

Proposta de protocol per a la  
prevenció i eradicació de  
l'assetjament vial de ciclistes a la via  
pública de la ciutat de Granollers

Març 2021



## Justificació

### La bicicleta, una opció de mobilitat a promoure

L'ús de la bicicleta és una opció de mobilitat òptima per a gran part dels desplaçaments a la ciutat de Granollers, que permet avançar cap a una ciutat més saludable i sostenible, contribuint a una millor qualitat de l'aire, a la lluita contra l'emergència climàtica, i a connectar els diversos barris apropant els equipaments centrals i espais naturals al conjunt de la població. Per això es considera una opció de mobilitat a promoure entre la ciutadania.

Per impulsar l'ús de la bicicleta és important que les persones percebin que és una opció de mobilitat segura, especialment en situacions de convivència amb vehicles motoritzats, en tant que generadors de les situacions de més risc. La percepció de seguretat en la circulació per la calçada és clau per evitar que el mal ús de la bicicleta circulant per voreres pugui posar en risc o causar molèsties als vianants.

### La convivència a la calçada des de posicions desiguals

L'espai per defecte de la bicicleta a la via pública és la calçada, i en tots aquells casos en que no es disposi d'un carril específic per a bicicletes o VMPs segregat, serà inevitable la convivència entre aquestes i la resta de vehicles motoritzats. Aquesta, però, no és una convivència entre elements similars o equivalents:

Per una banda, els **vehicles motoritzats**, amb molta massa i potència, on les persones queden protegides per la carrosseria del vehicle, amb capacitat d'accelerar de forma ràpida i assolir altes velocitats, especialment si les condicions físiques de la via ho permeten, són els que acumulen el major potencial generador de risc per a les persones, en àmbits urbans. Les motocicletes, si bé accentuen el risc associat a acceleració i velocitat, no disposen de carrosseria i per això a l'hora que generadores de risc, són altament vulnerables per a qui les condueix, raó per la qual requereixen d'un casc integral per al seu ús.

Per altra banda, les **bicicletes**, de poc pes, que impulsades per la pròpia energia de les persones no tenen capacitat d'accelerar de forma ràpida ni d'assolir altes velocitats, on els cossos es troben directament exposats a qualsevol impacte d'altres vehicles i a la intempèrie. Les bicicletes elèctriques amb assistència al pedaleig, o els VMP, poden augmentar lleugerament la velocitat o l'acceleració, però sense canviar significativament la posició de vulnerabilitat davant dels vehicles motoritzats.

Recordar també que els **vianants**, si bé en una configuració clàssica de carrers amb vorera i calçada es troben protegits del flux de trànsit, en cada punt de creuament de la calçada han de conviure amb la resta de vehicles en una situació d'alta vulnerabilitat davant el risc potencial generat pels vehicles motoritzats.

En aquest context de convivència doncs, cal poder distingir entre una posició d'alt potencial generador de risc en cas dels vehicles motoritzats, i una altra posició de vulnerabilitat per a qui es mou en bicicleta o VMP. Unes posicions que a més es veuen reforçades per una

configuració de la xarxa viària adaptada i dimensionada per al cotxe, i per una concepció adquirida del cotxe com a element protagonista de la calçada, a la que la resta d'agents s'han d'adaptar.

## La circulació pel centre del carril

Un aspecte essencial per garantir la seguretat de les persones que es mouen amb bici o VMP en vials compartits amb vehicles motoritzats en l'àmbit urbà, és la possibilitat de circular pel centre del carril de circulació. A diferència del que està estipulat en carretera, en l'àmbit urbà, l'ordenança actual recull el dret de circular amb bicicleta pel centre del carril, que és la posició que millor garanteix la seguretat del ciclista, ja que permet evitar els impactes amb portes que puguin obrir-se de vehicles aparcats i impedeix quedar en espais reduïts entre vehicles i en els angles morts d'aquests.

Aquesta circulació de bicicletes i VMPs pel centre del carril, permesa i reconeguda per l'ordenança, i que és absolutament recomanable en termes de seguretat, és una de les pràctiques que pot generar més controvèrsia entre algunes persones conductores de vehicles motoritzats, que poden veure alentida la seva marxa durant algun tram de carrer, si no hi ha un segon carril per avançar.

## La necessitat d'intervenció per assolir una convivència efectiva

La implantació de carrils bici segregats, que permeten generar un context més segur i de menys vulnerabilitat per als desplaçaments amb bicicleta i VMPs, són una opció preferent per als carrers amb una secció prou ample. Una opció poc generalitzada a Granollers que caldrà desenvolupar més en els propers anys.

