

policia municipal



**PROTOCOL PER A LA PREVENCIÓ,
L'ACTUACIÓ I LA RESOLUCIÓ DE
SITUACIONS D'ASSETJAMENT
A PERSONES USUÀRIES
DE BICICLETA I VMP**

Febrer 2021

ÍNDEX

1. Antecedents	3
2. L'Ordenança de Mobilitat de Terrassa 2021	3
3. Objectiu	5
4. Àmbit d'aplicació	5
5. Definició de conceptes	6
6. Responsabilitats i actuacions	7
6.1 La persona ciclista o usuària de VMP afectada	7
6.2 Policia Municipal	7
6.3 Associació BiTer	7



1. ANTECEDENTS

- La promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual a Terrassa és una prioritat de tots els partits polítics amb representació municipal i amb un ampli suport de la ciutadania. Nombrosos documents estratègics de Terrassa en fan referència: el Pla de mobilitat, el Pla local de seguretat viària, el Pla de millora de la qualitat de l'aire, el Pla d'acció per a l'energia sostenible, el Pla de Reducció del Soroll i el Pla d'Activitat Física, Esport i Salut.
- Les característiques de Terrassa, com a ciutat amb un urbanisme compacte, fa que la gran majoria de desplaçaments que fan les persones ciclistes sigui en espais compartits amb la resta de vehicles motoritzats, i no per carrils bici segregats (aquests sumen només uns 20 km). Per tant, es considera com a xarxa pedalable de Terrassa, tota la xarxa de 400 km de carrers.
- Per fer possible aquesta convivència, la ciutat va implantar les zones 30, pictogrames a la calçada i altres mesures de pacificació de trànsit, que han culminat amb la reducció de la velocitat genèrica de les vies urbanes a 30 km/h l'any 2021 ("Terrassa Ciutat 30").
- L'aparició de noves persones usuàries de bicicletes i també de vehicles de mobilitat personal (VMP), majoritàriament patinets elèctrics, ha comportat que n'hi hagi un cert nombre que circula per les voreres, per por de fer-ho per la calçada. Els comportaments d'assetjament per part de persones conductores de vehicles motoritzats, a més de dificultar que aquests nous vehicles deixin de circular per les voreres, pot impedir que noves persones facin el pas a pujar a una bicicleta o VMP.
- La Policia Municipal i l'Associació BiTer col·laboren des de l'any 2012 en nombroses activitats de promoció de la bicicleta i la seguretat viària com la Fira Juguem, els cursos d'Habilitació de Guies ciclistes per a la conducció de grups i l'organització de pedalades populars. L'any 2016 es va elaborar una primera versió d'aquest protocol amb bon resultats en la seva aplicació. Amb l'entrada en vigor de la nova Ordenança de Mobilitat, s'ha volgut actualitzar i donar un nou impuls al present protocol.

2. L'ORDENANÇA DE MOBILITAT DE TERRASSA 2021

L'ordenança de mobilitat de Terrassa, va ser aprovada per unanimitat de tots els partits representats a l'Ajuntament i va entrar en vigor al gener 2021. Aquesta nova regulació busca la millora de l'espai públic, la seguretat viària i la preservació del medi ambient. A més, és una clara aposta per les noves formes de mobilitat verda, les energies netes i en definitiva, la millora de la qualitat de vida de la ciutat i la convivència pacífica dels diferents sistemes de mobilitat en la xarxa urbana.

Més informació: <https://www.terrassa.cat/ordenanca-mobilitat-2020>

A continuació es mostren els articles que tenen relació amb el present protocol:

Preàmbul

La normalització de la mobilitat amb bicicleta és un altre objectiu essencial. A més de ser el vehicle més eficient, la bicicleta és l'únic que fomenta una mobilitat activa, per la qual cosa se li dona el caràcter de **vehicle prioritari a la calçada** respecte de la resta de vehicles. Amb mesures com la de permetre i aconsellar que les bicicletes circulin per la part central del carril, l'obligació de les persones conductores de vehicles a motor a adequar la seva velocitat a la de les bicicletes, no avançar-les en el mateix carril de circulació i evitar qualsevol actitud d'assetjament, aquesta ordenança contribueix a crear les condicions perquè **tota la xarxa de carrers de Terrassa esdevingui una veritable xarxa pedalable**, que faciliti la circulació en bicicleta.

Article 28. Zona 30

Les bicicletes i vehicles de mobilitat personal **gauran de prioritat** sobre la resta de vehicles però no sobre vianants.

Article 37. Circulació de les bicicletes i VMP a la calçada

1. **Circularan pel carril que més convingui en termes de destinació**, preferentment pel més proper a la vorera.
2. **Podran ocupar la part central del carril**, que serà l'aconsellable per circular.
4. Es permetrà la circulació de dues bicicletes o VMP **en paral·lel dins el mateix carril** de circulació.

Article 45. Obligacions de les persones conductores de vehicles de motor:

Les persones conductores de vehicles amb 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:

1. 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.
2. Quan pretenguin avançar, ho faran extremant les precaucions, **canviant de carril de circulació**, i sempre que quedi, com a mínim, un espai lateral d'1,5m entre la bicicleta o VMP i el vehicle.
3. No podran fer maniobres que impliquin **posar en perill** la integritat de les persones conductores de bicicletes o VMP.
4. **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.

3. OBJECTIU

El foment i l'impuls en l'ús de la bicicleta com a mitjà de desplaçament en l'àmbit urbà constitueix l'objectiu general del present protocol. Es tracta, de cercar la progressiva normalització de l'ús de la bicicleta a la ciutat entenent que per la seva funcionalitat urbana, per ser l'únic vehicle que fomenta la mobilitat activa, així com pels baixos costos associats que té, aquest mitjà de transport no hauria de trobar-se tan subrepresentat en els nostres carrers. Una normalització que en bona mesura passa per la creació d'un entorn favorable i propici a l'ús de la bicicleta, en el qual aquesta s'assumeixi com un vehicle de ple dret, plenament urbà, perfectament adaptat a la ciutat.

