



**Convivència a la via
pública derivada de la
implantació de la xarxa
pedalable a Barcelona**

Febrer 2021

Sindicatura de Greuges de Barcelona

Ronda de Sant Pau, 43-45, 08015 Barcelona

Telèfon 93 413 29 00

Fax 93 413 29 10

sindicadegreuges@bcn.cat

www.sindicabarcelona.cat

Sumari

1. INTRODUCCIÓ	4
2. OBJECTIUS	7
3. METODOLOGIA	8
4. MARC DE REFERÈNCIA	13
5. 15 ANYS DE BICICLETA A LA SINDICATURA DE GREUGES DE BARCELONA.....	27
6. L'OBJECTE DE L'ANÀLISI: ELS CONFLICTES A LES VIES PEDALABLES A LA CIUTAT DE BARCELONA	44
7. PRINCIPALS CONFLICTES OBSERVATS.....	51
8. PERCEPCIÓ DE LES PERSONES USUÀRIES	57
9. CONCLUSIONS	60
10. VALORACIONS I RECOMANACIONS	69

1. INTRODUCCIÓ

La transcendència de la mobilitat està cada cop més present en el dia a dia de la ciutadania, de manera que qualsevol canvi d'hàbits, usos, oferta o mesures incideix directament sobre la població que viu a la ciutat, hi treballa o la visita.

La Síndica de Greuges de Barcelona, en el marc de la seva funció de vetllar pels drets fonamentals i les llibertats públiques a la ciutat, especialment els recollits a la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat (CEDHC) –entre els quals es recull el dret a la circulació i a la tranquil·litat–, supervisa l'actuació de l'Ajuntament de Barcelona, el qual, segons la Carta de Drets i Deures de Barcelona, té el deure d'establir l'ordenació de la circulació fent compatible l'ús de les vies i places per a vianants i ciclistes. Per aquest motiu, els possibles greuges o conflictes en l'àmbit de la mobilitat, i en concret els vinculats a la implantació de la bicicleta com a mitjà de transport, han estat una de les matèries d'intervenció de la Síndica de Greuges de Barcelona des del naixement de la institució l'any 2005.

La síndica, per mitjà de decisions que responen a queixes individuals i col·lectives o resultat d'actuacions d'ofici, ha emès recomanacions dirigides a l'Ajuntament en el marc del seu àmbit competencial. En moltes ocasions, han tingut per objecte la planificació i l'ús de la bicicleta, tant pel que fa a la convivència entre els diferents agents implicats, com respecte dels carrils bici i les vies i espais de circulació. El conjunt de totes aquestes actuacions permet tenir una mirada amb perspectiva del tractament que des de la Sindicatura s'ha efectuat sobre diferents aspectes de l'àmbit de la bicicleta durant els quinze anys de funcionament de la nostra institució.

La revisió del que ha estat tractat i recomanat permet veure les problemàtiques que han estat supervisades, tenint en compte el marc normatiu i l'evolució de la realitat de la ciutat en relació amb l'ús de la xarxa viària. Valorem que, passats els anys, l'estructura de la xarxa pedalable ha anat canviant i ara és ben diferent de com era abans: s'han construït més quilòmetres de carrils bici i s'han pacificat espais i carrers; per tant, la ciutat disposa de més espais per facilitar l'ús de la bicicleta, sobretot des de l'ampliació dels carrers no inclosos a la xarxa bàsica amb la velocitat limitada a 30 km/h i les darreres ampliacions de la xarxa pedalable, conseqüència de diferents mesures executades arran de la COVID-19, algunes ja previstes, altres implementades i/o derivades d'actuacions d'urbanisme tàctic de les quals caldrà veure l'evolució i/o consolidació.

Ara bé, des de la Sindicatura de Greuges de Barcelona, mitjançant les queixes rebudes, es percep que, tot i creure que hi ha una tendència a la millora dels usos, **els conflictes de convivència en mobilitat segueixen sent presents i no afecten només la bicicleta, sinó**

que tenen repercussió i incidència en els diferents agents que comparteixen la via pública.

També permeten entreveure que hi ha aspectes, en bona part estructurals, que, passats els anys, segueixen sense solució.

Quan parlem de mobilitat, la seguretat física, tant de les persones que caminen com la de les que van en bicicleta i les que es desplacen en vehicles motoritzats, depèn de dos factors: **el disseny de la via pública i la conducta de les persones usuàries.**

Per aquest motiu, **la síndica de greuges de Barcelona ha considerat fer de nou un estudi d'ofici¹ sobre l'àmbit de la mobilitat, però modificant el seu centre d'interès.** Si bé fins ara la base era l'ús de la bicicleta (el comportament ciclista, les incidències i afectacions, les normes d'ús, els espais o el servei Bicing), **a hores d'ara s'han analitzat, en termes d'usos i seguretat, els conflictes a la xarxa d'itineraris pedalables implantats a la ciutat en el moment de l'estudi. S'ha incorporat un tractament equànim dels diferents agents** i s'ha posat el centre d'atenció en les infraestructures i les xarxes viàries que acullen la circulació de les bicicletes i que, pel fet de ser compartides, tenen incidència sobre la resta d'actors (vianants, patinadors, *skaters*, corredors, ciclistes, persones conductores de vehicles motoritzats, i fins i tot el transport públic), a partir dels fets comuns a tots ells, com són els espais on transiten i coincideixen amb la bicicleta.

Des d'una perspectiva dels drets humans, és imprescindible fer una especial atenció a les persones que per la seva naturalesa presenten una especial vulnerabilitat en relació amb la mobilitat (infants, gent gran, persones amb mobilitat reduïda), ja que la manca d'aquesta seguretat, més enllà de l'accidentalitat, pot desincentivar la mobilitat activa de les persones, sigui a peu o en bicicleta. Per tant, es pretén fer un gir a la perspectiva d'aquests darrers anys per posar sobre la taula les afectacions dels diferents subjectes implicats en la mobilitat de la ciutat a partir de les vies d'ús per a ciclistes i també dels vehicles de mobilitat personal.

La finalitat no és altra que, partint de l'anàlisi i posant l'accent en les possibles accions de millora sobre allò que és competent l'Ajuntament, aportar recomanacions orientades a evitar o minimitzar els conflictes detectats.

¹ L'article 143 de la Carta Municipal de Barcelona i l'article 41.2 de la Carta de Drets i Deures de Barcelona atorguen a la síndica la facultat discrecional de promoure investigacions d'ofici amb l'objectiu de supervisar les activitats de l'Administració municipal.

Barcelona ha assumit el compromís d'impulsar els **Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS)**² a la ciutat i concretament en l'àmbit de la via pública (transport públic, circulació i estacionament de vehicles i vialitat) es marquen actuacions com la reducció a la meitat del nombre mundial de morts i lesions causades per accidents de trànsit, proporcionar l'accés a sistemes de **transport segurs**, assequibles, **accessibles i sostenibles** per a totes les persones, i **millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable (dones, nenes, nens, persones amb discapacitat i persones grans)**, la reducció de l'impacte ambiental negatiu *per capita* a les ciutats, amb especial atenció a la qualitat de l'aire i la incorporació de mesures relatives al canvi climàtic en les polítiques, les estratègies i els plans nacionals.

Entre les fites establertes per l'Ajuntament per al 2030, i vinculades a l'objectiu 11 dels Objectius Desenvolupament Sostenible (ODS), denominat *Ciutats i comunitats més sostenibles*, es proposa:³

- *Dissenyar l'espai públic centrat en els i les vianants i garantint l'accessibilitat universal (ampliació de voreres, voreres exclusives, ascensors i escales mecàniques, supressió d'elements de mobiliari urbà en carrers estrets...) i amb una implementació amigable amb infants i persones grans. Ampliació de la infraestructura pedalable (carrils bici, aparcaments segurs) amb visió metropolitana.*
- *Promoure l'adopció d'aquestes mesures amb el màxim diàleg i consens amb veïns, veïnes i comerciants.*

Finalment, cal referir que en el moment de l'inici de la present actuació d'ofici i de l'encàrrec del seu estudi no es preveïen els canvis i les modificacions que la nostra ciutat hauria d'experimentar amb motiu de la pandèmia de la COVID-19 i les mesures adoptades durant l'any 2020 pel Govern municipal. No obstant això, moltes de les conclusions són vigents.

² Agenda 2030 de Desenvolupament Sostenible (ODS) aprovada per l'Assemblea General de Nacions Unides el 25 de setembre de 2015 <<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>>.

³ Informe sobre fites ODS, octubre de 2020

<https://ajuntament.barcelona.cat/agenda2030/sites/default/files/202010/Informe%20Agenda%202030%20Barcelona%20Fites%20i%20Indicadors%20clau%20Plenari%2027102030_0.pdf>.

2. OBJECTIUS

La mobilitat en bicicleta a la ciutat de Barcelona, com s'ha descrit, ha estat present des de l'inici de l'actuació de la Sindicatura de Greuges. De fet, quan la institució ha complert els seu cinquè i desè aniversari ha coincidit amb la presentació de monogràfics vinculats a aquesta matèria, molts dels quals s'han centrat en les persones usuàries, tot i que sovint les recomanacions s'han dirigit a la millora de les infraestructures i de la xarxa existent (continuïtat dels carrils bici, carrils unidireccionals, carrils sobre la vorera, segregació dels espais destinats a la bicicleta, senyalització, etc.). La mobilitat d'una ciutat tan densa com Barcelona està compromesa amb la intensa convivència, i la planificació sobre un mitjà concret de transport repercuteix inevitablement en tots els altres.

Transcorreguts quinze anys, i en el marc de la protecció dels drets de la ciutadania, es considera adient revisar els diferents informes, decisions i documents emesos des de la Sindicatura de Greuges de Barcelona amb l'objectiu d'observar quin ha estat l'impacte d'aquests en els canvis de la mobilitat a la ciutat.

En els darrers anys, des de l'Ajuntament s'ha treballat amb la voluntat de fomentar el canvi cap a una mobilitat urbana més sostenible, i s'ha ampliat considerablement la xarxa de carrils bici dins de la trama urbana de la ciutat. En consonància, **s'ha produït un increment de persones usuàries, i la discontinuïtat de la xarxa ciclista ha portat a punts de conflicte entre ciclistes i la resta d'usuaris i usuàries, fet que, en alguns casos, ha derivat en problemes de seguretat viària i en una percepció d'inseguretat.**

És per aquest motiu que aquest estudi, més enllà de permetre extreure conclusions sobre l'impacte de la tasca de la Sindicatura, també ha de permetre analitzar en què s'ha avançat i què resta per fer per millorar la convivència i la seguretat. Amb aquesta finalitat ha estat necessari analitzar la xarxa d'itineraris pedalables implantada durant aquests anys a la ciutat, detectar la naturalesa dels conflictes que s'hi produeixen, així com conèixer la percepció per part de les altres persones usuàries de la via (principalment vianants i conductors i conductores). I també de qui va en bicicleta, ja que, més enllà de la voluntarietat o intencionalitat dels fets, cal veure si l'organització o disposició dels espais faciliten la circulació o, al contrari, donen lloc a possibles infraccions o conflictes entre persones usuàries, posant un èmfasi especial en les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, a fi de reconsiderar aquelles recomanacions ja efectuades en altres ocasions o, si escau, proposar-ne de noves.

3. METODOLOGIA

En primer terme, per contextualitzar el marc d'anàlisi es recull el marc jurídic i tècnic de referència en relació amb el dret a la mobilitat, així com els documents tècnics que defineixen les polítiques públiques sobre la mobilitat a la ciutat de Barcelona.

S'ha dut a terme un **treball de recopilació i anàlisi de les decisions i recomanacions efectuades durant els quinze anys de la institució** vinculades al tema d'estudi per tal d'analitzar l'evolució de les decisions de la Sindicatura i el seu impacte en la planificació de la mobilitat a la ciutat.

Amb la finalitat de tenir una visió àmplia i tan objectiva com sigui possible del fenomen, per contrastar-lo amb les recomanacions efectuades des de la Sindicatura, s'ha considerat adient disposar de dades empíriques que permetessin fer una anàlisi de la xarxa d'itineraris pedalables implantada a la ciutat i detectar la naturalesa dels conflictes que s'hi produeixen, així com la seva percepció, tant per part d'algunes persones usuàries de la via (principalment vianants i conductors i conductores), però també de qui va en bicicleta.

Per a aquesta fase, es va encomanar al **Mobility Institute RACC**, en qualitat d'entitat externa, la realització d'un estudi⁴ sobre els conflictes de convivència a la via pública, derivats de la implantació de la xarxa de carrils bici a la ciutat de Barcelona.

Aquest estudi s'ha centrat en quatre finalitats:

1. Detectar la naturalesa i incidència dels conflictes a la xarxa d'itineraris pedalables.
2. Analitzar els hàbits de la ciutadania –persones usuàries (ciclistes), vianants i altres persones conductores– en relació amb la xarxa pedalable de la ciutat.
3. Conèixer la percepció de la ciutadania en termes de seguretat i tranquil·litat, respecte dels usos de la xarxa pedalable.
4. Comparar el disseny del punt d'anàlisi amb les directrius de la mateixa Administració per al disseny de la infraestructura pedalable.

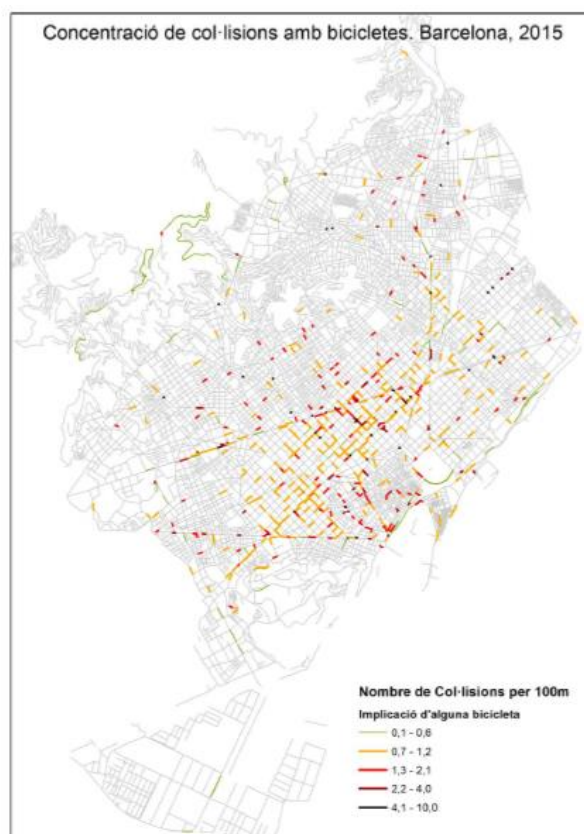
Ha estat necessari executar tasques d'observació, una enquesta a les persones usuàries, així com l'anàlisi de documentació tècnica.

⁴ Els conflictes de convivència en la via pública derivats de la xarxa de carrils bici a la ciutat de Barcelona, Mobility Institute, desembre 2019.

Tot i que l'estudi se centra en una anàlisi qualitativa dels principals conflictes detectats a la ciutat, per a l'elaboració de la diagnosi s'ha procedit a fer una **selecció de 10 punts de la xarxa pedalable** que es consideren representatius de les diferents tipologies de via existents a la ciutat de Barcelona. La selecció està determinada per ser punts on es pogués observar la interacció de les persones usuàries amb els elements següents:

- La situació del mobiliari urbà, com bancs per seure, contenidors, parcs infantils, etc.
- La situació d'equipaments, com centres mèdics, escoles, etc.
- Interaccions amb els accessos al transport públic, especialment passos de vianants, parades d'autobús i accessos al metro.

Així mateix, s'ha consultat **la informació publicada sobre accidentalitat amb bicicletes involucrades**, tot i ser conscients que la percepció d'inseguretat o de conflicte no necessàriament va lligada a l'accidentalitat real, motiu pel qual aquesta informació no ha estat determinant en la selecció definitiva.



