.

DISPOSICIONS DEROGATÒRIES

Queden derogats el capítol III, i els annexes 1 i 2 de l'Ordenança Municipal sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes de Cerdanyola del Vallès, aprovada inicialment per acord de Ple de l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès (en endavant, Ajuntament), en sessió ordinària de data 22 de juny de 2021, aprovat definitivament en finalitzar el període d'exposició pública sense que es presentessin al·legacions, el dia 23 d'agost de 2021, i publicat al BOPB en data 13-10-2021.

DISPOSICIÓ FINAL. ENTRADA EN VIGOR

L'entrada en vigor d'aquesta Ordenança es produirà un cop transcorregut el termini de quinze dies hàbils previst als articles 65.2 i 70.2 de la Llei 7/1985, Reguladora de les Bases de Règim Local i una vegada s'hagi publicat en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona el text complet de l'ordenança i en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya la referència a la publicació en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona.



3. ANNEXOS

Annex 1. Taula 1. Taula de classificació dels VMP segons ús i característiques tècniques

	VMP de transporte personal	
Velocidad máxima.	Entre 6 y 25 km/h	
Potencia nominal por vehículo.	Vehículos sin auto-equilibrado: ≤ 1 000 W	Vehículos con auto-equilibrado: ≤ 2 500 W
Masa en orden de marcha.	< 50 kg	
Longitud máxima.	2 000 mm	
Altura máxima.	1 400 mm	
Anchura máxima.	750 mm	

	VMP para el transporte de mercancías u otros servicios
Velocidad máxima.	Entre 6 y 25 km/h
Potencia nominal por vehículo.	≤ 1 500 W
Masa Máxima Técnicamente Admisible (MMTA).	< 400 kg
Longitud máxima.	2 000 mm
Altura máxima.	1 800 mm
Anchura máxima.	1 000 mm

Font: Reial Decret 52/2026, de 28 de gener. Annex XXI. Característiques i requisits tècnics dels VMP.

Annex 2. Senyal carrer bici



Annex 3. Quadre infraccions

QUADRE INFRACCIONS ADAPTAT A LA LLEI DE SEGURETAT VIÀRIA

CONSIDERACIONS GENERALS A CICLES I VMP

Norm	Art	Ap	Sub	Nº	Vehicle	Descripció	Qual	Import
RGC	3	1		13	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP DE FORMA NEGLIGENT CREANT PERILL CERT I RELLEVANT PER A LA RESTA D'USUARIS DE LA VIA .	G	200
RGC	3	1		21	VMP			

RGC	12	1		1	TOTS	CIRCULAR, MÉS D'UNA PERSONA, EN UN CICLE FABRICAT PER A UNA SOLA PERSONA	LL	80
RGC	12	1		2	TOTS	CONDUIR UN CICLE TRANSPORTANT UN PASSATGER MENOR DE 7 ANYS SENSE TENIR L'EDAT REQUERIDA PER FER-HO	LL	80
RGC	12	1		3	TOTS	CONDUIR UN CICLE TRANSPORTANT UN PASSATGER MENOR DE 7 ANYS SENSE TENIR INSTAL·LAT UN SEIENT ADDICIONAL HOMOLOGAT	LL	80

RGC	18	2		3	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP, UTILITZANT DISPOSITIUS DE TELEFONIA MÒBIL O QUALESVOL ALTRE SISTEMA DE COMUNICACIÓ QUE REQUEREIX INTERVENCIÓ MANUAL DEL CONDUCTOR	G	200
RGC	18	2		7	VMP			

RGC	18	2		4	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP, UTILITZANT CASCOS O AURICULARS CONNECTATS A APARELLS RECEPTORS O REPRODUCTORS DE SO	G	200
RGC	18	2		8	VMP			

RGC	20	1		45	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP, AMB UNA TAXA D'ALCOHOL EN AIRE EXPIRAT SUPERIOR A 0,50 MIL·LIGRAMS PER LITRE O UNA TAXA DE 1G/L EN SANG.	MG 1000
RGC	20	1		43	VMP		
RGC	20	1		47	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP, AMB UNA TAXA D'ALCOHOL EN SANG SUPERIOR A 1G/L EN SANG.	
RGC	20	1		44	VMP		