En aquest protocol, s'han inclòs també, amb les mateixes consideracions que per a les bicicletes, els vehicles de mobilitat personal (VMP), representats majoritàriament pels patinets elèctrics.

L'objectiu específic d'aquest protocol és definir el marc d'actuació en relació amb els casos d'assetjament a ciclistes i persones usuàries de VMP per part de persones conductores de vehicles motoritzats, que s'aprofiten de la seva posició de força. Per tant, el protocol pretén ser un instrument per a la prevenció, la detecció i la resolució d'aquests casos.

Els objectius concrets són:

- Dur a terme **una tasca pedagògica** de canvi d'hàbits.
- Elaborar estratègies de sensibilització i actuació.
- Crear el procediment d'actuació ràpid i eficient.
- Definir els rols i les responsabilitats dels diferents agents.
- Garantir la confidencialitat de les persones afectades.

L'aplicació d'aquest protocol no impedirà en cap cas la utilització, per part de les persones implicades o de la mateixa Administració, de les accions legals que calguin.

4. ÀMBIT D'APLICACIÓ

L'àmbit d'aplicació d'aquest protocol és el terme municipal de Terrassa i s'aplica a les persones conductores de bicicletes i de vehicles de mobilitat personal (VMP), principalment patinets elèctrics.

5. DEFINICIÓ DE CONCEPTES

Les descripcions següents tenen caràcter genèric i no són excloents de conductes o actuacions no incloses de manera específica.

LLEUS

- Parada, estacionament o circulació a sobre de carrils bici

Infracció de trànsit que, a més de provocar molèsties a ciclistes i VMP, incrementar la percepció d'inseguretat i desincentivar l'ús de la bicicleta, pot contribuir a crear situacions de risc.

GREUS

- Assetjament per no respectar la distància de seguretat

El constitueix qualsevol comportament que, per part de persones conductores de vehicles motoritzats, no respecti les distàncies de seguretat, amb l'objectiu o que produeixi l'efecte d'intimidat la persona ciclista o usuària de VMP, perquè modifiqui la trajectòria o marxa dins del carril de circulació.

- Assetjament per fer llums o ús del clàxon

El constitueix qualsevol comportament que, per part de persones conductores de vehicles motoritzats, que per mitjà del clàxon o els fars del vehicle, tingui com a objectiu o produeixi l'efecte d'intimidat la persona ciclista o usuària de VMP, perquè modifiqui la trajectòria o marxa dins del carril de circulació.

- Assetjament verbal amb consignes antireglamentàries i insults.

El constitueix qualsevol comportament verbal amb consignes antireglamentàries i insults que, per part de persones conductores de vehicles motoritzats, tingui com a objectiu o produeixi l'efecte d'intimidat la persona ciclista o usuària de VMP per que modifiqui la trajectòria o marxa dins del carril de circulació.

MOLT GREUS

- Avançament imprudent o sense respectar la distància de seguretat

El constitueix qualsevol maniobra que, per part de persones conductores de vehicles motoritzats, pugui provocar un risc a la persona ciclista o usuària de VMP i a qualsevol altra usuari de la via.

Ja no es considera assetjament, tot allò que impliqui accions penals, i per tant, van més enllà de la tasca pedagògica que buscar aconseguir aquest protocol.

- Agressió amb el vehicle o intent d'atropellament.

- Agressió física.

6. RESPONSABILITATS I ACTUACIONS

6.1 La persona ciclista o usuària de VMP afectada

- En situacions d'assetjament, cal mantenir una actitud de calma, i no deixar que influeixi en la trajectòria, la velocitat i les maniobres que ja es tenia previst fer.
- Si és necessari, davant d'un risc, cal evitar el problema i deixar que el vehicle assetjant marxi.
- No s'ha de fer cap gest, ni dirigir cap paraula cap a la persona assetjadora.
- Cal prendre nota de la matrícula amb discreció, sense fer fotos amb el telèfon mòbil o càmera, ja que pot ser una font afegida de tensió.
- Anotar les dades següents:
 - Matrícula, tipus de vehicle, marca, model i color.
 - Tipus d'assetjament: Lleu, Greu o Molt greu.
 - Data, hora i lloc i breu descripció dels fets.
- Enviar un correu electrònic amb les dades anteriors a info@biter.cat.
- La persona afectada pot considerar no necessari comunicar determinats comportaments per les raons que estimi oportunes, per exemple, un vehicle que només a fet servir el clàxon un sol cop, o una persona que protesta verbalment, sense que es pugui considerar un comportament d'assetjament.

6.2 Policia Municipal

- Rebrà les comunicacions de l'Associació BiTer per correu electrònic.
- Serà l'encarregada de contactar amb la persona titular del vehicle conduït per la persona que ha provocat l'assetjament.
- Farà el contacte telefònicament o presencialment, segons el cas.
- Comunicarà a l'Associació BiTer els resultats del contacte.

6.3 Associació BiTer

- Recollirà la informació rebuda per part de persones ciclistes o usuàries de VMP que hagin patit situacions d'assetjament.
- Enviarà la informació a la Policia Municipal.
- Es reunirà periòdicament amb la Policia Municipal per ver un seguiment del protocol i elaborar estratègies de sensibilització i actuació.

TERRASSA
CIUTAT 30



EN VIES URBANES
D'UN SOL CARRIL
PER SENTIT

Pel centre
del carril



VMP
en calçada
a carrers 30