Mapa de concentració de col·lisions amb bicicletes a Barcelona (2015).

Si bé hi ha punts considerats negres per la majoria de persones usuàries, la voluntat és la de recollir els conflictes més representatius del que passa al conjunt de la ciutat, mirant

d'evitar problemàtiques més relacionades amb el lloc concret d'observació pel fet de ser una cruïlla especialment conflictiva o tenir un volum concret de persones usuàries.

Els punts observats han estat:

Punt 1: carrer Sant Antoni M. Claret, cruïlla amb el passeig Maragall (CAP Passeig de Maragall).

Punt 2: carrer Girona, cruïlla amb el carrer Consell de Cent.

Punt 3: carrer Provença, cruïlla amb el passeig de Gràcia.

Punt 4: avinguda Diagonal, cruïlla amb el passeig de Gràcia (jardinets).

Punt 5: carrer Gran de Sant Andreu entre la plaça del Comerç i el carrer de Sant Adrià.

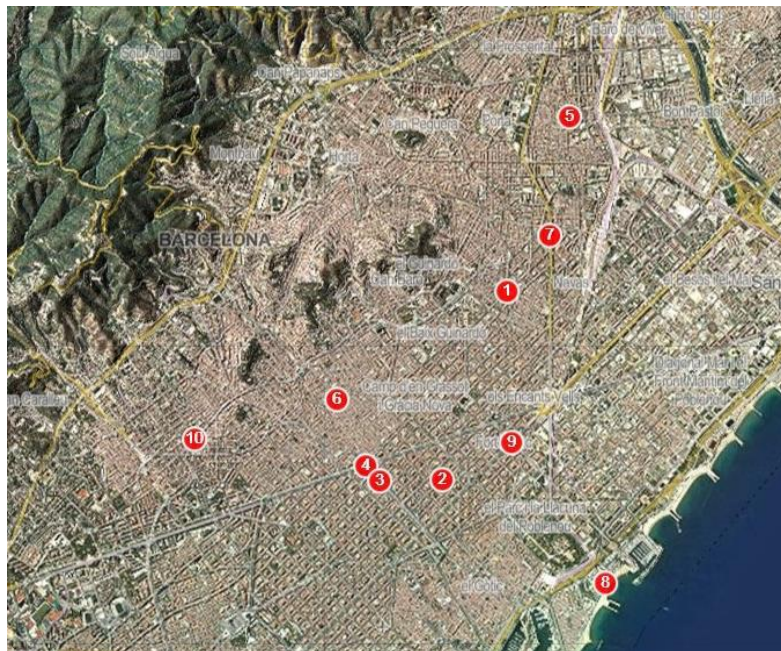
Punt 6: carrer Torrent de l'Olla, cruïlla amb el carrer d'Astúries.

Punt 7: avinguda Meridiana, intercanviador de La Sagrera.

Punt 8: passeig Marítim, Hospital del Mar.

Punt 9: carrer Marina, cruïlla amb la Gran Via de les Corts Catalanes.

Punt 10: carrer Ganduxer, cruïlla amb la ronda General Mitre.



Mapa dels punts d'observació. Mobility Institute RACC (2019).

3.1. Mètode d'anàlisi

Observació

En tots els casos, s'han executat sis hores d'observació en un mateix dia: tres matinals (de 8 a 11 h) i tres més a la tarda (de 17 a 20 h), que és quan es considera que hi ha més afluència de persones usuàries. Hi ha hagut espais en què l'observació ha estat estàtica durant les sis hores, mentre que altres s'han dividit en dos punts per tal d'observar millor què passa en una banda i l'altra de la via.

Totes les observacions s'han fet en condicions meteorològiques normals i no en dies de pluja en què els hàbits de mobilitat diària poden canviar considerablement. També cal dir que s'han evitat els dies amb possibles talls de via per manifestacions o protestes que poguessin tenir un efecte notori sobre la mobilitat de l'espai a observar.

Comptatge i anàlisi dels conflictes observats

S'ha procedit a observar i fer una anàlisi in situ dels punts escollits per tal de veure les situacions de conflicte generades, de les quals només s'han registrat les il·legalitats o maniobres que poguessin tenir un conflicte directe als espais on conflueixen les trajectòries de bicicletes, vianants i vehicles. **Per fer aquesta observació, s'ha elaborat una llista dels comportaments o infraccions més habituals de les diferents persones usuàries de la via, no només de la gent que va en bicicleta o en vehicle de mobilitat personal, sinó també de vianants i persones conductores de vehicle motoritzat, a fi de considerar les que més es repeteixen.**

En primer, lloc s'ha fet una llista dels conflictes que es considera que més entorpeixen el correcte funcionament de la via o punt analitzat, i sovint s'ha hagut de dividir en subpunts a causa de les dimensions o per facilitar la descripció de cada casuística.

En segon lloc, s'ha incorporat un comptatge de les infraccions i comportaments erronis, per tal de veure quins són els més repetits en cada tipologia de via pedalable observada. Val a dir que la majoria de punts escollits són cruïlles. Les observacions s'han fet sobre la cruïlla i els carrers que la formen, i no únicament el carrer de referència.

Seguidament, s'ha tractat aquesta informació per tal de facilitar la comparació i veure, en primer lloc, quin dels col·lectius comet la majoria de faltes observades i, en segon lloc, veure si la naturalesa del conflicte es produeix per:

- disseny de la infraestructura,
- mala pràctica del o la ciclista,
- mala pràctica d'altres persones usuàries de la via (les que van a peu, en cotxe, en patinet, etc.).

Enquestes

La mostra ha estat de 250 persones usuàries de la via pública:

- 100 ciclistes
- 100 vianants
- 50 conductors/ores de vehicle motoritzat

Les enquestes també han incorporat preguntes sobre el comportament i els motius que els porten a optar per aquest comportament.

Estudi de la documentació tècnica

En paral·lel, s'ha fet una comparació dels punts observats i les directrius dels manuals de disseny de l'Administració, que indiquen quines solucions són les més adequades per a cada situació i quins dissenys recomanen aplicar.

La comparació permet veure si la via pedalable analitzada s'ha dissenyat seguint o no els criteris de construcció i senyalització recomanats en aquests manuals.

En concret, aquesta anàlisi s'ha basat en els documents següents:

- Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible,⁵ Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), 2014.
- Manual de disseny de carrils bici de Barcelona, Ajuntament de Barcelona,⁶ 2016.

⁵ Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible. AMB
<http://www3.amb.cat/repositori/MOBILITAT/Manual_2014_10.pdf>.

⁶ Manual de disseny de carrils bici de Barcelona. Ajuntament de Barcelona
<<https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/ManualCarrilBici2016.pdf>>.

4. MARC DE REFERÈNCIA

4.1. Internacional

El dret a la llibertat de circulació en el territori és un dret que està expressament recollit en nombrosos textos legals, com l'article 13 de la **Declaració Universal dels Drets Humans** (DUDH),⁷ així com en l'article 18 del Tractat de la Unió Europea⁸ (TUE) i en l'article 45 de la **Carta dels Drets Fonamentals de la Unió Europea** (CDFUE),⁹ i en l'article 19 de la **Constitució** (CE). El dret al moviment tradicionalment s'ha concebut com una manifestació concreta del dret a la llibertat personal, i la seva regulació jurídica ha estat estretament lligada al concepte de transport.

L'any 1988 el Parlament Europeu¹⁰ va acordar la Resolució (A2-154/88), de 12 d'octubre, coneguda com **Carta Europea dels Drets del Vianant**, en què es preveu el dret dels i les vianants a gaudir d'un ambient sa i un espai públic segur (article 1), i es posa un èmfasi especial a la protecció de col·lectius com els infants, la gent gran i les persones amb discapacitat (articles 2 i 3). Així mateix, la Carta plasma la relació directa entre medi ambient i mobilitat (article 6).

És aquesta mirada més àmplia, que incorpora la dimensió social, la que ens interessa, ja que implica no només reconèixer el dret individual al moviment sinó que també posa el focus en una dimensió social i pública, centrant-se en la interacció dels individus, la gestió de l'espai públic, les infraestructures i els mitjans de transport.

En aquesta línia, la **Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat (CEDHC)**,¹¹ signada l'any 2000 per l'Ajuntament de Barcelona, suposa el compromís de les autoritats locals a reconèixer el dret de la ciutadania a tenir mitjans de transport compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat, a afavorir els transports públics accessibles a tothom i a controlar el trànsit automobilístic, així com garantir-ne la fluïdesa, alhora que es respecta el medi ambient.

⁷ DUDH <https://www.ohchr.org/en/udhr/documents/udhr_translations/cln.pdf>.

⁸ <<https://www.boe.es/doue/2010/083/Z00047-00199.pdf>>.

⁹ <<https://www.europarl.europa.eu/spain/barcelona/resource/static/files/Publicacions/cartadretsfonamentals.pdf>>>.

¹⁰ Resolució A2-154/88. C 290, de 14 de novembre de 1988, p. 51

<<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2e48ac50-d28b-4caa-b33b-6b7c9ccdf6e8/language-es>>.

¹¹ Carta Europea de salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat, l'Ajuntament de Barcelona el 21 de juliol de 2000 <<https://www.idhc.org/arxius/recerca/CartaEuropea.pdf>>.

L'any 2007, la Comissió Europea publica el **Llibre verd de la mobilitat urbana**,¹² en què es planteja el fet que una gran part de la població resideix en nuclis urbans i és necessari trobar fórmules per garantir una major qualitat de vida. Planteja de forma explícita el concepte de mobilitat i el repte de **reconciliar el desenvolupament econòmic de les ciutats amb la seva accessibilitat, d'una banda, i amb la millora de la qualitat de vida i la protecció de l'entorn, de l'altra.**

Un nou concepte de mobilitat urbana suposa aprofitar al màxim l'ús de tots els modes de transport i organitzar la «comodalitat» entre els diferents modes de transport col·lectiu (tren, tramvia, metro, autobús i taxi) i entre els diversos modes de transport individual (automòbil, bicicleta i marxa a peu).

*També suposa assolir uns objectius comuns de prosperitat econòmica i de gestió de la demanda de transport per **garantir la mobilitat, la qualitat de vida i la protecció de l'entorn.***

Posteriorment, l'any **2011** la Comissió Europea publica el **Llibre blanc del transport**,¹³ document en què es reflexiona sobre la necessitat d'un sistema de transport més competitiu i sostenible, fent referència a les zones urbanes:

30. (...) Les ciutats són les que més pateixen de congestió, mala qualitat de l'aire i exposició a soroll. El transport urbà és responsable de gairebé una quarta part de les emissions de CO₂ originades pel transport, i el 69 % dels accidents de circulació es produeixen a les ciutats.(...).

31. (...) La gestió de la demanda i l'ordenació territorial poden reduir els volums de trànsit. **Una part integrant de la mobilitat urbana i del disseny d'infraestructures s'ha de centrar a facilitar els desplaçaments a peu i en bicicleta (...).**

49. En el context urbà, cal una estratègia mixta que inclogui ordenació del territori, règims de tarifació, serveis de transport públic eficients i **infraestructures per als modes no motoritzats** i per a la càrrega / proveïment dels vehicles no contaminants, per tal de reduir la congestió i les emissions. Caldrà animar a les ciutats per sobre d'una determinada grandària a **elaborar plans de mobilitat urbana**.(...).

¹² <<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:ES:PDF>>.

¹³ «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», COM(2011) 144 final, de 28 de març de 2011.

El 2 de desembre de l'any 2015, el Parlament Europeu va dictar la **Resolució, sobre mobilitat urbana sostenible** (apartats 5, 9 i 14).¹⁴ El text posa un èmfasi especial en la necessitat d'elaborar **plans de mobilitat**, entesos com a instruments importants per facilitar solucions adequades i en matèria de mobilitat segura a tots els ciutadans i ciutadanes, i especialment tenint en compte les necessitats especials de les persones amb mobilitat reduïda. Entre altres aspectes, es demana a les ciutats que avaluin acuradament les necessitats de la ciutadania i de les empreses, i les característiques específiques dels mitjans de transport per garantir la mobilitat sostenible a les ciutats, així com que adoptin les **mesures necessàries per millorar la qualitat de vida a les ciutats fomentant un canvi modal cap a mitjans de transport sostenibles, inclòs el caminar i la bicicleta**, promovent una política intermodal o comodal integrada.¹⁵

4.2. Nacional

El Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el **Reglament general de vehicles**¹⁶ és un reglament executiu que desplega, complementa i detalla la Llei de seguretat viària, i entre altres aspectes regula la classificació, el registre, la matriculació i les condicions tècniques dels vehicles; concretament, l'annex 2 incorpora definicions sobre la tipologia de vehicles.

El Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre,¹⁷ pel qual s'aprova el text refós de la **Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària**, en l'article 7 reconeix la competència municipal i preveu:

*c) La regulació mitjançant ordenança municipal de circulació, dels usos de les vies urbanes, fent compatible l'equitativa distribució dels aparcaments entre tots els usuaris amb la **necessària fluïdesa del trànsit rodat i amb l'ús de vianants dels carrers**, així com l'establiment de mesures d'estacionament limitat, amb la finalitat de garantir la rotació dels aparcaments, prestant especial atenció a les*

¹⁴ Sobre els treballs previs: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2015-0423_ES.html>.

¹⁵ Mobilitat Urbana Sostenible. Resolució del Parlament Europeu de 2 de desembre de 2013. "Junts per una mobilitat urbana competitiva i eficient en l'ús dels recursos". (Resolució 2014/2242(INI)) <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015IP0423&from=ES>>.

¹⁶ Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles <https://portaljuridic.gencat.cat/ca/pjur_ocults/pjur_resultats_fitxa/?action=fitxa&documentId=664509&language=ca_ES&mode=single>.

¹⁷ El 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, i que deroga el Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març.

BOE núm. 261, de 31 d'octubre 2015

<http://transit.gencat.cat/web/.content/documents/normatives_i_legislacio/legislacio/rd6_2015_cast.pdf>.

necessitats de les persones amb discapacitat que tenen reduïda la seva mobilitat i que utilitzen vehicles, tot això amb la finalitat d'afavorir la seva integració social.

Aquesta norma marca les directrius d'ordenació del trànsit en vies urbanes i interurbanes, i estableix el marc de referència per a la normativa autonòmica i local. Així mateix, l'annex I incorpora definicions sobre tipologia de persones usuàries, vehicles i vies.

Instrucció sobre vehicles de mobilitat personal publicada per la Direcció General de Trànsit (DGT). 2019/S-149 TV-108.¹⁸ Aquesta instrucció té per objectiu, atesa la ràpida proliferació a les zones urbanes dels anomenats *vehicles de mobilitat personal* (VMP) i de les bicicletes de pedaleig assistit, així com els riscos d'una comercialització sense la informació necessària, que les persones usuàries i els agents de l'autoritat encarregats de la vigilància i regulació del trànsit coneguin els requisits, drets i obligacions, així com els comportaments prohibits quan s'utilitzen per a la circulació. Assenyala la incidència negativa que s'està produint en la seguretat viària, especialment quan afecta altres usuaris i usuàries vulnerables de la via, en especial els i les vianants.

Cal assenyalar que la classificació que es planeja està harmonitzada amb la normativa que elabora la Unió Europea.

Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, que modifica el Reglament general de circulació (RGC), aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, i el Reglament general de vehicles (RGV), aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit.¹⁹

Amb la finalitat de reduir la sinistralitat a l'espai urbà, entre altres mesures modifica l'article 50 del RGC, i rebaixa **el límit de velocitat de circulació genèrica en via urbana de 50 km/h a 30 km/h als carrers amb un sol carril per sentit de circulació, per assolir un impacte positiu en la reducció de la sinistralitat viària, especialment en els col·lectius de persones vulnerables.** Alhora també regula, per mitjà de modificació dels articles 3, 22, 25 i 28 del RGV, **els requisits i les condicions dels vehicles de mobilitat personal**, els quals, en passar a ser **definitos formalment com a vehicles**, tenen prohibida la seva circulació per les voreres i zones per a vianants, a banda de determinar altres condicions de circulació i seguretat relatives a la reducció de la velocitat de circulació limitada a 25 km/h, i

¹⁸ Instrucció de la DGT de 3 de desembre de 2019 <<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/otras-normas/normas-basicas/Instruccion-VMP-y-otros-vehiculos-ligeros.pdf>>.