RGC	20	1		41	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP, AMB UNA TAXA D'ALCOHOL EN AIRE EXPIRAT SUPERIOR A 0,25 FINS A 0,50 MIL·LIGRAMS PER LITRE O 0'50 G/L EN SANG.	MG 500
RGC	20	1		42	VMP		
RGC	20	1		46	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP, AMB UNA TAXA D'ALCOHOL EN SANG SUPERIOR 0'50 G/L FINS A 1G/L	
RGC	20	1		48	VMP		



LSV	14				TOTS	CONDUIR UN MENOR D'EDAT UNA BICICLETA O VMP, AMB UNA TAXA D'ALCOHOL TAN PER AIRE EXPIRAT O SANG SUPERIOR A 0.	MG	500
-----	----	--	--	--	------	---	----	-----

RGC	21	1		12	Bicicleta	INCOMPLIR L'OBLIGACIO, LA PERSONA CONDUCTORA D'UNA BICICLETA O VMP, A SOTMETRE'S A LES PROVES PER A LA DETECCIÓ D'ALCOHOL EN L'ORGANISME	MG	1000
RGC	21	1		13	VMP			

RGC	36	1		3	TOTS	NO CIRCULAR, EL CONDUCTOR D'UN CICLE, PEL VOLAR TRANSITABLE DE LA SEVA DRETA, O CIRCULAR OCUPANT MÉS CALÇADA DE LA QUE ÉS IMPRESCINDIBLE, QUAN EL VORAL ÉS INTRANSITABLE	G	200
RGC	36	2		7	Bicicleta	CIRCULAR PEL VORAL, EL CONDUCTOR D'UNA BICICLETA, EN POSICIÓ PARAL·LELA A UNA ALTRA BICICLETA EN UN TRAM SENSE VISIBILITAT	G	200
RGC	36	2		8	Bicicleta	CIRCULAR PEL VORAL, EL CONDUCTOR D'UNA BICICLETA, EN POSICIÓ PARAL·LELA A UNA ALTRA BICICLETA QUAN FORMEN AGLOMERACIONS DE TRÀNSIT	G	200
RGC	38	4		2	VMP	CIRCULAR AMB UN VMP EN UNA TRAVESIA TITULARITAT MUNICIPAL	G	200
RGC	38	4		3	VMP	CIRCULAR PER UN TÚNEL URBÀ AMB UN VMP	G	200
RGC	43	2		2	VMP	CIRCULAR AMB UN VMP EN SENTIT CONTRARI AL QUE ESTÀ ESTIPULAT PER UNA PLAÇA, UNA GLORIETA O EN UNA CONFLUÈNCIA DE VIES	G	500
RGC	54	1		3	Bicicleta	CIRCULAR UNA BICICLETA DARRERE D'UN ALTRE VEHICLE SENSE DEIXAR UN ESPAI LLIURE QUE PERMETI PARAR-SE SENSE COL·LISIONAR EN CAS DE FRENADA BRUSCA	G	200
RGC	56	5		3	VMP	NO CEDIR EL PAS UN VMP EN UNA INTERSECCIÓ REGULADA AMB SENYAL DE CEDIU EL PAS, OBLIGANT AL CONDUCTOR D'UN ALTRE VEHICLE QUE CIRCULA AMB PRIORITAT A FRENAR O MANIOBRAR BRUSCAMENT	G	200
RGC	57	1	C	5	Bicicleta	ACCEDIR, EL CONDUCTOR D'UNA BICICLETA, A UNA GLORIETA SENSE RESPECTAR LA PREFERÈNCIA DE PAS D'UN VEHICLE QUE CIRCULA PER LA MATEIXA	G	200
RGC	76	2		1	TOTS	FER CANVI DE DIRECCIÓ CAP A L'ESQUERRA AMB UN CICLE O CICLO-MOTOR SENSE SITUAR-SE A LA DRETA, FORA DE LA CALÇADA QUAN NO HI HA UN CARRIL CONDICIONAT PER EFECTUAR EL GIR A L'ESQUERRA	G	200
RGC	78	1		7	Bicicleta	REALITZAR, EL CONDUCTOR D'UNA BICICLETA, UN CANVI DE SENTIT DE LA MARXSANT EN PERILL A ALTRES USUARIS DE LA VIA	G	200