Tanmateix, mentre la infraestructura segregada no s'estengui, i per tota la resta de carrers d'amplada insuficient per segregat, la convivència resulta inevitable. De cara a fer possible una convivència efectiva entre els diversos modes a la via pública, aspecte clau per a la bicicleta una opció de mobilitat per a un conjunt ampli i divers de població, és necessària la intervenció de l'administració per corregir i evitar aquelles situacions on el risc potencial dels vehicles motoritzats pugui materialitzar-se, no sols per evitar accidents, ferits i morts, sinó també per contribuir a la percepció de la ciutat i l'espai públic com un entorn segur i amable per a tothom.

En aquest sentit, la recent implantació de la Ciutat 30, amb la reducció genèrica de la velocitat màxima de circulació a 30 km/h al conjunt del nucli urbà, és una estratègia clau per aconseguir una millor convivència a la calçada, i una menor lesivitat en cas que es produeixin accidents. Una estratègia, però, que s'ha de veure acompanyada d'altres mesures de comunicació, control i de disseny, que en garanteixin el seu compliment, especialment als carrers més amples on es donen amb freqüència els excessos de velocitat.

L'adaptació a un context urbà més sensible al conjunt de persones que en fan ús, i no tant centrat només en el vehicle motoritzat, suposa un canvi important de concepció i hàbits

entre la població. Tant per a qui es mou en bici o VMP, que ha conèixer i respectar la dinàmica normativa de la circulació urbana, com per les persones conductores de vehicles motoritzats que han de compartir la via i adaptar-se al ritme i característiques diferents d'altres modes de mobilitat. En aquest sentit, tot i que són majoria les actituds de respecte i contenció, encara massa sovint, es manifesten conductes d'agressivitat i manca d'empatia de conductors de vehicles motoritzats en la interacció amb persones que circulen amb bicicleta. Unes conductes que tenen un efecte altament desincentivador de l'ús de la bicicleta, i que poden derivar en situacions d'assetjament vial que poden posar en perill la integritat de les persones.

Renunciar a la normalització d'aquestes situacions d'assetjament vial, i oferir una resposta articulada quan es produeixin, per evitar que puguin repetir-se, hauria de forma part de la responsabilitat de l'administració local per garantir una convivència efectiva entre els diversos modes a la via pública, que permeti avançar cap a un model de ciutat més amable i saludable per al conjunt de la població.

Amb el referent del protocol desenvolupat a la ciutat de Terrassa, que a més recull a l'ordenança la prohibició per part de les persones conductores de vehicles motoritzats a realitzar maniobres d'assetjament a persones amb bicicleta o VMP, es proposa el protocol que segueix a continuació.

Ordenança de Mobilitat de Terrassa: <https://www.terrassa.cat/ordenanca-mobilitat-2020>

## Objectius

Donar una resposta articulada a les situacions d'assetjament vial que puguin patir les persones conductores de bicicletes o VMP per part de persones conductores de vehicles motoritzats orientada a:

- Evitar la repetició de maniobres d'assetjament a ciclistes o persones amb VMPs per part de persones conductores de vehicles motoritzats.
- Donar seguretat a les persones que es mouen amb bicicleta o VMPs evitant la confrontació directa amb persones conductors de vehicles motoritzats que hagin fet maniobres d'assetjament vial.
- Prevenir les conductes d'assetjament vial a ciclistes o persones amb VMPs.

## Definició d'assetjament vial a persones a persones conductores de bicicleta o VMPs

Es consideren maniobres d'assetjament (en base a l'ordenança de Terrassa):

- No respectar les distàncies de seguretat, fer llums o ús del clàxon o altres, que 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 conductora.
- El comportament verbal que, per part de les persones conductores de vehicles motoritzats, tingui com a objectiu o produeixi l'efecte d'intimidat la persona ciclista o usuària de VMP per què modifiqui la trajectòria o marxa dins del carril de circulació.

## Col·laboració entre Policia Local i entitat

Un dels aspectes que s'ha considerat clau en l'activació d'aquest protocol a la ciutat de Terrassa, és la col·laboració entre l'Associació de persones usuàries de la Bicicleta BITER i el cos de la Policia Local. Una col·laboració que es considera també essencial, amb el suport de les Regidories i Serveis Municipals corresponents, per dur a la pràctica el protocol a Granollers.