¹⁹ <<https://www.boe.es/buscar/act.php?lang=ca&id=BOE-A-2020-13969&tn=1&p>>.

passen a ser d'aplicació altres aspectes vinculats a les condicions d'utilització (casc, auriculars, únic passatger...), d'acord amb la seva categoria.

Aquesta modificació és vigent des del 2 de gener de 2021, a excepció de la relativa a l'article 50 del RGC que ho serà 6 mesos després de la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província (BOP) el dia 11 de novembre de 2020.

4.3. Autònoma

L'**Estatut d'autonomia de Catalunya (EAC)**, aprovat el 19 de juliol 2006, en l'article 48, relatiu a la seguretat i mobilitat, estableix que els **poders públics** han de promoure polítiques de transport i de comunicació basades en criteris de sostenibilitat, han de fomentar la utilització del transport públic i **la millora de la mobilitat, i han de garantir l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda**. D'altra banda, també diu que s'han d'impulsar, d'una manera prioritària, les mesures destinades a l'increment de la **seguretat viària i la disminució dels accidents** de trànsit, amb una incidència especial en la prevenció, l'educació viària i l'atenció a les víctimes.

La Llei catalana 9/2003, de 13 de juny, sobre mobilitat,²⁰ suposa, entre altres qüestions, una important novetat quan defineix de forma clara conceptes com:

Accessibilitat: *capacitat d'arribar en condicions adequades als llocs de residència, treball, formació, assistència sanitària, interès social, prestació de serveis o lleure, des del punt de vista de la qualitat i disponibilitat de les infraestructures, xarxes de mobilitat i serveis de transport.*

Mobilitat: *conjunt de desplaçaments que les persones i els béns han de fer per motiu laboral, formatiu, sanitari, social, cultural o de lleure, o per qualsevol altre.*

Mobilitat sostenible: *mobilitat que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones.*

Així mateix, planteja que cal un procés de planificació acurat que ha de tenir en compte les variables que afecten la mobilitat en el territori, entre d'altres, amb els objectius de prioritzar sistemes de transport de baix impacte, com els **desplaçaments a peu, en bicicleta**; millorar la **seguretat viària**; fomentar la **reducció de l'accidentalitat** i **analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures** i serveis de transport amb **criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà**

²⁰ Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat

<https://portaljuridic.gencat.cat/ca/pjur_ocults/pjur_resultats_fitxa/?action=fitxa&documentId=324587&lang_uage=ca_ES&searchId=7096956&mode=single>.

de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat a llurs característiques.

Aquesta llei es desplega mitjançant el **Decret 362/2006, de 3 d'octubre**, pel qual s'aproven les **Directrius nacionals de mobilitat**, entre les quals s'estableix, en l'article 4.5, **reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans**.

4.4. Municipal

El municipi de **Barcelona** té garantit el respecte al seu règim especial de Carta en virtut del qual li pertany la competència en matèria de circulació i serveis de mobilitat i la gestió del transport municipal de viatgers.

La Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta Municipal de Barcelona,²¹ aprovada pel Parlament de Catalunya, preveu el règim especial de la ciutat en l'exercici de llurs competències, com la mobilitat, regulada en el capítol VII. Concretament l'article 93 disposa que és competència pròpia de l'Ajuntament de Barcelona l'ordenació del trànsit de les persones i vehicles, i això inclou la vigilància i la sanció de les infraccions en totes les vies urbanes.

També afegeix que l'Ajuntament ha de determinar per reglament, tenint en compte els nivells de circulació i morfologia de la ciutat, els supòsits en què els vehicles obstaculitzin o dificultin la circulació dels altres vehicles o de les persones o creïn problemes de seguretat viària, a fi d'aplicar les mesures cautelars i les sancions establertes per les normes corresponents.

Es preveu la necessitat de dur a terme plans de seguretat viària que, entre altres aspectes, incloguin les millores de la via i la moderació de la circulació (article 100 c).

Amb posterioritat, **la Llei 1/2006, de 13 de març, per la qual es regula el règim especial del municipi de Barcelona**,²² recull les especialitats que ha de tenir la ciutat de Barcelona en matèries de competència estatal. Reconeix l'autonomia municipal i li atorga, entre d'altres, competències de mobilitat i seguretat ciutadana. En concret l'article 17 descriu que l'Ajuntament de Barcelona exerceix les **competències que té atribuïdes en matèria de trànsit, circulació i seguretat viària sobre les vies urbanes** i sobre les travessies, quan aquestes han estat declarades vies urbanes, així com sobre qualsevol espai obert a la lliure circulació de persones, animals i vehicles, sense perjudici de les competències que per

²¹ Llei 22/1998, de 30 de desembre, Carta Municipal de Barcelona
<<https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/carta-municipal-0>>.

²² Llei 1/2006, de 13 de març, per la qual es regula el règim especial del municipi de Barcelona
<https://www.boe.es/boe_catalan/dias/2006/03/16/pdfs/A00835-00849.pdf>.

raons de seguretat ciutadana corresponguin a altres administracions en els mateixos àmbits territorials.

Així mateix, l'article 18 disposa que l'Ajuntament de Barcelona regula, mitjançant les **ordenances municipals corresponents, els diferents usos de les vies** a què es refereix l'article 17. Estableix les modalitats i els procediments per a l'**ordenació**, vigilància, control **del trànsit de persones, animals i vehicles, amb la finalitat d'harmonitzar els diferents usos** (inclosos els de vianants, el de circulació, el d'estacionament, l'esportiu i el lúdic) **fent-los compatibles de forma equilibrada amb la garantia de la seguretat viària, la mobilitat** i fluïdesa del trànsit, la protecció del medi ambient i la protecció de la integritat dels espais públics i privats. Finalment, els articles 19 i 20 preveuen l'ordenació, vigilància i control del trànsit i mesures cautelars, i l'article 20 estableix l'exercici de la potestat sancionadora.

L'Ordenança de circulació de vehicles i vianants de Barcelona,²³ aprovada el 27 de novembre de 1998, i modificada pels acords del Consell Municipal de dates 20 de juliol de 2001, 23 de febrer de 2007, 27 de febrer de 2015 i 26 de maig de 2017, desplega les competències que l'Ajuntament de Barcelona té atribuïdes en matèria de trànsit, circulació, estacionament i seguretat viària sobre les vies urbanes. Té com a finalitat establir els drets i els deures de les persones que van a peu i de les que circulen amb els diferents mitjans de transport per vetllar per la seva seguretat, a les quals s'ha fet referència en el punt primer del present informe.

Des del primer redactat, l'article 14 regulava l'ús i la circulació de les bicicletes i disposava la seva circulació **pels carrils bicis o itineraris senyalitzats, respectant la preferència de pas dels i les vianants que els creuessin**. També regulava, entre altres aspectes, que per la calçada han de circular tan a prop de la vorera com sigui possible, excepte allà on hi ha carrils reservats a altres vehicles, i en aquest cas han de circular pel carril contigu al reservat. Estableix el respecte de la preferència de pas dels i les vianants adequant la seva velocitat a la seva sense superar en cap cas els 10 km/h, abstenint-se de fer ziga-zagues o qualsevol altra maniobra que pugui afectar la seguretat de les persones que van a peu.

Posteriors modificacions van afegir o modificar alguns articles referents als usos i circulació dels cicles i bicicletes a la ciutat, així com el règim de sancions:²⁴

²³ Text consolidat:

[<https://ajuntament.barcelona.cat/ordenances/sites/default/files/pdf/Circulacio_2017.pdf>](https://ajuntament.barcelona.cat/ordenances/sites/default/files/pdf/Circulacio_2017.pdf).

²⁴ En la sessió de 20 de juliol de 2001, el Plenari del Consell Municipal va estimar en part les al·legacions formulades en representació de l'Agrupació d'Amics de la Bici, durant el període d'informació inicial de la modificació de l'Ordenança de circulació, i es van modificar els articles 14, 73, 74 i 75.

Al febrer del 2007 es va realitzar la primera modificació per adequar-la al nou marc legal establert pel règim especial del municipi de Barcelona del 2006.

Al febrer del 2015 es va fer una nova modificació per adaptar-la a la nova situació de la ciutat com a conseqüència del notable increment dels desplaçaments en bicicleta i la seva relació amb altres vehicles a les calçades i amb els i les vianants a les voreres. També s'introdueix l'article 14 bis sobre obligacions de les persones conductores de vehicles de motor i vianants. Posteriorment, la gran proliferació de vehicles de mobilitat personal, que generava problemes de convivència en determinades zones de la ciutat, com Ciutat Vella, va fer necessari afrontar una nova ordenació per tal de promoure aquest tipus de mobilitat sostenible i eficient.

El Plenari del Consell Municipal, en sessió del 26 de maig de 2017, va aprovar definitivament la modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona²⁵ per tal d'incloure determinacions relatives als vehicles de mobilitat personal, al transport de mercaderies perilloses i al transport escolar.

Es va incorporar l'article 14 sobre usos i circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes.

L'Ordenança de mesures per fomentar i garantir la convivència ciutadana a l'espai públic de Barcelona²⁶ té com a objectiu principal preservar l'espai públic com a lloc de convivència, on totes les persones puguin desenvolupar en llibertat les seves activitats de lliure circulació, d'oci, de trobada i d'esbarjo, amb ple respecte per la dignitat i els drets de les altres persones.

El 6 de març de 2020, es va aprovar per Decret d'Alcaldia la limitació de la velocitat de circulació a 30 km/hora a tots els carrers no inclosos a la xarxa bàsica de Barcelona²⁷ (inclosos a l'annex de la mateixa resolució), de conformitat amb l'article 11.1 de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles, atès que el Plenari del Consell Municipal, en sessió celebrada el 28 de febrer de 2020, va aprovar el Pla local de seguretat viària, que inclou, en l'apartat 8.1, com a mesura aplicar el límit de velocitat 30 km/h a la ciutat.

²⁵ OCVV, publicació en el BOP de 16 de juny de 2017 <https://bop.diba.cat/temp/06_022017011196.pdf>.

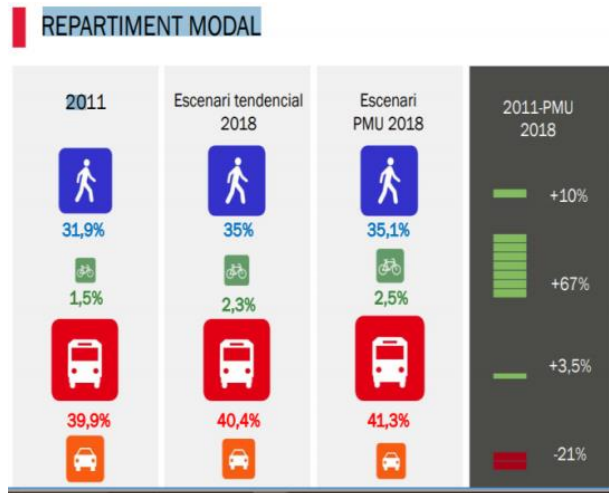
²⁶ Ordenança de mesures per fomentar i garantir la convivència ciutadana a l'espai públic de Barcelona <<file:///C:/Users/am22159/Downloads/convivencia.436.pdf>>.

²⁷ Decret d'Alcaldia de limitació de la velocitat de circulació a 30 km/h <<https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/decret-alcaldia-limitacio-velocitat-circulacio-30>>.

Plans de mobilitat urbana (PMU)

Seguint les directrius marcades per Europa, el PMU és l'instrument de planificació on es defineixen les línies d'actuació que han de governar la mobilitat urbana.

- El **Pla de mobilitat urbana de Barcelona (2013-2018)**²⁸ va fixar com a horitzó estratègic continuar avançant cap a un model de mobilitat col·lectiva més sostenible, eficient, segur, saludable i equitatiu.



Font: PMU 2013-2018.

En el marc del canvi de model de mobilitat, es va plantejar la implantació de les superilles i altres mesures de pacificació, i el **desenvolupament de la xarxa de carrils bici**, així com el compliment dels paràmetres normatius dels llindars de qualitat ambiental, entre d'altres.

Preveia promoure els desplaçaments a peu, millorar l'accessibilitat i confort de les voreres i espais per a vianants, per tal de garantir la seguretat i accessibilitat als espais, així com ampliar la superfície dedicada a les persones que van a peu, dissenyar l'espai públic de manera que es redueixi el risc d'accidents, mitjançant la implantació de zones 30, estudi dels encreuaments, entre d'altres.

També preveia potenciar la figura del o la vianant, i donar a conèixer els seus drets i deures, i entre els diferents aspectes a treballar inclou la convivència dels i les vianants amb la bicicleta.

Es promovia l'**ús de la bicicleta** a la ciutat, i es garantia la connectivitat de la xarxa i el fet de **minimitzar els conflictes amb la resta de mitjans de transport**, especialment amb els i les vianants, així com la revisió i millora dels punts conflictius amb més sinistralitat (en concret s'assenyala vigilància contínua de la sinistralitat del mode bicicleta, revisió dels

²⁸ PMU 2013-2018 <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/pla-de-mobilitat-urbana>>
<https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documents/pmu_sintesi_catala.pdf>.

passos, punts d'espera i acumulació en cruïlles previsiblement conflictives per millorar les condicions de la xarxa de bicicleta i evitar situacions de conflicte amb vianants i altres mitjans de transport).

Cal dir que també preveu accions vers el vehicle privat, com ara definir i estudiar l'eficiència del sistema amb canvis de sentit que puguin millorar la velocitat mitjana de circulació; millorar l'eficiència i treballar per a una pacificació del trànsit, la seva gestió amb criteris ambientals i una actuació intensiva sobre punts de risc d'accidents de trànsit a la ciutat, i millorar el disseny urbà per reduir situacions de risc.

En concret, i en relació amb els vehicles de motor, per a les motocicletes es preveu estudiar la regulació de l'aparcament en superfície i revisar i redissenar les zones ZAM (zones avançades per a motos).

Mesura: Estratègia de la bicicleta per Barcelona²⁹

A partir del PMU 2013-2018, on es considera la bicicleta com una eina bàsica en el model de mobilitat de superilles, i previ al vigent Pla de mobilitat, es promou el desenvolupament d'una xarxa principal de bicicletes i amb un model de proximitat, per tal de garantir un índex d'accessibilitat global en bicicleta òptim per a la ciutat. Un dels aspectes més destacables del document mostra la preocupació pel nombre de col·lisions de trànsit i de persones lesionades, per la qual cosa es plantejava estudiar la identificació i localització d'aquests "punts de risc", amb el suport de sistemes d'informació geogràfica, el registre d'accidents de la Guàrdia Urbana (tot i que no documenta tots els casos) i també els estudis realitzats per l'Agència de Salut Pública de Barcelona, on s'identifiquen aquells trams de via amb una major concentració d'accidents de bicicletes i aquells trams on, en relació amb el volum de trànsit de bicicletes i de vehicles motoritzats, existeix un major risc de col·lisió.