RGC	79	1		4	VMP	EFFECTUAR, AMB UN VMP, UN CANVI DE SENTIT DE LA MARXA EN LLOC PROHIBIT	G	200
RGC	101	1		7	Bicicleta	CIRCULAR AMB UNA BICICLETA PER VIA URBANA SUFICIENTMENT IL·LUMINADA, ENTRE EL VESPRE I L'ALBA, SENSE PORTAR ENCES L'ENLLUMENAT DE CURT ABAST O D'ENCREUAMENT	LL	80
RGC	121	5		3	VMP	CIRCULAR AMB UN VMP PER LA VORERA	LL	80
RGC	121	5		4	VMP	CIRCULAR AMB UN VMP PER UNA ZONA DE VIANANTS	LL	80
RGC	121	5		5	Bicicleta	CIRCULAR AMB UNA BICICLETA PER LA VORERA	LL	80
RGC	121	5		6	Bicicleta	CIRCULAR AMB UNA BICICLETA PER UNA ZONA DE VIANANTS	LL	80

LSV	14	1		2	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA O VMP, SENSE MOTOR AMB LA PRESENCIA DE DROGUES EN L'ORGANISME	MG	1000
LSV	14	1		4	VMP			

LSV	14	2		5	Bicicleta	INCOMPLIR L'OBLIGACIÓ LA PERSONA CONDUCTORA D'UNA BICICLETA O VMP, A SOTMETRE'S A LES PROVES PER A LA DETECCIÓ DE DROGUES EN L'ORGANISME	MG	1000
LSV	14	2		4	VMP			

LSV	47			1	Bicicleta	CONDUIR UNA BICICLETA, UN MENOR DE 16 ANYS, SENSE PORTAR CASC DE PROTECCIÓ.	G	200
LSV	47			2	Bicicleta	CIRCULAR EN UNA BICICLETA, COM ACOMPANYANT, UN MENOR DE 16 ANYS, SENSE PORTAR EL CASC DE PROTECCIÓ .		
OMC CICLES-VMP	21	3			VMP	NO UTILITZAR EL CASC DE PROTECCIÓ UN USUARI DE VMP		

RGC	141	1		2	Bicicleta	NO OBEIR, LA PERSONA CONDUCTORA D'UNA BICICLETA O VMP LES ORDRES DELS AGENTS DE L'AUTORITAT EN SERVEI DE REGULACIÓ DEL TRÀNSIT	G	200
RGC	141	1		3	VMP			

RGC	143	1	b	5	Bicicleta	NO RESPECTAR EL CONDUCTOR D'UNA BICICLETA O VMP EL LLUM VERMELL D'UN SEMÀFOR.	G	200
RGC	143	1	b	9	VMP			

RGC	145	2	A	4	Bicicleta	NO DETENIR-SE LA PERSONA CONDUCTORA D'UNA BICICLETA O VMP DAVANT UN SENYAL DE DETENCIÓ OBLIGATÒRIA (STOP)	G	200
RGC	145	2	A	5	VMP			

RGC	145	2	A	3	Bicicleta	NO OBEIR, LA PERSONA CONDUCTORA D'UNA BICICLETA O VMP UN SENYAL VERTICAL DE CEDIU EL PAS.	G	200
RGC	145	2	A	6	VMP			

OMC CICLES-	6	2			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP NO INDICANT LES	L	100
-------------	---	---	--	--	-------	---	---	-----



VMP						ATURADES I CANVIS DE TRAJECTÒRIA .		
OMC CICLES-VMP	15	4	f		VMP			

OMC CICLES-VMP	6	4			Cicle	AGAFAR-SE LA PERSONA CONDUCTORA D'UN CICLE A ALTRES VEHICLES EN MARXA.	L	100
----------------	---	---	--	--	-------	--	---	-----

OMC CICLES-VMP	6	9			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP SENSE RESPECTAR LA PREFERÈNCIA DE PAS DELS VIANANTS, QUAN AQUESTS TINGUIN PREFERÈNCIA.	L	100
OMC CICLES-VMP	15	1			VMP			

OMC CICLES-VMP	10	4			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP PER UN CARRER DE CONVIVÈNCIA A MENYS D'1,5M DE LES FAÇANES.	L	100
OMC CICLES-VMP	16	4			VMP			