## Proposta de protocol

El protocol a seguir preveu els següents passos:

1. Es recomana que la persona conductora de bicicleta o VMPs que pateixi una situació d'assetjament per part d'una persona conductora d'un vehicle motoritzat, eviti la confrontació directa i es limiti a apuntar-se la matrícula, marca, model i color del vehicle.
2. Adreçar un correu a l'adreça [info@granollerspedala.cat](mailto:info@granollerspedala.cat) o al formulari habilitat amb la següent informació:
  - a. matrícula, marca, model i color del vehicle de la persona conductora que ha realitzat l'assetjament
  - b. dia, hora, i lloc on s'ha produït l'assetjament
  - c. descripció de la situació d'assetjament que s'ha patit
3. L'entitat farà arribar la informació del cas d'assetjament vial a la Policia Local, al correu de contacte que s'acordi. Es garantirà l'anonimat de la persona que reporta el cas d'assetjament.
4. Des de la Policia Local, es contactarà amb la persona propietària del vehicle per, en un primer moment, informar-la que ha estat reportat un cas d'assetjament vial vinculat al seu vehicle, recordant a la persona que l'assetjament vial és una conducta que no està permesa i informant dels aspectes normatius relacionats amb la convivència amb ciclistes i VMPs. L'objectiu d'aquest contacte serà preventiu i divulgatiu i d'advertiment.
5. Després d'haver contactat amb la persona propietària del vehicle, de la Policia Local es donarà un feedback a l'associació Granollers Pedala, que a l'hora donarà un feedback a la persona que ha reportat la situació d'assetjament.

## Modificació de l'Ordenança de Circulació

Es proposa, a l'hora que s'activa el protocol, introduir els següents aspectes a l'Ordenança Municipal de Circulació (basats en l'Ordenança de Terrassa):

### Sobre la circulació en bicicleta o VMP:

- Recomanació general per a persones conductores de bicicleta o VMPs de circular sempre pel centre del carril.
- En cas que hi hagi més d'un carril, circularan pel carril que més convingui en termes de destinació, preferentment pel més proper a la vorera.

*Això implicaria modificar el punt 4 de l'article 17: Els ciclistes que circulin per la calçada, ho faran obligatòriament pels carrils més propers a les voreres, podent ocupar la part central d'aquests; i gaudiran de les prioritats de pas que tenen els vehicles segons les vigents normes de trànsit. En el cas de gir autoritzats a l'esquerra, els ciclistes podran fer ús dels carrils de gir que siguin procedents.*

- Podran ocupar la part central del carril, que serà l'aconsellable per circular.
- Es permetrà la circulació de dues bicicletes o VMP en paral·lel dins el mateix carril de circulació.
- En zones 30 les bicicletes i VMP tenen prioritat sobre la circulació de la resta de vehicles, però no sobre la circulació de vianants.
- Han de complir en tot cas, amb l'establert a la legislació vigent en matèria de trànsit, circulació i seguretat viària.

### Sobre les obligacions de les persones conductores de vehicles de motor:

- Les persones conductores de vehicles a motor que han de compartir la calçada amb altres persones més vulnerables com són persones conductores de bicicletes i de VMP han de complir amb l'establert a la legislació vigent en matèria de trànsit, circulació i seguretat viària.
- Per tal d'augmentar la seva protecció i la de la resta de persones usuàries de la via pública, les persones conductores de vehicles amb motor hauran de seguir les següents normes:
  - a. Quan estiguin circulant darrere d'una bicicleta o VMP, mantindran una distància de seguretat prudencial i proporcional a la velocitat, que no podrà ser inferior a **5 m**.

*Això implica modificar el punt 5 de l'article 17 de l'actual Ordenança de Circulació: "Els conductors de vehicles motoritzats que hagin d'avançar a un ciclista ho faran extremant les precaucions, canviant de carril de circulació, si escau o deixant un espai lateral mínim d' 1,5 metres entre la bicicleta i el vehicle. Els conductors de vehicles motoritzats, quan estiguin circulant darrera d'una bicicleta, mantindran una distància de seguretat prudencial i proporcional que mai podrà ser inferior a 3 metres."*

- b. Quan pretenguin avançar, ho faran extremant les precaucions, canviant de carril de circulació, i sempre que quedi, com a mínim, un espai lateral d'**1,5 m** entre la bicicleta o VMP i el vehicle.
- c. No podran fer maniobres que impliquin posar en perill la integritat de les persones conductores de bicicletes o VMP.
- d. **No podran realitzar maniobres d'assetjament** com no respectar les distàncies de seguretat, fer llums o ús del clàxon o altres, que 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 conductora. També seran considerades maniobres d'assetjament el comportament verbal que, per part de les persones conductores de vehicles motoritzats, tingui com a objectiu o produeixi l'efecte d'intimidat la persona ciclista o usuària de VMP per què modifiqui la trajectòria o marxa dins del carril de circulació.

## Sobre el règim sancionador:

- Estipular com a sanció greu les maniobres d'assetjament vial a persones conductores de bicicletes o VMP.