L'informe inclou diferents documents com ara un informe sobre els trams amb una elevada concentració de col·lisions amb implicació d'alguna bicicleta; l'estudi ***La seguretat viària de vianants a la ciutat. Els moviments en paral·lel o en l'encreuament amb ciclistes i els carrils bici***,³⁰ que planteja la necessitat d'una mobilitat més segura i la prevenció dels accidents que enfronten els modes menys invasius, menys contaminants i alhora vulnerables dins del marc general de la mobilitat: vianants i ciclistes; el manual per a la

²⁹ Mesura: Estratègia de la bicicleta per Barcelona (Plenari del Consell Municipal, novembre 2015) <[file:///C:/Users/am22159/Downloads/mesugovesb_2015%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/am22159/Downloads/mesugovesb_2015%20(2).pdf)> <https://es.slideshare.net/Barcelona_cat/mesura-de-govern-estrategia-de-la-bicicleta-per-barcelona>.

³⁰ Mesura: Estratègia de la bicicleta per Barcelona, annex III: La seguretat viària de vianants a la ciutat. Els moviments en paral·lel o en encreuaments amb ciclistes i els carrils bici (Ajuntament de Barcelona. P(A)T, pàgines 77 a 117).

senyalització urbana per a la ciutat de Barcelona (2014) i l'annex VIII amb criteris de semaforització per als carrils bici.

Nou Pla de mobilitat urbana 2024³¹

El nou Pla segueix la línia de l'anterior en relació amb les principals fites: increment de la mobilitat a peu, generar espais segurs i confortables per als i les vianants, increment dels mitjans de transport sostenibles (bicicleta i transport públic), alhora que proposa la reducció de l'ús i presència del transport privat de motor (cotxes i motocicletes), no només per la contaminació ambiental i els conseqüents problemes de salut, sinó també per l'alta accidentalitat i l'ocupació de l'espai públic.

El 22 de setembre de 2020 es va presentar en el marc de la sessió plenària del Pacte per la mobilitat,³² la proposta del Pla de mobilitat urbana 2024 per avançar cap a un model més saludable, accessible, sostenible i segur, i en data 1 de desembre la proposta de PMU - Pla de mobilitat urbana 2024.

El nou Pla estableix com a màxima prioritat el disseny de polítiques per contribuir a construir una ciutat més saludable, equitativa, sostenible, intel·ligent i segura. Presenta com a objectiu principal que l'any 2024 el 81,52 % dels desplaçaments es facin a peu, en transport públic o en bicicleta.

Desplega 60 línies d'actuació i 340 mesures, entre les quals, i en relació amb la bicicleta, preveu incrementar la xarxa de carrils bici en un 40 %, per als vianants incrementar 32 quilòmetres de carrers per a vianants i, en relació amb el vehicle privat, implantar la velocitat 30 en tota la ciutat, excepte a les vies de connectivitat. La nova proposta preveu assolir:

- Garantir el dret a la mobilitat.
- Vetllar per la salut i la seguretat de les persones.
- Contribuir a la recuperació econòmica i comercial.
- Combatre la crisi climàtica i millorar la qualitat de l'aire.

Pacte per la mobilitat

El Pacte per la mobilitat és un espai de participació i diàleg format per associacions i entitats de la ciutat i administracions i organismes locals i supramunicipals, que actua com a fòrum

³¹ PMU 2018-2024 <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/actualitat-i-recursos/nou-pla-de-mobilitat-urbana-2019-2024>>.

³² Pla de mobilitat urbana 2024. Sessió oberta, PMU 2024, 1 de desembre de 2020
<<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/organs-de-participacio/pacte-per-la-mobilitat/sessions>>.

participatiu i espai de consens entorn del model de mobilitat a Barcelona i per un espai públic i de qualitat i una ciutat sostenible.³³

L'objectiu comú de les organitzacions que l'integren és progressar cap a una mobilitat sostenible i segura, amb el compromís i la corresponsabilitat de tothom.

El Pacte segueix els principis de sostenibilitat, la defensa del dret a la mobilitat de tothom, garantir la qualitat de vida, fomentar un canvi d'actituds i planificar les noves actuacions urbanístiques segons les necessitats de mobilitat que es generen.

Cal assenyalar que en el marc de les sessions de **la Comissió Permanent del Pacte per la Mobilitat**, durant l'any 2020, en concret arran de l'afectació de la pandèmia de la COVID-19 i les adaptacions a la mobilitat i l'ús de l'espai públic, s'han tractat:

- Mesures adoptades per l'Ajuntament en l'àmbit de la mobilitat i l'espai públic per fer front al procés de confinament degut al virus de la COVID-19 i el procés de restabliment de la normalitat. Pla de mesures de mobilitat. Escenari COVID-19.³⁴
- **Seguiment de les actuacions d'emergència a l'espai públic per la COVID-19.**³⁵
Relació d'actuacions efectuades destinades a espais de vianants, nous carrils bici i itineraris segurs. Es debat un replanteig general i no l'aplicació de solucions temporals, la revisió dels "itineraris segurs", l'afectació al transport públic, etc.
- Paquet de les mesures de mobilitat i espai públic (bus, bicicleta i espai per a vianants). **Mobilitat sostenible en un nou espai públic.**³⁶
- **Actuacions en l'àmbit de la mobilitat i l'espai públic.** Entre les diferents matèries es van plantejar qüestions sobre el nou carril bici del carrer Aragó i del passeig de la Zona Franca, així com peticions d'unidireccionalitat del carril bici del carrer Provença, entre d'altres.

³³ Pacte per la mobilitat <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/organs-de-participacio/pacte-per-la-mobilitat>>.

³⁴ Pla de mesures de mobilitat. Escenari COVID-19

<https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/permanentpactemobilitatcovid_26_5_20_0.pdf>.

³⁵ Seguiment de les actuacions d'emergència a l'espai públic per la COVID-19

<<https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/seguimentactuacionemergenciaespaipublicovidv8b.pdf>>.

³⁶ Una mobilitat sostenible en un nou espai públic

<https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/2020_07_22_pacte_mobilitat_ep_novamobilitat.pdf>.

Manuale de disseny de carrils bici

- **Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya.**³⁷

L'any 2007, actualitzat l'any 2009, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya va editar el manual en compliment de les directrius nacionals de mobilitat aprovades pel Govern de la Generalitat. El manual s'adreçava als i les responsables del disseny, la construcció i el manteniment de les vies ciclistes, urbanes i interurbanes, en el marc de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per a bicicletes i una xarxa de rutes verdes interconnectades en tot el territori català. Establia uns estàndards tècnics de disseny de vies ciclistes, comuns per a tot el territori i requeriments segons els tipus de vies i el seu ús.

- **Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible (setembre 2014).**

Es tracta d'un manual enfocat a ser una guia destinada als diferents municipis de l'Àrea Metropolitana per a l'aplicació de mesures de foment de la mobilitat sostenible. Descriu els principals objectius, avantatges i inconvenients de cada tipus de via pedalable, i quin tipus de via és més adequada per a cada cas.

El Manual, organitzat per fitxes, és un recull de normes, directrius i recomanacions de disseny de diferents elements i espais urbans i té per finalitat orientar els i les responsables de projectar, mantenir o gestionar la via pública. En relació amb les bicicletes, refereix dos aspectes relacionats amb els espais per als i les ciclistes: les diferents tipologies de vies ciclistes, que defineix d'acord amb la Llei 19/2001, de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre el trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària (via ciclista, carril bici, carril bici protegit, vorera bici, pista bici i camí pedalable) i els espais d'aparcament.

Aquest manual és molt més qualitatiu, amb criteris d'amplada, disseny i senyalització molt menys concreta, però ajuda a veure quina opció és la més adequada segons l'objectiu i la tipologia del carrer.

Inclou amplades mínimes i recomanables, indicacions per als aparcaments, etc., però el principal avantatge del manual de l'AMB és que, com que no se centra en els carrers de cap ciutat concreta, **aporta moltes propostes de disseny utilitzades en altres ciutats amb solucions a punts conflictius que de mica en mica es van donant a Barcelona, a**

³⁷ Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya

<https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/documentacio/mobilitat/bicicleta/manual_per_al_disseny_de_vies_ciclistes_a_catalunya/>.

mesura que el nivell de persones usuàries va creixent. D'altra banda, com que inclou recomanacions per a altres mitjans de transport, té una visió molt més integral dels punts de fricció que es poden generar en cruïlles, parades de bus i metro, etc. També cal dir que, en comparació, aquest manual incorpora, en major mesura, la perspectiva de la persona usuària.

- **Manual de disseny de carrils bici de Barcelona (2016), editat en el marc del Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2013-2018 de l'Ajuntament.**

És un manual específic de carrils bici, i centrat exclusivament en el municipi de Barcelona. Dona instruccions tècniques i, per mitjà de fitxes, descriu les condicions que han de complir els diferents tipus de vies i les diferents condicions en funció de la resta de disposició de l'entorn; les directrius del manual fan referència als elements de tot el carrer (nombre de carrils per circulació, per serveis, amplada de vorera, etc., senyalització, zona blava, etc.). Es tracta doncs d'un manual bàsicament tècnic. Conté recomanacions de criteri tècnic per respondre a la necessitat d'estendre la xarxa, majoritàriament en calçada, establint nous carrils bici segregats per establir una convivència adequada a la calçada entre els diferents mitjans de transport, recuperant la vorera a favor dels i les vianants i el seu ús pels carrers i zones pacificades. Inclou seccions i plantes tipus de vial amb carril bici, en funció de la tipologia del carrer.

Se centra en les vies pedalables específiques per a bicicleta, i en determina les mides, els elements de seguretat i la senyalització segons cada secció de carrer, però **no inclou, per exemple, les plataformes invertides amb prioritat per a vianants.**

5. 15 ANYS DE BICICLETA A LA SINDICATURA DE GREUGES DE BARCELONA

Els dos primers anys de funcionament de la Sindicatura, 2005 i 2006, la institució va rebre poques queixes sobre la bicicleta. De mica en mica, les queixes van anar augmentant i aquest mitjà de transport ha arribat a significar un 5 % del total de queixes rebudes anualment en aquesta institució. La visió en el temps dels temes estudiats i supervisats permet veure com hi ha aspectes que es reiteren i mantenen en el temps, i d'altres que han respost a situacions concretes i puntuals, com per exemple l'any 2012 amb la pretesa modificació de les tarifes del servei Bicing.

2006

Les queixes exposaven la disconformitat amb l'ocupació per les bicicletes de l'espai reservat als i les vianants, el perill implícit que suposava i que aquestes circulaven **sense llums, sense matrícula i sense assegurança**. També s'assenyalaven situacions de manca de respecte dels senyals de circulació. En les mateixes reunions amb la ciutadania, també es traslladava a la síndica, per part de persones usuàries de la bicicleta, la necessitat de regular d'una manera més adequada la circulació de les bicicletes per la ciutat i el perill de compartir espais amb els vehicles de motor.

L'informe anual de la Sindicatura de Greuges de Barcelona de l'any 2006³⁸ posava en relleu que la bicicleta era un mitjà de transport a potenciar perquè contribuïa positivament a la sostenibilitat i a la reducció del trànsit i de la contaminació acústica a la ciutat; per tant, la síndica ja va aconsellar la necessitat de **regular d'una manera més adequada la circulació de les bicicletes per la ciutat i que aquestes disposessin d'espais adequats, així com facilitar la seva identificació**. Ja en aquell moment **s'incidia sobre el repte de conciliar el dret a caminar amb tranquil·litat per la ciutat i el de circular en bicicleta sense perill**. També es feia referència als espais per a l'estacionament de bicicletes.

2007

El 23 de febrer de 2007 el Plenari del Consell Municipal de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar definitivament la modificació de l'**OCVV (Ordenança de circulació de vianants i vehicles)**, i es va publicar en el BOP (*Butlletí Oficial de la Província*) en data 7 de febrer de

³⁸ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2006
< <https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2006.pdf> >.

2007.³⁹ El nou redactat concentrava les modificacions en l'**article 14**, que disposava: *les bicicletes circularan obligatòriament pels carrils bici segregats. Preferentment per la resta de carrils bici, per les calçades en zones 30 o per les vies senyalitzades específicament. Quan no existeixin aquests, circularan per la calçada. Quan es donin les condicions previstes a l'apartat 6 d'aquest article, podran circular per les voreres.*

Les modificacions introduïdes, sobretot en relació amb **les restriccions per circular damunt la vorera** i les limitacions a aparcar al mobiliari urbà, van ser objecte de **crítiques per part d'entitats vinculades al món de la bicicleta**, ja que consideraven que **se'ls obligava a circular per la calçada, saturada de trànsit, sense haver millorat ni ampliat la xarxa de carril bici.**

Aquell any també va ser significatiu per a l'evolució de la bicicleta en aquesta ciutat. La valoració positiva d'aquest mitjà i l'increment del seu ús va portar l'Administració local a posar en funcionament i estendre per una part de la ciutat el servei **Bicing**, que **es va inaugurar el 22 de març de 2007.**

En conseqüència, l'informe anual de la síndica⁴⁰ va destacar que l'esforç municipal per promoure l'ús de la bicicleta havia de ser múltiple, millorant les condicions perquè els i les ciclistes poguessin circular amb seguretat, amb un increment substancial de la xarxa de carrils bici, de carrers de prioritat invertida i de punts d'estacionament, així com treballar alhora pel coneixement i compliment de la normativa. **La defensora invocava la necessària convivència entre vianants, ciclistes i conductors**, i potenciava el civisme i el respecte entre els diferents agents, atès que potencialment qualsevol ciutadà o ciutadana pot ser ciclista, conduir un vehicle o vianant. L'informe anual reiterava les **recomanacions** següents:

- **Aplicar amb rigor la normativa existent que afecta la circulació i imposar-la ponderadament en funció de la gravetat.**
- **Ampliar la xarxa de carrils bici segregats de la circulació de vehicles i vianants.**

³⁹ OCCV, modificació 2007

<https://bop.diba.cat/temp/03_070579999.pdf!!!<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/86848>>.

⁴⁰ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2007

<<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2007.pdf>>.

2008

Com s'explicava en l'informe anual d'aquell any 2008,⁴¹ els motius principals de disconformitats se centraven en la gestió del servei Bicing: cobraments presumptament indeguts d'imports, recàrrecs, bloqueig de targeta, etc. En aquest sentit, la síndica va recomanar:

- **Actuar amb més rapidesa i agilitat en la revisió dels expedients de les persones usuàries del servei Bicing**, especialment quan l'usuari o usuària té bloquejat l'accés al servei, i atendre correctament les al·legacions de les persones usuàries penalitzades.
- **Estudiar una fórmula que compensi el temps transcorregut sense poder utilitzar el servei Bicing per causes no atribuïbles a l'usuari o usuària.**

De nou, la síndica insistia sobre el fet que ***els i les ciclistes no haguessin de compartir les voreres amb les persones que van a peu, ja que es tractava del seu espai i el seu entorn quedava pertorbat***, i reiterava la necessitat ***d'una xarxa de carril bici suficientment àmplia i segura per als i les ciclistes que donés resposta a la demanda real***.

2009

L'informe corresponent a l'any 2009⁴² recollia que les queixes presentades a la Sindicatura de Greuges de Barcelona en l'àmbit de la bicicleta de nou tornaven a estar vinculades a la gestió del Bicing. D'una banda, relacionades amb el servei (penalització econòmica per l'excés d'ús, el procediment d'atenció i gestió de les incidències i reclamacions, el manteniment i la redistribució de les bicicletes), però també per la manca de control del compliment de les normes de circulació i indisciplina viària per part dels usuaris i usuàries del servei Bicing, l'actitud dels quals creava una certa sensació d'inseguretat i incomoditat a les persones vianants.

Les recomanacions destacades de la síndica, en l'àmbit de la bicicleta, efectuades l'any 2009 van ser:

- **Unificar els criteris de senyalització per destacar la prioritat de pas dels i les vianants i que es fes una valoració de les interseccions de pas de ciclistes i de**

⁴¹ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2008
< <https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2008.pdf> >.

⁴² Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2009
< <https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2009.pdf> >.

vianants on calia reforçar la prioritat de les persones vianants amb senyalització horitzontal.