OMC CICLES-VMP	10	5			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP PER UN CARRER DE CONVIVÈNCIA SENSE MANTENIR UNA SEPARACIÓ MÍNIMA D'1,5M RESPECTE DELS VIANANTS.	L	100
OMC CICLES-VMP	15	4	j		VMP			

OMC CICLES-VMP	11				Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP PER UN ESPAI NO MOTORITZAT INFERIOR A 3 M.	L	100
OMC CICLES-VMP	17				VMP			

OMC CICLES-VMP	11	4			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP PER UN ESPAI NO MOTORITZAT SUPERIOR A 3 M, A MENYS D'1,5M DE LES FAÇANES	L	100
OMC CICLES-VMP	17	4			VMP			

OMC CICLES-VMP	11	5			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP PER UN ESPAI NO MOTORITZAT AMB AMPLADA SUPERIOR A 3M D'ESPAI LLIURE, SENSE MANTENIR UNA SEPARACIÓ MÍNIMA D'1,5M RESPECTE DELS VIANANTS.	L	100
OMC CICLES-VMP	17	5			VMP			



OMC CICLES-VMP	11	6			Cicle	NO DESMUNTAR DEL CICLE O VMP EN UN ESPAI NO MOTORITZAT AMB AMPLADA SUPERIOR A 3M D'ESPAI LLIURE, EN MOMENTS D'ALTA INTENSITAT O AGLOMERACIÓ.	L	100
OMC CICLES-VMP	17	6			VMP			

OMC CICLES-VMP	12		c		Cicle	CIRCULAR AMB CICLE PER UN ESPAI RESERVAT PER A VIANANTS EXCEPTE QUAN NO HI HAGI CARRIL BICI O PACIFICAT A PROP I L'ESPAI PER A VIANANTS SIGUI SUPERIOR A 3 M.	G	200
----------------	----	--	---	--	-------	---	---	-----

OMC CICLES-VMP	18	1			VMP	CIRCULAR AMB VMP PER UN ESPAI RESERVAT PER A VIANANTS EXCEPTE QUAN HI HAGI VIA CICLISTA SITUADA A LA VORERA..	G	200
----------------	----	---	--	--	-----	---	---	-----

OMC CICLES-VMP	12	3			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE PER UN ESPAI RESERVAT PER A VIANANTS A MENYS D'1,5M DE LES FAÇANES.	L	100
----------------	----	---	--	--	-------	---	---	-----

OMC CICLES-VMP	12	4			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP PER UN ESPAI RESERVAT PER A VIANANTS SENSE MANTENIR UNA SEPARACIÓ MÍNIMA D'1,5M RESPECTE DELS VIANANTS	L	100
OMC CICLES-VMP	18	2	b		VMP			

OMC CICLES-VMP	12	9			Cicle	NO DESMUNTAR DEL CICLE O VMP EN UN ESPAI RESERVAT PER A VIANANTS EN MOMENTS D'ALTA INTENSITAT O AGLOMERACIÓ.	L	100
OMC CICLES-VMP	18	4			VMP			

OMC CICLES-VMP	9	1			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP NO RESPECTANT EL SENTIT DE CIRCULACIÓ ESTABLERT EN VIES CICLISTES.	L	100
OMC CICLES-VMP	15	1	a		VMP			
OMC CICLES-VMP	23	1			TOTS	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP SENSE RESPECTAR ELS LÍMITS DE VELOCITAT ESTABLERTS	L	100
OMC CICLES-VMP	23	1			TOTS	CIRCULAR AMB UN CICLE O VMP EXCEDINT EN MÉS D'UN 100% ELS LÍMITS DE VELOCITAT ESTABLERTS.	G	200
OMC CICLES-VMP	21	1			TOTS	NO DISPOSAR, UN CICLE O VMP, D'UN SISTEMA QUE PERMETI MODERAR LA SEVA VELOCITAT I ATURAR EL SEU MOVIMENT.	L	100
OMC CICLES-VMP	21	1	2		TOTS	NO DISPOSAR, UN CICLE D'UN TIMBRE	L	100
OMC CICLES-VMP	21	2			TOTS	NO DISPOSAR, UN VMP D'UN APARELL ACÚSTIC INTEGRAT.	L	100
OMC CICLES-VMP	21	3	a		TOTS	NO DISPOSAR, ELS CICLES, DE LLUM DE POSICIÓ DEL DAVANT I DEL DARRERA NI CATADIÒPTRICS DEL	G	200