- **Millorar les garanties del correcte retorn de les bicicletes** per mitjà d'un comprovant d'ús en el moment de l'ancoratge de la bicicleta, per evitar situacions en què davant de l'exigència d'una penalització considerada indeguda, l'usuari o usuària no disposava de proves per acreditar les seves al·legacions.
- **Fomentar la disciplina viària dels i les ciclistes per garantir la seguretat de les persones vianants.**
- **Millorar la informació als usuaris i usuàries de les bicicletes sobre la normativa** que regula la circulació d'aquests vehicles per evitar conflictes sobre la preferència de pas.
- Exercir un **control més rigorós del compliment de la normativa.**
- **Millorar la disponibilitat del parc de vehicles i el manteniment de les bicicletes** per consolidar els beneficis del servei Bicing.

2010

L'informe 2010 de la Sindicatura de Greuges de Barcelona⁴³ informava de les millores de gestió implementades en el servei Bicing, en consideració a les recomanacions emeses per la síndica sobre el correcte retorn de les bicicletes per evitar situacions de penalització improcedent, com ara afegir un segon sensor als ancoratges, i modificar els lectors per protegir el sistema electrònic a fi de millorar-ne la fiabilitat. Així mateix, també es va informar de la revisió dels procediments d'atenció a les persones usuàries per resoldre amb una major efectivitat i diligència. El servei Bicing també s'adheria a l'arbitratge com a sistema de resolució de conflictes. **Cal dir que el nombre de queixes rebudes en relació amb aquest servei es va reduir més d'un 90 % al llarg de l'any 2010.**

Tot i això, en l'àmbit de la circulació i la mobilitat, diversos ciutadans i ciutadanes seguien dirigint-se a la Sindicatura per exposar les seves queixes en relació amb la circulació de ciclistes que no complien la normativa de circulació, en concret circular a gran velocitat per voreres i places sense respectar la prioritat dels i les vianants ni els semàfors. Les queixes també exposaven la seva disconformitat amb les respostes a les reclamacions dirigides prèviament a l'Ajuntament, on s'indicava que es treballava per regular l'ús de la via pública

⁴³ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2010
<<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2010.pdf>>.

promovent campanyes de conscienciació i que les patrulles de la Guàrdia Urbana tenien l'avís d'incrementar la vigilància i feien nombroses denúncies per actes incívics.

En canvi, les persones demandants referien que, en més d'una ocasió, i després de dirigir-se personalment a agents de la Guàrdia Urbana per denunciar incompliments, els havien manifestat **la dificultat per intervenir amb els i les ciclistes per la dificultat d'identificar-los ja que no porten matrícula.**

L'informe de la Sindicatura 2010 recollia que, segons dades municipals, diàriament es duïen a terme 102.000 viatges amb bicicletes. S'indicava que les campanyes de conscienciació no havien tingut l'efecte desitjat i que les multes imposades eren realment insignificants.

2011

L'any 2011 vam elaborar l'estudi monogràfic sota el títol *La bicicleta a la ciutat*,⁴⁴ que va ser presentat el mes de novembre i del qual es va fer una publicació. Els objectius de l'estudi van ser analitzar l'eficàcia de l'acció del Govern municipal en el desplegament de la promoció de la bicicleta, detectar els problemes o desajustos del creixement del seu ús i, finalment, assenyalar algunes propostes o mesures de millora. L'estudi desglossava la implantació de la bicicleta com a mitjà habitual de desplaçament, l'encaix que aquest vehicle havia tingut en la mobilitat global de la ciutat, l'impacte del servei Bicing i l'aplicació de la normativa reguladora de la circulació.

Algunes de les conclusions de l'estudi van ser les següents:

- És necessari treballar per aconseguir un encaix correcte dels i les ciclistes en la mobilitat a la ciutat. L'èxit de la promoció de la bicicleta depèn del reconeixement del seu paper i de l'assignació d'un espai propi en la planificació de la ciutat.
- La bicicleta és idònia per als desplaçaments a la ciutat: sostenible, econòmica, silenciosa, fàcil de conduir, ocupa poc espai i permet circular a una velocitat mitjana de 15 km/h.
- També té unes limitacions que cal tenir en compte, com són la seva fragilitat i l'esforç físic que requereix la seva propulsió, fet que pot provocar que algunes actituds ciclistes busquin el camí més curt i més ràpid i que no compleixin les normes.
- Per aconseguir una mobilitat sostenible i afavorir el dret a la tranquil·litat, cal prioritzar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic. Comporta reduir els espais destinats a la circulació i a l'estacionament dels cotxes.
- **El disseny actual de la via pública no està encara adaptat a la circulació de la bicicleta.**

⁴⁴ La bicicleta a Barcelona <<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/monografics/bicicleta.pdf>>.

- La Sindicatura ha exposat reiteradament a l'Ajuntament els problemes de compatibilitat que hi ha entre les persones ciclistes, vianants i conductores de vehicles de motor.
- No comptem amb una planificació sòlida. **Hi ha continus canvis de tendència i moltes de les actuacions previstes fa escassos anys no es tenen en compte** actualment.
- El servei Bicing s'ha implantat precipitadament. Encara no es disposa d'una xarxa viària per a les bicicletes suficient per garantir la seguretat dels i les ciclistes i de les persones vianants.
- Malgrat que és el mitjà de transport que ha crescut més els darrers anys, els desplaçaments en bicicleta representen l'1,37 % de la mobilitat a la ciutat.
- **En la construcció dels carrils bici es prioritza l'estalvi d'espai abans que l'efectivitat i comoditat de les vies per circular-hi.**
- La xarxa de vies ciclistes perquè sigui eficaç ha de ser contínua.
- Els carrils bidireccionals comporten un cert perill a les vies en què la resta de vehicles circulen en un únic sentit de circulació.
- La cohabitació de ciclistes i vianants hauria de ser un fet excepcional, ja que són dues maneres ben diferents de desplaçament.
- L'Ajuntament no exerceix amb prou rigor el control de la disciplina viària d'ocupació dels espais dels i les vianants perquè és conscient que la xarxa ciclista té encara molts dèficits.

En aquell moment, i resultat de l'estudi, partint del fet que s'apostava de manera decidida per l'impuls de l'ús de la bicicleta a la ciutat i que havia de tenir protagonisme en els plans de mobilitat, la síndica va emetre un seguit de **recomanacions**:

- Establir un pla d'infraestructures per a la bicicleta, amb actuacions temporalitzades.
- Reduir l'espai destinat al trànsit de vehicles de motor i destinar-lo a les bicicletes.
- **Revisar i modificar la xarxa de carrils bici actual per reforçar la seguretat dels i les ciclistes i evitar conflictes amb les persones vianants i amb la resta de vehicles.**
- **Senyalitzar, diferenciar o segregar els carrils situats a la vorera de manera que sigui clar l'espai destinat als i les ciclistes i el de les persones vianants.**
- Implantar carrils bici en tota la xarxa viària bàsica.
- Pacificar el trànsit en tota la xarxa secundària implantant la senyalització i la regulació de les zones 30.
- Crear una xarxa contínua que permeti desplaçaments segurs utilitzant els carrils bici i les zones 30.
- Controlar amb mitjans tecnològics que no se superi la velocitat màxima a què han de circular els vehicles a les vies urbanes.

- Revisar les fases semafòriques per tal de compatibilitzar el trànsit de vehicles de motor i el de bicicletes amb la màxima eficiència.
- Efectuar una vigilància més acurada per posar fre a les infraccions dels i les ciclistes.
- Impulsar campanyes d'educació viària i informar de l'Ordenança que regula l'ús de la bicicleta a Barcelona.
- Potenciar el registre de les bicicletes, com a mesura d'identificació de les bicicletes i per dissuadir els robatoris.
- Incentivar que els i les ciclistes disposin d'una pòlissa d'assegurança.
- Incrementar el nombre d'estacionaments de bicicletes a la via pública.
- Treballar perquè les llicències urbanístiques incloguin l'aparcament de bicicletes en edificis públics i privats, d'acord amb el que estableix la normativa.

2012

El Pla de Foment de la Bicicleta,⁴⁵ de juliol del 2012, preveia cinc eixos de treball (actuacions carril bici, zones 30, mesures de xoc, modificació de l'article 14 de l'Ordenança de circulació, infraestructures per a l'aparcament de bicicletes), i assenyalava un calendari d'actuacions.

L'any 2012 el gruix de les queixes vinculades a l'ús de la bicicleta va ser per l'increment de preus del servei Bicing. Durant l'octubre del 2012 vam rebre 113 de queixes i peticions de ciutadans i ciutadanes i col·lectius en què exposaven la seva disconformitat amb el projecte de l'empresa municipal B:SM d'augmentar la tarifa plana del servei Bicing en un 116 % per a l'any 2013.

Des de la Sindicatura, i després d'analitzar les dades aportades des de B:SM, l'Anuari Estadístic de la Ciutat de Barcelona i la normativa aplicable, es va emetre una **decisió que contenia un conjunt de declaracions**, recollides en l'informe anual:⁴⁶

- Declarar que el projecte d'increment de tarifes no contravé directament cap dret dels que proclamen la Carta de Ciutadania i la Carta de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat. Declarar que les dades aportades per B:SM són concloents sobre la necessitat de modificar el sistema tarifari per fer-lo més equitatiu i evitar a llarg termini un col·lapse de creixement. En qualsevol cas, si s'ha d'incrementar el preu

⁴⁵ <https://es.slideshare.net/Barcelona_cat/pla-de-foment-de-la-bicicleta>.

⁴⁶ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2012

<<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2012.pdf>>.

de l'abonament, aquest increment ha de ser gradual i ponderat, ja que té un impacte en les economies més febles.

- Declarar que els aspectes positius del transport en bicicleta a la ciutat per mitjà d'un servei públic com el Bicing justifiquen una subvenció del seu cost, la qual en tot cas hauria de ser ponderadament superior a la dels transports motoritzats que consumeixen energia no renovable.
- Declarar que s'observen algunes disfuncions en el sistema tarifari actual basat en subvenció per usos (usos que sobrepassen els 30 minuts, usos de retorn a cotes altes i usos familiars) que mereixen un tractament especial en la tarifació.
- Recomana a B:SM que en el seu projectes de tarifes:
 - Es mantingui la incentivació de l'ús general de la bicicleta a la ciutat o consideri la possibilitat de bonificar els usos que comporten una remuntada de cota enfront dels que són de descens.
 - Estudiï la graduació per minuts del cost dels trams d'ús superiors a 30 minuts o estudiï la implantació d'un abonament familiar que inclogui joves des dels 14 anys.

Cal dir que l'Ajuntament va optar per mantenir vigent els preus del servei Bicing per al 2013 fins a una nova proposta. Es va informar la Sindicatura que s'havia creat un grup de treball amb diferents agents interessats per tal d'elaborar un nou model tarifari sostenible i eficient que garantís la qualitat del servei.

2013

Aquell any la Sindicatura⁴⁷ va rebre diferents queixes en relació amb el servei Bicing i la xarxa de carril per a bicicletes. Vinculat al Bicing, alguns ciutadans i ciutadanes van exposar la manca de manteniment del servei i van mostrar de nou la seva disconformitat en relació amb la penalització per excés d'ús.

Cal assenyalar que l'any 2012 es va presentar el Pla de foment de la bicicleta, que comprenia el període 2013-2015.⁴⁸ El Pla plantejava que resultava necessari un canvi de model en els desplaçaments ciclistes per fer sostenible el creixement del mode bicicleta. Presentava cinc grans eixos d'actuació:

1. Actuacions als carrils bici de la ciutat: **estudi de zones amb alta accidentalitat, manca de continuïtat de la xarxa**, nous eixos ciclistes i carrils d'actuació prioritària.
2. **Mesures de xoc a les cruïlles amb tres o més accidents.**

⁴⁷ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2013

< <https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2013.pdf> >.

⁴⁸ Pla de foment de la bicicleta

<<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jsui/bitstream/11703/85097/1/10408.pdf>>.

3. Millora de l'ús ciclista a les zones 30: pictogrames de bicicletes a la calçada i connectivitat entre les diferents zones 30.
4. Modificació de l'article 14 de l'Ordenança de circulació, amb l'objectiu de simplificar els paràmetres de compliment de la norma, tant per part del o la ciclista com de la Guàrdia Urbana de Barcelona (GUB).
5. Infraestructura d'aparcament per a bicicletes. Es preveia la creació de 5.000 noves places, amb especial atenció a les universitats i estacions ferroviàries, així com la introducció de sistemes d'aparcament de bicicletes plegables en edificis administratius.

2014

La mobilitat seguia preocupant a la ciutadania. Tot i que, en menor mesura, la circulació de les bicicletes seguia sent un tema objecte d'atenció de queixes de la nostra institució. Es recordaven les recomanacions emeses des de la Sindicatura (pla d'infraestructures, senyalització, carrils bici, etc.) i es constatava que les situacions detectades no havien estat objecte de gaires millores. A través de l'estudi de diversos casos, la síndica segueix denunciant les deficiències existents a la xarxa de carrils bici, que no s'apreciava com a prioritat per l'Ajuntament en les obres de mobilitat.

A l'octubre del 2014, la Sindicatura va obrir una nova actuació d'ofici per conèixer l'evolució de les mesures d'implementació de l'ús de la bicicleta a la ciutat, la inversió realitzada i l'activitat educativa i sancionadora exercida, detectar les dificultats de la seva adequació, així com les propostes de millora a plantejar a l'Administració municipal.

L'informe del 2014⁴⁹ referia la tramitació del Pla de mobilitat urbana 2013-2018⁵⁰ de la ciutat, com a instrument de planificació definidor de les línies d'actuació per governar la mobilitat urbana, que havia comptat amb una àmplia participació a través del Pacte per la Mobilitat. Plantejava un conjunt de mesures encaminades a donar més protagonisme a les persones que van a peu i les que van en bicicleta, a fomentar l'ús del transport públic col·lectiu i a reduir l'ús del vehicle privat, amb l'objectiu de millorar la qualitat de la ciutat, la seguretat viària i l'eficiència del conjunt del sistema de mobilitat.

L'informe anual també posava de manifest que l'incompliment de l'article 14 de l'Ordenança de circulació en relació amb la circulació, la velocitat i l'estacionament de les bicicletes i **de les normes del Codi de circulació (semàfors, passos de vianants...) es podia**

⁴⁹ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2014
<<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2014.pdf>>.

⁵⁰ Pla de mobilitat urbana 2013-2018.

visualitzar diàriament en els carrers de la nostra ciutat, tot i que no era exclusiu de les persones ciclistes. Les recomanacions que s'havien expressat l'any 2011 es mantien i eren plenament vigents.

2015

L'any 2015 vam seguir amb l'actuació d'ofici i es comencen a rebre queixes derivades de la circulació de vehicles de mobilitat personal elèctrics per les voreres, que han seguit ampliant-se posteriorment a altres aspectes, com els carrils bici, la seguretat viària, les zones 30 o la restricció de la circulació de vehicles en zones de vianants. Alhora, per primera vegada es va invertir la tendència a l'alça del nombre de sancions imposades al col·lectiu de ciclistes. D'altra banda, les dades aportades per la Regidoria de Mobilitat, així com les extretes de l'informe sobre dades bàsiques de mobilitat 2015,⁵¹ confirmaven la tendència a l'alça dels desplaçaments en bicicleta, així com l'accidentalitat relacionada amb el seu ús.

Es va seguir copsant la preocupació que l'ús de la bicicleta genera entre els diferents agents implicats (vianants, persones conductores de vehicles de motor i les mateixes bicicletes). En essència, es recollia que les persones que van a peu sentien vulnerats els seus drets de desplaçament pacífic per la ciutat i contemplaven reiterades infraccions comeses per les bicicletes sense que s'evidenciés una acció correctora per part de l'Administració, fet que els dificultava admetre i assumir l'aposta i la inversió feta per part de l'Ajuntament.