					DAVANT I DARRERE.		
OMC CICLES-VMP	22	a		Cicle	CONDUIR UN CICLE AMB UN REMOLC O SEMIREMOLC NO HOMOLOGAT.	L	100
OMC CICLES-VMP	22	a		Cicle	CONDUIR UN MENOR D'EDAT UN CICLE AMB UN REMOLC O SEMIREMOLC.	G	200
OMC CICLES-VMP	22	b		Cicle	CONDUIR UN CICLE AMB UN SEIENT ADDICIONAL NO HOMOLOGAT	L	100
OMC CICLES-VMP	22	b		Cicle	CONDUIR, UN MENOR D'EDAT, UN CICLE AMB UN SEIENT ADDICIONAL.	G	200
OMC CICLES-VMP	21	b		Cicle	CONDUIR UN CICLE AMB UN SEIENT ADDICIONAL TRANSPORTANT PASSATGERS QUE SUPERIN LES CONDICIONS DE PES MÀXIM ESTABLERTES PEL FABRICANT.	L	100

OMC CICLES-VMP	24	2	a	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP LLIGATS A UN ARBRE.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	b	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP LLIGATS A ELEMENTS DE MOBILIARI URBÀ QUAN ES DIFICULTI EL DESTÍ, LA SEVA FUNCIONALITAT O ES PUGUI MALMETRE.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	c	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP EN ZONA QUE IMPEDEIXI EL PAS DE VIANANTS.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	c	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A PARADES DE TRANSPORT PÚBLIC.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	c	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A ESPAIS ESPECÍFICAMENT RESERVATS.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	d	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A RESERVES D'ESTACIONAMENT PER A PERSONES AMB DIVERSITAT FUNCIONAL.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	d	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A RESERVES D'ESTACIONAMENT PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA .	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	d	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP ,DESTINAT A LA LOGÍSTICA DE DARRER QUILÒMETRE A RESERVES D'ESTACIONAMENT PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA, SENSE DUR A TERME AQUESTA OPERACIÓ.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	d	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A RESERVES DE SERVEIS PÚBLICS.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	e	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A ESPAIS HABILITATS PER L'ESTACIONAMENT DE SERVEI DE BICICLETES PÚBLIQUES DE PRÉSTEC	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	e	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A TOT EL PERÍMETRE DELS MÒDULS BICIBOX.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	f		ESTACIONAR EN LA VIA PÚBLICA UN REMOLC SEPARAT DEL CICLE .	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	g	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP DE MANERA QUE OBSTACULITZI LA CIRCULACIÓ.	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	h	TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP EN LLOC SENYALITZAT PROHIBIT O BÉ AMB PROHIBICIÓ	L	100

						D'ESTACIONAMENT DEFINIT PER ORDENANÇA.		
OMC CICLES-VMP	24	2	i		TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP A LES ZONES EVENTUALMENT OCUPADES PER ACTIVITATS AUTORITZADES	L	100
OMC CICLES-VMP	24	2	j		TOTS	ESTACIONAR UN CICLE O VMP DE FORMA CONTINUADA EN UN MATEIX LLOC PER UN PERÍODE SUPERIOR A 1 MES I PRESENTI DESPERFECTES QUE FACI IMPOSSIBLE EL SEU DESPLAÇAMENT PELS SEUS MITJANS.	L	100