El mes de novembre del 2015 es va aprovar al Plenari del Consell Municipal la **Mesura: Estratègia de la bicicleta per Barcelona**.⁵² Entre d'altres, refereix la xarxa de carrils bici i itineraris ciclistes i criteris d'ordenació viària de carrils bici, amb l'elaboració d'un **manual revisat de criteris d'implantació d'aquests carrils, senyalització vertical i horitzontal i regulació semafòrica**.

Les recomanacions de la síndica envers aquest àmbit durant l'any 2015 van ser les següents:

- Adequar l'Ordenança d'ús de les vies i espais públics, l'Ordenança de vianants i vehicles i el Decret d'Alcaldia del 7 de maig del 2014, **sobre circulació dels nous**

⁵¹ Dades bàsiques de mobilitat 2015 <https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/WEB3_DADES-BASIQUES-MOBILITAT15_0_0.pdf>.

⁵² Mesura: Estratègia de la bicicleta per Barcelona
<file:///C:/Users/am22159/Downloads/mesugovesb_2015.pdf>.

vehicles de mobilitat personal, amb l'objectiu d'harmonitzar les prescripcions en interès de les persones que van a peu.

- Difondre intensivament les normes condicionants de la circulació pels espais públics de les bicicletes i dels diversos vehicles de mobilitat personal, per tal que tant les persones usuàries d'aquests mitjans de transport com les que van a peu coneguin els seus drets i obligacions.

2016

L'informe de l'any 2016⁵³ referia la finalització de **l'actuació d'ofici sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat de Barcelona**,⁵⁴ iniciada l'any 2014, un cop obtinguda la diferent documentació demanada. Es va poder constatar la tendència a l'alça de l'accidentalitat vinculada a l'ús de la bicicleta. D'altra banda, tot i que s'havia incrementat la xarxa viària per a bicicletes, una gran part de la via pública seguia sense estar adaptada per a la circulació d'aquests vehicles, de manera que encara era difícil fer compatible l'ús de la bicicleta amb els i les vianants i altres vehicles, sobretot quan es produïen punts de coincidència obligada, com per exemple a les zones d'espera de pas en una cruïlla de carrers i parades d'autobús. També es posava de nou de manifest el perill que representa la implantació de carrils bici bidireccionals en carrers d'un únic sentit de circulació, en especial per a les persones i ciclistes que no respecten els semàfors.

Es va detectar una manca d'educació viària, no atribuïble sols als vehicles de motor i ciclistes, sinó també als i les vianants. Es deduïa de la freqüència de determinades infraccions que els controls no eren efectuats de manera suficient ni adequada, a l'efecte de fer complir les normes en matèria de circulació per una manca de dotació suficient d'efectius de la Guàrdia Urbana i d'accions educatives.

També es va posar de manifest la preocupació de la síndica pel fet que l'impuls efectuat per promoure l'ús de la bicicleta no s'hagués produït sobre uns sòlids fonaments d'ordenació viària i de control per estalviar incidents amb els i les vianants, així com la prevenció d'accidents.

⁵³ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2016
<<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2016.pdf>>.

⁵⁴ Informe *L'ús de la bicicleta a Barcelona*
<https://sindicadegreugesbcn.cat/pdf/resolucions/res_701485802257.pdf>.

En aquell moment, es remarcava que al llarg de deu anys encara no s'havia arribat a disposar de carrils suficients i continus, ni de semaforització i senyalització adequada, entre d'altres. Les recomanacions de l'any 2016 es concretaven en uns grans eixos tendents a reduir l'accidentalitat i afavorir el dret a la tranquil·litat, **i posaven en relleu la manca d'educació viària per part del conjunt d'agents implicats:**

- **Traslladar el màxim dels carrils bici existents a la calçada**, aplicant les mesures necessàries per garantir la seguretat del i la ciclista enfront de la resta de vehicles.
- Reforçar la tasca dels i les agents de la Guàrdia Urbana en relació amb el compliment de la normativa amb una tasca pedagògica i sancionadora.
- **Restringir la implantació de carrils bici de doble sentit a favor de carrils de trànsit unidireccional.**
- Augmentar els senyals d'avís per als i les ciclistes quan circulen per aquest tipus de carril i s'aproximen als passos de vianants, així com recordar la prioritat de pas de les persones vianants.
- Prioritzar els treballs endegats per crear un xarxa contínua que permeti els desplaçaments segurs utilitzant els carrils bici i les zones 30.
- **Revisar el traçat dels carrils bicis existents i els de nova implantació** per tal que el seu disseny sigui el més atractiu possible per col·lectiu ciclista i faciliti un ús adequat i cívic.
- Considerar la possibilitat que, en cruïlles amb un volum de trànsit de vehicles i vianants que ho permeti, el o la ciclista no hagi d'aturar-se innecessàriament (ús del llum groc), especialment en sentit pujada i per a la realització de girs.
- **Apostar decididament per l'educació viària** per recuperar el respecte de l'espai comú de confluència entre les diferents modalitats de desplaçament per la ciutat.

2017

En l'àmbit normatiu cal fer referència que per l'Acord de 26 de maig de 2017, del Plenari del Consell Municipal, es va incorporar a l'Ordenança de Circulació de vehicles i vianants (OCV) l'article 14 relatiu als usos i circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes. També es va introduir l'article 71 sobre infraccions i sancions en matèria de bicicletes i vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes.

El 9 de juny de 2017 es va rebre l'informe de la Regidoria de Mobilitat amb resposta a les recomanacions emeses en l'actuació d'ofici sobre l'ús de la bicicleta que es va concloure l'any anterior.

En relació amb el trasllat dels carrils bici a la calçada o la possibilitat que, en cruïlles amb un volum de trànsit que ho permetés, es valorés l'ús del llum groc, especialment en sentit pujada i per a la realització de girs, es va informar des de l'Ajuntament que ja s'hi estava treballant.

Es va informar que la xarxa de bicicletes s'ampliaria en un total de 62 quilòmetres per augmentar la connectivitat entre carrils i que aquells que connectessin amb zones 30 tindrien un espai habilitat per poder accedir-hi, i també s'informava de noves instal·lacions per a l'estacionament. També s'indicava que amb propers canvis es prohibiria l'ús de les voreres per les bicicletes, excepte en punts on s'indiqués el contrari. **Així mateix, sobre la revisió dels traçats dels carrils bici existents i de nova implantació, a fi que el disseny facilités el seu ús de forma correcta i cívica, s'informava que totes les obres i projectes existents havien de complir i complien amb allò establert en el Manual de disseny de carrils bici.**

S'indicava que es procediria l'estudi de les recomanacions sobre els reforços de senyalització, la previsió d'aparcaments per a bicicletes en els habitatges plurifamiliars de nova planta, la instal·lació de panells lluminosos indicatius de la velocitat de circulació o el control efectiu del compliment de la normativa reguladora del lloguer de bicicletes per a ús turístic.

En relació amb la recomanació sobre la reimplantació de les plaques municipals de matrícules per a bicicletes, per equiparar la seva identificació a la resta de vehicles o la possibilitat d'establir una taxa, es va indicar que s'estudiaria la petició, tot i que entenien que, d'acord amb exemples internacionals, aquella pràctica no incentivava l'ús de la bicicleta. El mateix es responia per part dels serveis municipals en relació amb la recomanació que l'Ajuntament instés l'Administració competent que regulés l'obligatorietat de disposar d'assegurança per a tercers i en promogués la tinença per a particulars i empreses de lloguer.

D'altra banda, la síndica va emetre una decisió corresponent a la queixa presentada l'any anterior amb motiu d'un atropellament per una bicicleta amb el resultat d'una víctima mortal a l'avinguda Diagonal de Barcelona.⁵⁵ Tenint en compte tota informació de què disposava i el resultat de la visita realitzada, la síndica va considerar que la preservació de la seguretat dels i les vianants davant dels carrils bici en vorera era totalment insuficient. **Vilà va recomanar a l'Ajuntament de Barcelona que considerés com una prioritat del seu mandat la segregació de tots els carrils bici en vorera a la calçada i traslladar**

⁵⁵ Decisió de la institució de la Síndica de Greuges de Barcelona
<https://sindicadegreugesbcn.cat/pdf/resolucions/res_951488470831.pdf>.

urgentment tot el carril bici de l'avinguda Diagonal a la calçada lateral, tal com ja s'havia fet al tram entre les places de Cinc d'Oros i la de Francesc Macià.

2018

Aquell any es van seguir rebent a la Sindicatura queixes relacionades amb les bicicletes i la seva circulació. Del 2018, cal referir una queixa presentada en relació amb la circulació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal al carrer Marina, entre la Gran Via de les Corts Catalanes i l'avinguda Diagonal. **S'exposava que el carril bici ubicat en aquest tram sobre la vorera** no es respectava i estava molt proper a l'accés a l'entrada del metro, parada d'autobús i als bancs, sovint utilitzats per gent gran.

Cal assenyalar que la informació rebuda en resposta a la demanada d'informació efectuada des de la Sindicatura no indicava aquest tram de via com un espai amb conflictivitat detectada, tot i que de la consulta de les actes de les sessions de treball del Pla de mobilitat urbana del Pacte per a la Mobilitat de Barcelona, en concret la sessió de data 9 d'abril de 2018, es constata que, en el torn de paraules obert a les persones assistents, es van posar de manifest els problemes de seguretat del carril bici Diagonal-Marina, lloc on s'havien produït diversos accidents. Hi consta que **el carril bici de Diagonal-Marina va en contra de la seguretat. Hi ha un alt nivell de ferits i queixes**. Així mateix, per part dels representants municipals es va respondre, en relació amb el carril bici Diagonal-Marina, **que era una solució provisional, i que estava prevista una actuació al mes de maig per eliminar el pendent i el carril bici en vorera**.

Finalment i en l'àmbit normatiu, cal recordar que la modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de l'any 2015 prohibia la circulació de les bicicletes per les voreres, tret d'algunes excepcions, però establia una moratòria de 18 mesos per desplegar la infraestructura ciclista prevista en la Mesura: Estratègia de la bicicleta abans de l'aplicació de la normativa municipal.

2019

Com s'ha indicat, un dels temes recurrents en les queixes de la ciutadania barcelonina durant aquests quinze anys ha estat la circulació de les bicicletes per les voreres, que teòricament en aquest any hauria d'haver finalitzat. **A partir de l'1 de gener del 2019, les bicicletes no podien circular per les voreres, excepte quan aquesta fes més de 5 metres i disposés de 3 metres d'espai lliure de pas o quan se circula de nit (entre les**

22:00 i les 7:00 h) per voreres que fan més de 4,75 metres i disposen de 3 metres d'espai lliure de pas.⁵⁶

La informació de la pàgina web de l'Ajuntament explica que els i les ciclistes **menors de 12 anys**, junt amb les persones adultes que els acompanyin, són els únics que poden circular a qualsevol hora per qualsevol vorera, sempre respectant la prioritat dels i les vianants. S'ha de tenir en compte que, **si el carrer disposa de carril bici o espai habilitat per a la seva circulació, es manté la prohibició de circular per la vorera fins i tot en les excepcions indicades. Quan el carril bici està situat a la vorera, la velocitat màxima permesa és de 10 km/h.**

En l'informe de l'any 2019,⁵⁷ la Sindicatura exposava que el creixement de la xarxa ciclista s'havia traduït en un increment continuat de les persones usuàries que utilitzen la bicicleta com a mitjà de transport habitual, als quals calia sumar altres ciutadans i ciutadanes que, per als seus desplaçaments, fan ús habitualment d'aquests mateixos carrils pedalables, com ara els desplaçaments amb patinets elèctrics, rodes o altres vehicles de mobilitat personal. **La síndica va manifestar la necessitat de fer compatible aquests usos amb la resta de persones que es desplacen pel seu entorn, com són els i les vianants.**

Precisament, l'increment de persones que en fan ús i les característiques d'alguns punts de la xarxa ciclista ha portat a punts de conflicte entre ciclistes i la resta d'agents, que, en alguns casos, deriven en problemes de seguretat viària o una percepció d'inseguretat per la ciutadania, especialment per aquells col·lectius més vulnerables o amb major dificultat de moviment.

2020

Des de l'Ajuntament, en data 25 de gener de 2020, s'informava de la prioritat que es volia donar als i les vianants i reduir la velocitat de circulació a la ciutat a 30 km/h sota el lema d'*Una ciutat més verda i més apta per caminar i jugar*,⁵⁸ com a objectius de dues iniciatives presentades per fer l'espai públic més segur i saludable: "Obrim carrers" i "Ciutat 30".

⁵⁶ <<https://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/ca/fi-moratoria-bicicletes-a-les-voreres>>.

⁵⁷ Informe de la Sindicatura de Greuges de Barcelona 2019
<<https://www.sindicadegreugesbcn.cat/pdf/informe/informe2019.pdf>>.

⁵⁸ Una ciutat més verda i més apta per caminar i jugar
<https://www.barcelona.cat/infobarcelona/ca/tema/mobilitat-i-transport/una-ciutat-mes-caminable-jugable-i-verda_906636.html>.

En concret, l'Ajuntament comunicava que ***Barcelona pren el repte de transformar-se en una ciutat 30, una metròpolis on la velocitat màxima de circulació dels vehicles sigui de 30 km/h. Es tracta d'una mesura necessària per millorar la seguretat dels vianants i reduir l'accidentalitat i la gravetat de les lesions. Reduir la velocitat màxima de 50 km/h a 30 km/h redueix la taxa de mortalitat en atropellaments d'un 45% a un 5%.***

La situació imprevista provocada per la pandèmia de la COVID-19 ha accelerat, i en part precipitat, l'ampliació i nous espais i itineraris per fomentar els desplaçaments per mitjà de mitjans individuals i sostenibles, principalment a peu i en bicicleta.

Aquestes modificacions s'han efectuat, en essència, restringint l'espai de circulació i d'estacionament dels vehicles de motor i algunes mesures han arribat, fins i tot, a produir afectacions sobre el transport públic, com per exemple limitacions o modificacions del transport públic de superfície amb motiu del programa "Obrim carrers".^{59 60}

Aquestes i altres actuacions en el seu conjunt han motivat l'obertura d'una actuació d'ofici per part de la Sindicatura de Greuges de Barcelona, a fi d'estudiar la possible afectació de drets que s'hagi pogut produir.

S'ha transformat la fisonomia de bona part de la ciutat, en moltes ocasions utilitzant intervencions temporals, que han materialitzat en poc temps, i amb nous elements de senyalització o imatge (tanques, pilones, pintura...). Algunes accions potser ja estaven previstes, d'altres són noves i/o innovadores i caldrà veure si es consolidaran o seran objecte de revisió i/o modificació. De totes maneres, s'ha generat un debat i confusió a la ciutadania, amb casos tan notoris com l'ampliació de la vorera de la Via Laietana, destinada a l'ús dels vianants i que ha estat utilitzada per ciclistes i gent amb patinet.

Poden haver-se produït afectacions, especialment a persones amb diversitat funcional o sensorial, entre altres usuaris i usuàries, pel fet de trobar-se en nous espais sense disposar d'informació clarificadora. Les persones usuàries de les zones de càrrega i descàrrega també han notat la incidència dels nous usos i espais.

Trobem nous carrils bici segregats que ocupen l'espai de vehicles estacionats i serveis urbans com els contenidors de brossa, que han deixat d'estar a tocar de la vorera, i que assumeixen la funció de segregació de la resta del trànsit rodat. Aquest model no és nou i la

⁵⁹ Document Ampliem la xarxa d'itineraris segurs per caminar (estiu 2020)
<https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documentacio/infografia_itineraris_vianants_estiu_2020.pdf>.

⁶⁰ Mesures de la nova normalitat. Mesures per garantir una nova mobilitat segura i sostenible. Itineraris segurs per als desplaçaments a peu
<<https://www.barcelona.cat/covid19/ca/proces-de-desconfinament-de-la-ciutat>>.

problemàtica que implica el creuament per part dels i les vianants dels carrils bici per accedir a serveis ja serà analitzat en el marc de l'estudi.

La creació dels nous espais per a vianants, bicicletes i vehicles de mobilitat personal han afectat altres elements, com les zones de càrrega i descàrrega o les places reservades d'estacionament dels vehicles de persones amb mobilitat reduïda, i altres elements com els contenidors de brossa que hagin vist modificat el seu emplaçament. Aquestes i altres actuacions en el seu conjunt han motivat l'obertura d'una actuació d'ofici per part de la Sindicatura de Greuges de Barcelona sobre els canvis de l'ús de l'espai públic i les actuacions d'urbanisme tàctic.

Cal recordar, com ja s'ha dit anteriorment, que totes les actuacions municipals postpandèmia han estat posteriors a l'encàrrec de l'estudi objecte d'aquest informe, per la qual cosa no s'han pogut tenir en compte ni queden reflectides en les observacions efectuades. Ara bé, les consideracions generals fetes segueixen sent vàlides.

6. L'OBJECTE DE L'ANÀLISI: ELS CONFLICTES A LES VIES PEDALABLES A LA CIUTAT DE BARCELONA

Una de les hipòtesis d'aquest treball era analitzar la incidència que té el disseny, la planificació i la senyalització dels espais pedalables en els conflictes que es produeixen en aquests.

Per aquest motiu, i com a pas previ per facilitar-ne l'anàlisi, es creu necessari conceptualitzar, d'acord amb la regulació jurídica i tècnica que les defineix, els diferents tipus de vies.

La Llei 19/2001, de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària (LSV), aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març,⁶¹ definia **via pedalable** com la **via especialment condicionada per al trànsit de bicicletes, amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, i l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles**.

Posteriorment, el Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre,⁶² pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària (LSV), manté la definició inicial **però canvia el concepte *bicicleta* per *velocípedes***.

Sota aquesta definició àmplia d'aquest tipus de vies s'ha considerat poder incorporar-hi aquelles que dins de la LSV no tenen una menció específica, però sí que es troben definides en el manual de l'AMB i en el manual de l'Ajuntament de Barcelona quan refereix la configuració del disseny i estructura dels diferents tipus de vies presents a la nostra ciutat. També s'hi fa referència en el document Mesura: Estratègia de la bicicleta per Barcelona (2015), que, de manera diferenciada als carrils bici, considera els carrers i zones de convivència, pacificació i prioritat invertida.

En el marc de les **OCCV de l'Ajuntament de Barcelona**, si bé no defineix conceptualment els diferents tipus de vies, refereix els usos per les vies urbanes i zones especialment habilitades –aquelles que la **normativa estableix com a destinades a la circulació de bicicletes**, que la **senyalització permet** i en les quals **existeixi una autorització expressa**–, de manera que es pot establir una diferenciació dels diferents tipus de vies per mitjà de l'ús que té establert. La modificació de l'article 14, efectuada l'any 2007, introdueix dos tipus de carrils: **el carril bici segregat i el carril bici en vorera**.

⁶¹ <http://transit.gencat.cat/web/.content/documents/normatives_i_legislacio/legislacio/llei19_2001.pdf>.

⁶² LSV <<https://portaljuridic.gencat.cat/eli/es/rdlg/2015/10/30/6>>.

L'any 2015 es modifica l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles i, en concret, l'article 14 deixa d'anomenar *bicicletes* per titular: **"Usos i circulació dels cicles i bicicletes a la ciutat"**, i **desapareix la referència als carril bici en vorera**. Així mateix, defineix la circulació per determinats espais (voreres, àrees de vianants, zones de prioritat invertida i carrers bici) i estableix les condicions i característiques de prioritats i circulació, però sense que s'acompanyi de la definició de l'espai.

6.1. Carrils bici

- **Carril bici en calçada**

Segons el **Reial decret legislatiu 6/2015 (LSV)**, un carril bici és una via ciclista que discorre **adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit**. D'aquesta definició es dedueix que com a mínim hi ha dues tipologies de carrils: unidireccional i bidireccional.

El **manual de l'AMB (2014)** defineix el carril bici com un **espai exclusiu per a les bicicletes, situat sobre la calçada i separat de la resta de la circulació per marques viàries que el delimiten**.⁶³ Estableix com a objectius la segregació del trànsit dels ciclistes respecte del vehicle privat, per augmentar la seguretat i la comoditat dels seus desplaçaments.

També aconsella la implantació de **carrils bici d'un únic sentit de circulació i preferiblement en el mateix sentit de circulació que el trànsit rodat**. En cas de ser necessària la implantació d'un carril bici en sentit contrari, recomana la instal·lació d'elements físics de protecció.

Segons l'AMB, els carrils bici s'havien de situar al costat dret de la calçada segons el sentit de la circulació, de manera general, tot i que **en vies per on circula el transport públic i aquest s'atura, es proposa, en la mesura del que sigui possible, traslladar-lo al costat esquerre de la calçada per evitar conflictes amb els punts de parada**.

Altres especificacions fan referència a:

- La prioritat de pas dels i les ciclistes respecte dels vehicles de motor i també quan aquests vehicles facin maniobres de gir a la dreta o a l'esquerra en calçada i tallin la marxa del o la ciclista.
- En algunes interseccions, la catifa vermella marca aquesta preferència de pas.

⁶³ Manual AMB (2016). Fitxa 2.4. Carrils bici. Fitxes 2.4, 2.5 <<https://transportpublic.org/manual-disseny-vies-urbanes-mobilitat-sostenible/>>.

- Les persones vianants no poden romandre, caminar o ocupar els carrils bici i, en travessar-los, han de respectar la prioritat dels i les ciclistes, excepte en aquelles zones destinades a aquest fi, com els passos de vianants, en què s'especifica la seva prioritat.

- **Unidireccional en calçada**

Pot ser en el mateix sentit de la circulació (carrers Consell de Cent, Diputació o Aragó) o també en sentit contrari.

- **Bidireccional en calçada**

Permet la circulació de bicicletes en els dos sentits de la marxa. Normalment se situen a l'esquerra de la via en el sentit de circulació dels altres vehicles (carrers Girona, Urgell, Sicília, Provença, etc.).

- **Carril bici en vorera**

La LSV defineix la vorera bici com una via ciclista senyalitzada sobre la vorera. L'article 14.2 de l'OCVV preveu que a les vies urbanes la circulació de bicicletes ha de desenvolupar-se per les calçades, carrils bici i zones habilitades, però empara la circulació sobre vorera amb determinats supòsits que permeten la seva excepcionalitat, en relació amb el compliment de mesures i espais de les voreres on s'ubiquen.

En aquest cas, el **manual de l'AMB** (fitxa 2.6)⁶⁴ descriu les **voreres bici** com **l'espai a la vorera (no parla de carril)**, destinat a la circulació de bicicletes, delimitat per mitjà de senyalització horitzontal i que pot complementar-se, en relació amb les persones vianants, amb mobiliari o arbrat, amb l'objectiu de segregar el trànsit dels i les ciclistes respecte del vehicle privat i augmentar la seguretat i la comoditat dels seus desplaçaments.

Ara bé, el mateix manual de l'AMB especifica que **es tracta de la solució menys desitjable d'entre tots els tipus d'infraestructures per a la bicicleta, ja que ocupa l'espai destinat als i les vianants.**

Es pot valorar la seva aplicació allà on les característiques dels carrers no permeten la implantació de carrils bici, sempre que l'amplada de la vorera ho permeti, que ha de tenir un mínim de 4 metres per a les vies ciclistes unidireccionals i de 5 metres per a les vies ciclistes bidireccionals, i, si l'amplada no ho compleix, es desaconsella implantar-los, tot i

⁶⁴ Manual AMB. Fitxa 2.6, pàgina 99 <<https://transportpublic.org/images/pdf/20140000-amb-manual.pdf>>.

que de manera general no es considera que siguin una opció vàlida les voreres bici bidireccionals.

S'indica que en els casos en què es prevegin conflictius, l'espai per a les bicicletes pot tenir menor cota que a la vorera.

La categorització que efectua l'Ajuntament, en canvi, sí que dona a aquestes vies el **tractament de carril bici**, que desglossa en:

- **Unidireccional en vorera**

Permet la circulació en un únic sentit (és el que trobem als separadors de trànsit de la Gran Via de les Corts Catalanes, entre els carrers Pau Claris i la Marina; i als separadors de trànsit de l'avinguda Diagonal, entre el passeig de Gràcia i Sicília, l'avinguda Meridiana, carrer Marina).

- **Bidireccional en vorera**

Permet la circulació de bicicletes en tots dos sentits de circulació (com a exemples d'aquests tipus de carrils tenim l'avinguda Diagonal des de Francesc Macià fins al Palau de Pedralbes, o la Gran Via de les Corts Catalanes des de la plaça Espanya fins a l'avinguda del Carrilet, carrer Salvador Espriu).

6.2. Vies pedalables

- **Zones de vianants amb plataforma única (carrer 10 i 20)**

Una de les conceptualitzacions que detalla l'article 14 de l'OCVV en el punt 2.3 és la referència a allò que s'entén per via urbana de plataforma única: **aquella que presenta un sol nivell arquitectònic o de rasant en el paviment entre la calçada i la vorera, malgrat que els materials que integrin aquestes parts de la via presentin diferències.**

Aquestes zones de prioritat invertida són àrees o carrers on les condicions de circulació de vehicles queden restringides a favor de la circulació de vianants. En aquestes zones, en el moment de les observacions, les bicicletes, els patins i els patinets gaudien de **prioritat** sobre la resta de vehicles, **però no sobre les persones vianants, i poden circular en els dos sentits de la via amb la velocitat limitada al tipus de via i/o senyalització. Les noves modificacions legislatives restringeixen les àrees de circulació dels patinets elèctrics en relació amb les zones de vianants.**

El **manual de l'AMB** descriu el concepte **carrers de convivència**⁶⁵ com les vies compartides entre vehicles, ciclistes i vianants, on les persones vianants i les bicicletes tenen prioritats respecte del transport motoritzat. S'afegeix que tenen com a objectiu la recuperació de la via com un espai de convivència per donar més protagonisme a les persones vianants i a les bicicletes, que poden utilitzar tota l'amplada de la via.

Cal tenir en compte que poden aplicar-se a carrers de la xarxa secundària on la velocitat pot estar limitada a 10 km/h o a 20 km/h. Els carrers de conveniència tenen amplades variables segons l'àmbit on s'implanten. En aquests carrers estan autoritzats els jocs i els esports a la via pública. Es recomana que aquests carrers estiguin dotats d'uns equipaments mínims (bancs, papereres, etc.) per augmentar el confort dels usuaris i usuàries, de manera que no limiti la mobilitat ni la visibilitat de les persones usuàries.

- **Carrer bici (carrer 30)**

Són carrers que es consideren de trànsit pacificat, en els quals es promou la circulació de ciclistes, ja que el tràfic d'automòbils té limitada la seva velocitat a 30 km/h.

En aquests carrers **les bicicletes han de circular en el sentit de la circulació de la via i tenen prioritats sobre la circulació de la resta de vehicles, però no sobre les persones vianants.**

El **manual AMB** els defineix com una via no segregada del trànsit amb límit de velocitat de circulació de 30 km/h i prioritats per a la bicicleta.

En aquestes vies es manté la segregació de la calçada i la vorera, que està senyalitzada amb pintura al paviment amb la limitació de velocitat.

D'acord amb el Manual de disseny de l'AMB, aquestes vies tenen com a finalitat augmentar el nivell de protecció dels i les ciclistes i vianants, millorar la seguretat als carrers i reduir les desigualtats entre els automòbils i les persones usuàries més vulnerables, com ciclistes i vianants.

Es tractaria d'una solució intermèdia entre els carrers convencionals i de convivència de la xarxa secundària, i presenta com a avantatges la reducció de la velocitat dels vehicles, la seva implantació immediata i un cost d'urbanització molt inferior respecte dels carrers de convivència.

⁶⁵ Manual AMB. Fitxa 2.2, pàgines 88 a 90 <<https://transportpublic.org/images/pdf/20140000-amb-manual.pdf>>.

Ara bé, també es consideraven certs desavantatges, com les possibles molèsties que podia produir a les persones usuàries del transport públic i del vehicle privat a causa d'elements físics per reduir la velocitat, per la seva incompatibilitat amb nivells de trànsit elevats i per deixar menys espais a les persones vianants respecte d'un carrer de convivència.

Tenint en compte que els carrers de zona 30 són vies urbanes on es limita la velocitat màxima de circulació a 30 km/h, mitjançant elements de senyalització i elements reductors de velocitat, des de l'AMB **es recomanava que aquestes vies no formessin part de la xarxa bàsica d'una població**. El manual de l'Ajuntament recomanava, l'any 2014, que tots els carrers urbans d'un únic sentit de circulació fossin classificats com a carrers de zona 30 si no formaven part de la xarxa bàsica de la població. I es podien complementar amb una senyalització que indiqués zona 30 amb una inscripció que indiqués "itinerari bicicletes".

Cal recordar l'increment d'aquests tipus de via a la nostra ciutat arran de la modificació del passat mes de març del límit de velocitat a 30 km/h als carrers no inclosos a la xarxa bàsica de Barcelona, amb l'objectiu de reduir el nombre de sinistres que es produeixen a la ciutat, així com sobre l'impacte acústic i el d'emissions, amb independència de tractar-se de vies d'un o dos carrils.⁶⁶

La darrera modificació de l'article 50 del Reglament general de circulació (RGC), vigent a partir del mes de maig del 2021, rebaixa el límit genèric de circulació de 50 km/h a 30 km/h, es refereix a vies d'un únic carril de circulació i preveu que les autoritats municipals puguin rebaixar els límits establerts al RGC prèvia senyalització específica. En aquest sentit cal pensar que la ciutat de Barcelona va anticipar-se a aquesta mesura més generalista. Altres municipis o ciutats, com Bilbao, a l'estiu del 2020 van passar a ser "ciutat 30".

Cal indicar que aquest model no estava previst en el moment de l'emissió de l'estudi i l'observació dels 10 punts.

6.3. Altres espais. Ronda Verda

Finalment, cal indicar que també es pot circular per altres espais com parcs i àrees verdes. A la ciutat de Barcelona, en espais com el Front Marítim, per tant, dins del nucli urbà, transcorre la Ronda Verda, que és un circuit senyalitzat de camins i carrils bicicleta, que alterna carrils bici segregats amb trams compartits amb

⁶⁶ Limitació de la velocitat a 30 km/h <<https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/decret-alcaldia-limitacio-velocitat-circulacio-30>>.

vianants, que travessa els grans sistemes naturals de la comarca del Barcelonès, de 72 quilòmetres, d'ús principalment lúdic.

7. PRINCIPALS CONFLICTES OBSERVATS

Tot i que la mostra se centra en l'observació en un temps limitat de 10 punts de la ciutat, tant els espais com els fets observats es poden considerar prou representatius del que succeeix, de manera que, més enllà del punt concret, permet tenir una visió generalista extrapolable al conjunt de la ciutat i poder efectuar una anàlisi de l'evolució de les mancances o problemàtiques detectades (cal recordar que es produeix abans de les intervencions efectuades per la COVID-19).

A partir de les ubicacions escollides com a mostra i les seves característiques, s'ha fet una abstracció de **les problemàtiques en funció del disseny, la tipologia de les vies o espais on es detecten i, finalment, els i les protagonistes d'aquestes i de les possibles infraccions.**

Des de la Sindicatura de Greuges de Barcelona s'ha considerat d'especial **interès l'anàlisi de les observacions realitzades des de la perspectiva dels possibles problemes d'estructura, senyalització i disseny, que han de ser objecte d'actuacions per part de l'Administració.**

Ara bé, s'ha de tenir en compte que l'estudi només ha considerat les il·legalitats o maniobres que poguessin tenir un conflicte directe en punts on conflueixen les trajectòries de bicicletes, vianants i vehicles. Per tant, hi ha situacions conflictives que, tot i que es poden percebre com a més o menys habituals (interferència en l'accés al transport públic, parquímetres, contenidors, itineraris afectats per obres a la via pública, etc.), no han estat observades, malgrat haver-se pogut constatar les circumstàncies que les originen.