ORDENANÇA MUNICIPAL - MOBILITAT CICLISTA

OMC CICLES-VMP	6				Cicle	CONDUIR UN CICLE SENSE CONSIDERAR LA SENYALITZACIÓ I LES RESTRICCIONS DE LA VIA.	L	100
OMC CICLES-VMP	6	1			Cicle	CONDUIR UN CICLE SENSE MANTENIR UNA POSICIÓ DE CONDUCCIÓ DILIGENT.	L	100
OMC CICLES-VMP	6	3			Cicle	CIRCULAR UN CICLE AMB EL VEHICLE RECOLZAT NOMÉS EN UNA RODA.	L	100
OMC CICLES-VMP	6	5			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE DE MANERA QUE LA CÀRREGA DIFICULTI LES MANIOBRES O REDUEIXEN LA VISIÓ	L	100
OMC CICLES-VMP	12	a			Cicle	CIRCULAR AMB UN CICLE PER UN ESPAI RESERVAT PER A VIANANTS EXCEPTE MENORS DE 12 ANYS I PERSONES ADULTES ACOMPANYANTS	L	100
OMC CICLES-VMP	13	1	a		Cicle	CIRCULAR EN CICLES PROVINENTS D'ARRENDAMENT EN UN GRUP SUPERIOR A NOU (9) PERSONES, SENSE COMPTAR L'ASSISTENT, PER UN CARRER AMB UNA AMPLADA INFERIOR A DEU (10) METRES.	L	100
OMC CICLES-VMP	13	1	b		Cicle	CIRCULAR EN BICICLETES PROVINENTS D'ARRENDAMENT EN UN GRUP SUPERIOR A QUINZE (15) PERSONES, SENSE COMPTAR FINS A TRES (3) ASSISTENTS.	L	100
OMC CICLES-VMP	13	2			Cicle	EFFECTUAR PARADES EN CARRILS BICI GRUPS DE BICICLETES QUE PROVINGUIN D'ARRENDAMENTS.	L	100
OMC CICLES-VMP	21	1	3	b	Cicle	NO DISPOSAR DE CATADRIÒPTICS DEL DARRERE I PEDALS, PER ALS CICLES	L	100



ORDENANÇA MUNICIPAL - MOBILITAT VMP

RGC	9	1		7	VMP	CIRCULAR DOS O MÉS PERSONES EN UN VMP	L	80
-----	---	---	--	---	-----	---------------------------------------	---	----

OMC CICLES-VMP	19	3			VMP	CIRCULAR EN RUTES TURÍSTIQUES ESTABLERTES, AMB VMP PROVINENTS D'ARRENDAMENT, EN GRUPS SUPERIORS A 6 PERSONES, SENSE COMPTAR EL GUIA, O BÉ NO RESPECTAR UNA DISTÀNCIA MÍNIMA DE 50M ENTRE DIFERENTS GRUPS.	L	100
OMC CICLES-VMP	19	4			VMP	EFFECTUAR PARADES EN CARRILS BICI AMB GRUPS DE VMP PROVINENTS D'ARRENDAMENT.	L	100
OMC CICLES-VMP	15		b, c		VMP	CIRCULAR SENSE ETIQUETA IDENTIFICATIVA, PLACA DE MARCATGE DEL FABRICANT (QUAN SIGUI OBLIGATÒRIA) O SENSE ESTAR INSCRIT AL REGISTRE DE VEHICLES PERSONALS LLEUGERS.	G	200
OMC CICLES-VMP	21	2	a		VMP	CIRCULAR SENSE ELEMENTS REFLECTORS HOMOLOGATS O ARMILLA REFLECTORA EN CONDICIONS NOCTURNES O DE BAIXA VISIBILITAT.	L	100
OMC CICLES-VMP	21	2	b		VMP	CIRCULAR SENSE SISTEMA D' IL·LUMINACIÓ HOMOLOGADA, BLANCA AL DAVANT I VERMELLA AL DARRERE.	L	100
OMC CICLES-VMP	21	2	c,d,e		VMP	CIRCULAR ELS VMP DESTINATS AL TRANSPORT DE MERCADERIES O SERVEIS, SENSE SENYAL ACÚSTICA DE MARXA ENRERE, SENSE DOS RETROVISORS A DRETA I ESQUERRA O SENSE LLUMS DE SENYALITZACIÓ DE LA CÀRREGA.	L	100
OMC CICLES-VMP	15	2			VMP	CONDUIR UN VMP SENSE TENIR L'EDAT PERMESA (MENOR DE 16 ANYS).	G	200
TRLRCSCVM	Disp	add	1ª		VMP	CIRCULAR UN VEHICLE SENSE TENIR SUSCRITA I EN VIGOR, UNA ASSEGURANÇA OBLIGATÒRIA DE RESPONSABILITAT CIVIL ,	MG	350



					VMP, DE PES INFERIOR A 25 KG I UNA VELOCITAT DE 25KM/H O MÉS DE 25KG I UNA VELOCITAT ENTRE 6 I 14 KM/H.		
TRLRCSCVM	2	1		VMP	CIRCULAR UN VEHICLE SENSE TENIR SUSCRITA I EN VIGOR, UNA ASSEGURANÇA OBLIGATÒRIA DE RESPONSABILITAT CIVIL EN VMP AMB PES SUPERIOR A 25 KG I UNA VELOCITAT SUEPRIOR A 14KM /H .	MG	800
ORDENANÇA MUNICIPAL - CIRCULACIÓ BICICLETES COLLSEROLA							

OMC CICLES-VMP	31	1		Cicle	CIRCULAR EN CICLE FORA DELS ITINERARIS I PISTES D'ÚS CICLISTA QUE INCLOUEN: VIES PRINCIPALS, PISTES FORESTALS I CAMINS DE PASSEJADA, EN GENERAL, AMB UNA AMPLADA INFERIOR A 3M	G	200
OMC CICLES-VMP	31	1		Cicle	CIRCULAR EN CICLE PER CORRIOLS, RIERES, CAMPS A TRAVÉS I PER VIES ESPECIALITZADES PER A ALTRES USOS O VIES AMB SENYALITZACIÓ ESPECIFICA QUE HO PROHIBEIXI	G	200
OMC CICLES-VMP	31	3		Cicle	FER CURSES EN CICLE O PRACTICAR EL CICLISME DE COMPETICIÓ DINS DEL PARC, A EXCEPCIÓ DE CIRCUMSTÀNCIES EXTRAORDINÀRIES I D'INTERÈS PÚBLIC	MG	500
OMC CICLES-VMP	31	4		Cicle	CAUSAR MOLÈSTIES A LA FAUNA I ALS ALTRES USUARIS SENSE RESPECTAR, EN TOT CAS, LA PREFERÈNCIA DELS VIANANTS	G	200
OMC CICLES-VMP	31	5		Cicle	CIRCULAR EN CICLES PER LES RESERVES NATURALS PARCIALS, LLEVAT QUE SE CIRCULI EN TRÀNSIT ENTRE RECORREGUTS SENYALITZATS O ENTRE AQUESTS I LES VIES DE LA XARXA DE LLIURE CIRCULACIÓ	MG	500
OMC CICLES-VMP	31	9		Cicle	NO PORTAR ELS ELEMENTS REFLECTANTS QUE PERMETIN VEURE LA PRESENCIA DEL CICLISTA QUAN CIRCULI AL CAPVESPRE O A HORES DE POCA LLUM I A LA NIT	L	100
OMC CICLES-	31	11	b	Cicle	DEIXAR EL MANILLAR, EXCEPTE PER FER ELS	G	200



VMP						SENYALS DE MANIOBRA		
OMC CICLES-VMP	31	11	c		Cicle	CIRCULAR FENT ZIGA-ZAGUES A VELOCITATS ELEVATES ENTRE ELS ALTRES USUARIS DEL PARC QUE CAMININ EN GRUP	G	200
OMC CICLES-VMP	31	11	f		Cicle	FER CRIDÒRIA I SOROLL QUE SIGUI PERJUDICIAL TANT PER AL BÉ DE LA FAUNA DEL PARC COM DE LA RESTA D'USUARIS	G	200
OMC CICLES-VMP	31	11	g		Cicle	NO RESPECTAR LA FAUNA QUE CREUA ELS CAMINS I PISTES DEL PARC, NI EVITAR ELS ATROPELLAMENTS I LES COL·LISIONS	G	200
OMC CICLES-VMP	31	12			Cicle	CIRCULAR AMB VEHICLES, LLEVAT DELS CICLES, SENSE AUTORITZACIÓ EXPRESSA DEL PARC DE COLLSEROLA	G	200

“

Contra aquest acord es podrà interposar pels interessats recurs contenciós administratiu, davant la Sala de lo Contenciós-Administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en el termini de dos mesos comptats a partir del dia següent al de la publicació d'aquest anunci, de conformitat amb l'article 46 de la Llei 219/1998, de 13 de juliol, reguladora de la Jurisdicció Contenciós Administrativa.

La secretaria general
Aurora Corral Garcia

Cerdanyola del Vallès, a data de la signatura electrònica