7.1. Conflictes estructurals (derivats del disseny de l'espai públic)

Tot i que els conflictes són responsabilitat última de les persones que els provoquen, de les observacions es constata que **la configuració de l'espai públic i la senyalització contribueixen a agreujar les situacions conflictives i de risc.** En aquest sentit, cal indicar que en un 40 % dels punts observats s'han detectat dèficits en:

- **Mobiliari urbà i disseny de l'espai públic.** La disposició del mobiliari urbà, com terrasses de bar, jardineres, etc., interferia en la correcta circulació de les diferents persones usuàries de la via.
- **Mal disseny de la infraestructura.** Casos de solucions mal dissenyades o no adequades al nivell de les persones usuàries i les seves necessitats, com carrils massa estrets, parades de bus just sobre la vorera bici, parquímetres sobre els quals

no es pot operar estan situats al carril bici, o aparcaments per a motocicletes no suficients per cobrir la demanda.

- **Manteniment de la infraestructura i senyalització.** Amb independència del tipus de via o si es pot considerar la més adequada, s'han constatat en diversos punts exemples de pintura desdibuixada o en mal estat, així com senyalització contradictòria o insuficient. En aquest cas s'assenyalen com a punts rellevants els carrils bici sobre vorera de trams de la Gran Via, Diagonal i la Meridiana, o les plataformes laterals del passeig de Gràcia.
- **Finalització abrupta de l'itinerari.** Tot i que sols s'ha detectat en un 20 % dels punts, els dos punts on es va constatar eren força problemàtics (plaça Cinc d'Oros, avinguda Meridiana, a l'alçada de l'intercanviador de La Sagrera).

- **En funció de la tipologia de la via**

Les dades de les observacions efectuades també permeten extreure una anàlisi en funció de la tipologia de la via, que permet preveure aquells espais que hauran de ser objecte de més intervenció per part de l'Administració.

Des d'aquesta perspectiva es pot copsar que un 40 % dels punts observats corresponen a **carrils bici sobre vorera** i en aquests s'han comptabilitzat **més del 50 %** (un 55,5 %) de les problemàtiques de l'àmbit de l'espai públic, disseny o infraestructura, i són les incidències més detectades, per ordre de major a menor, les següents:

- El **mal disseny de la via o el seu disseny en general** (per exemple, interferència en l'accés al transport públic).
- **La presència de mobiliari urbà** (per exemple, arbrat en torretes) o terrasses.
- **Els problemes de manteniment de la infraestructura o senyalització.**
- **La manca de continuïtat de l'espai pedalable** que força la coexistència de persones vianants i conductores de vehicles no motoritzats.

Els **carrils bici en calçada** (unidireccionals o bidireccionals) amb l'encreuament d'altres tipologies de vies també representen un 40 % de les vies on s'han efectuat les observacions, però recullen amb menor proporció els conflictes observats, que **no assoleixen el 45 %** (44,4 %) de les problemàtiques observades. En aquest cas, els problemes se centren en:

- La presència o **problemàtiques vinculades amb el mobiliari urbà**, que poden arribar a dificultar la visibilitat.
- **El disseny i mal disseny de l'espai públic.**
- **Problemes de manteniment de la infraestructura o senyalització.**

Cal assenyalar que la resta de vies observades correspondrien a **plataformes úniques i/o vies de prioritat per a vianants**, soles o coincidint amb encreuaments (un 20 % dels espais objecte de l'estudi), que només signifiquen un 16 % del total dels problemes estructurals detectats, que responen fonamentalment a temes de **senyalització**.

Amb tot, alguna especificitat pròpia d'algun dels punts d'observació, amb independència del tipus de via, facilita elements importants d'anàlisi. En aquest sentit, el disseny de les estructures i vies pedalables ha de posar una **especial atenció a l'existència a l'entorn de la via d'equipaments públics, com centres educatius, mèdics o hospitalaris**, per la seva intensitat d'ús o per la tipologia de persones que hi acudeixen (infants, gent gran, persones amb problemes de mobilitat).

7.2 . Des de la perspectiva del col·lectiu que el produeix

El conflicte més repetit, i que s'ha observat en un 80 % dels punts, es produeix quan giren els vehicles motoritzats sense respectar el pas de les bicicletes. Aquesta situació comporta un risc d'atropellament per al o la ciclista, que sovint es veu obligat a sortir del carril bici per esquivar al cotxe que gira, o saltar-se el semàfor per fer la cruïlla abans i no haver d'interactuar amb els cotxes.



Carrer Roger de Llúria amb Diputació (2020, Sindicatura de Greuges de Barcelona).

En segon lloc, s'han detectat altres conflictes, i que a més es consideren una gran font de conflicte segons les persones usuàries:

Segons els i les ciclistes i persones usuàries de VMP:

Les situacions que originen més conflictes o que es consideren com a possibles infraccions, **detectades en un 70 % dels punts d'observació, són:**

- **No indicar maniobres amb el braç.** Aquesta manca de costum o d'educació viària pot induir a conflicte en cas de girar o avançar en punts de concentració de ciclistes, persones conductores o vianants.
- **Poc ús de la campaneta per avançar o advertir.** Junt amb l'anterior, posen de manifest que cal fer campanyes de comunicació o d'educació viària.
- **Excés de velocitat.** Es tracta d'una de les principals causes de percepció d'inseguretat que hi ha entre la ciutadania, ja que pot ocasionar molts accidents, especialment en zones on la via pedalable és compartida amb vianants. Pot ser també a causa d'una falta de coneixement de la normativa, però també implica un cert grau d'incivisme que requerirà una campanya d'educació viària i aplicació de mesures.
- **Circular utilitzant mòbils i auriculars.** Si bé no és una font directa de conflicte vers les altres persones, s'ha compatibilitzat perquè pot esdevenir origen de conflictes, ja que redueix la capacitat de reacció en cas d'una situació conflictiva o advertiment.

Detectades en menor mesura, però aproximadament en el 50 % dels punts observats:

- Saltar-se el semàfor i passar, esperant o no, abans de la cruïlla.
- Circular per la vorera tot i tenir un carril o espai de bici.
- Circular contra direcció pel carril o la vorera bici.
- No respectar la prioritat de vianants.

Segons les persones vianants:

De les observacions efectuades, es desprèn que la persona vianant ocasiona una bona part de les situacions de conflicte que es viuen:

- **Creuar en vermell sense mirar (a les dues bandes) en un 70 % dels llocs observats.** Es tracta d'una de les pràctiques més repetides per les persones vianants i presenta dos vessants: creuar quan no toca, i mirar a la banda on circulen els vehicles, sense tenir en compte que un carril bici pot ser bidireccional.
- **Creuar fora del pas de vianants:** en un 60 % dels punts s'ha observat aquesta manera de procedir per part de les persones vianants.
- **Saltar-se el semàfor:** en el 50 % dels punts s'ha comprovat aquesta conducta que posa en relleu l'incivisme de creuar quan no toca.
- **Els ciutadans i ciutadanes s'aturaven al carril bici** en un 40 % dels espais observats.

Segons les persones conductores de vehicles motoritzats:

El conflicte amb major incidència, amb un 80 % dels casos, ha estat produït per persones conductores de vehicles motoritzats i es tracta de **no respectar la prioritat de la bicicleta en fer el gir.**

Ocupació del carril bici per aturar-se o girar (60 % dels punts observats) i fins i tot circular pel carril bici (50 % dels espais), són altres de les pràctiques conflictives ocasionades per vehicles motoritzats.

En un 30 % dels espais observats s'ha detectat:

- **Excés de velocitat (en zona de 30 o 10).** És una mesura molt observable en qualsevol punt de la ciutat, que requereix actuacions. És especialment perillosa quan ha de compartir espai amb vianants o ciclistes.
- **Conduir de forma temerària al darrere d'una bicicleta o avançar-la.**
- Aturar-se a la ZAB (zona avançada per a bicicletes).
- Motos aparcades en vorera que limitaven la maniobra de ciclistes i vianants.

En un 20 % dels espais observats s'ha detectat:

- Motos que circulen pel carril bici.
- Motos aparcades que dificulten les maniobres.
- Indisciplina en la càrrega/descàrrega o aparcament.

Finalment, en un 10 % dels punts observats s'ha detectat:

- No respectar el pas de vianants.
- Motos que busquen aparcament per la vorera.

8. PERCEPCIÓ DE LES PERSONES USUÀRIES

8.1. Visió de ciclistes i persones usuàries de VMP

- Segons l'enquesta, **la percepció de les persones que van amb bicicleta o altres VMP és que la ciutat és acceptablement segura** per circular-hi amb bici o VMP.
- No obstant això, **el 26 % de les que ho fan consideren que hi ha importants mancances**. Això vol dir que, tot i fer-ho en comptes d'anar a peu o en altres mitjans de transport, no noten que la ciutat sigui completament segura per a elles.
- També es constata que haver de **compartir calçada amb vianants o vehicles motoritzats és el més molest per a elles**, així com les nombroses interferències als carrils bici per part d'ambdós col·lectius.
- **Un alt percentatge (46 %) admet circular sense llums** tot i ser obligatori, i els comptatges han assenyalat **la falta de senyalització amb el braç o un baix ús de la campaneta**.
- **Un 56 % de les persones usuàries de bicicletes i VMP enquestades admet aparcar la bici en el mobiliari urbà i altres llocs il·legals**, circular en nombrosos casos amb velocitat excessiva i amb poc respecte a la prioritat dels i les vianants, i circular per fora de la via indicada tot i estar disponible.
- La **majoria de ciclistes admet haver-se saltat semàfors**, i en alguns punts d'observació s'han vist ciclistes i altres VMP que circulen **per la vorera en direcció contrària a la indicada per la via pedalable**.

8.2. Visió dels i les vianants

- Segons l'enquesta, **la principal molèstia dels i les vianants és la constant presència de patinets i bicicletes**, si bé només un percentatge molt baix (5 %) ha manifestat haver tingut ensurts en primera persona.
- **El 50 % dels i les vianants enquestats reconeix envair el carril bici o circular-hi**.
- En canvi, hi ha un baix nombre de vianants que diu trobar **molest els temps d'espera semaforic o els itineraris més llargs**, o no tenen en compte les motos aparcades a la vorera quan parlen de falta d'espai. **A la pràctica s'han vist vianants que se salten semàfors i que creuen carrils bici bidireccionals mirant només la banda on circulen els vehicles**, o que creuen per fora del pas de vianants per tal d'escurçar distància o temps.



Carrer Salvador Espriu amb Sardenya (2020, Sindicatura de Greuges de Barcelona).

8.3. Visió de les persones conductores de vehicle motoritzat

- L'enquesta ha posat de manifest que **són el col·lectiu que més respecta les normes de circulació**.
Això es deu, probablement, al fet que és el col·lectiu que més ha sofert la pressió de les multes per part de les autoritats, i que és el col·lectiu que durant més anys ha estat objecte de diverses campanyes de seguretat viària.
- Tanmateix, malgrat que la majoria diu no saltar-se mai o poc els límits de velocitat, les observacions posen en evidència que, **quan toca compartir calçada amb bicicletes o vianants i els límits de velocitat són més baixos, els límits no es compleixen**. De fet, les persones enquestades han dit que, en la seva majoria, el que més els molesta són les bicicletes, quan aquestes comparteixen una gran part dels itineraris amb vianants. Cal dir, a més, que els excessos de velocitat en calçada en vies on no interactuaven amb ciclistes o vianants, no s'han tingut en compte a les observacions.

- Finalment, l'enquesta posa de manifest que **un 6 % de les persones conductores admet que para sobre el carril bici perquè és més a prop de la vorera que el seu carril de circulació**, fet que posaria de manifest un cert grau d'incivisme però també el fet de **no incorporar aquest col·lectiu com a element de mobilitat habitual a la ciutat**. Aquest fet es veuria reforçat amb els nombrosos exemples vistos d'ocupació de carril o de manca de respecte a la prioritat de pas en el moment de fer els girs.

9. CONCLUSIONS

La revisió i la perspectiva dels quinze anys d'actuacions de la Sindicatura han permès constatar que el desplegament i la promoció de bicicleta, com a mitjà de transport, han presentat certes problemàtiques que es mantenen en el temps.

La recopilació de la casuística dels anys d'actuació de la Sindicatura de Greuges de Barcelona posa damunt la taula problemàtiques per a les quals el pas del temps no ha contribuït a la seva millora, sinó a la cronificació d'alguns dels principals conflictes.

9.1. En relació amb el disseny, la planificació i la senyalització

Els dos elements que provoquen més problemàtiques són:

- ➡ Tot i recordar que la major part dels conflictes són responsabilitat última de les persones usuàries que els provoquen, les observacions realitzades han posat de manifest que la planificació, el disseny i senyalització de la infraestructura sovint són inadequats, de manera que **la configuració actual de l'espai públic i la senyalització contribueix a agreujar les situacions conflictives i de risc.**
- ➡ Els mateixos punts analitzats denoten una xarxa pedalable que força la convivència o bé **que els** VMP tinguin una doble sincronització semafòrica pensada per a aquests dos mitjans de transport, i no per a ells. Així, es considera que a més d'incivisme i desconeixement de la normativa de circulació, **moltes faltes del col·lectiu ciclista són induïdes per una xarxa molt millorable.**

Les observacions efectuades –que han permès disposar de dades empíriques sobre els conflictes que es produeixen a les diferents vies que utilitzen les bicicletes a la ciutat de Barcelona– i les seves causes han assenyalat que les problemàtiques estructurals més destacades són:

– Mobiliari urbà i disseny de l'espai públic:

- ➡ **Interferències en la visibilitat de ciclistes i vianants**, especialment a les zones de coincidència o a les interseccions de zones d'aparcament, motocicletes sobre vorera a tocar de carrils bici, **testos de terrasses o parterres amb arbres.**
- ➡ S'ha constatat que la ubicació dels carrils bici sobre vorera obliga, sovint, les persones vianants a creuar-los per accedir a parades de bus, passos de vianants, ús dels parquímetres o contenidors de brossa.
Aquest fet, de vegades, deriva en altres situacions com l'ocupació de l'espai del carril bici per part dels i les vianants (mentre esperen en parades de bus

col·lapsades) o el fet de caminar pel carril bici, ja que ofereix millor mobilitat a les persones, en especial amb problemes de mobilitat. Cal preveure la compatibilitat dels usos i una correcta planificació per evitar situacions com l'observada a l'avinguda Meridiana, on, per exemple, els contenidors de brossa condicionen la traçabilitat del carril bici.

- ➔ **Afectacions sobre serveis urbans.** Altres qüestions estructurals que han de ser objecte d'especial atenció per part de l'Administració fan referència al **mobiliari urbà**, en concret als equipaments propers a la xarxa pedalable. També cal fer referència al disseny dels cada cop més comuns **espais pacificats o de prioritat invertida, on el mobiliari urbà, com zones de jocs o espais de descans**, pren una especial importància, i que han de gaudir de la màxima de seguretat.
- ➔ Els estudis posen en relleu **la incidència que els serveis municipals o públics poden tenir sobre la circulació i en especial sobre els carrils bici**. En aquest cas, cal fer referència a la incidència dels serveis de neteja, que, si actuen en hores punta de circulació, produeixen un col·lapse a les vies. També s'han detectat incidències amb **els autobusos de la xarxa pública que envaeixen l'espai d'avançament reservat per a les bicicletes**.
- ➔ Seguint amb **l'afectació dels mitjans de transport**, cal referir també les possibles afectacions que les operacions d'encotxament i desencotxament de les persones usuàries, en especial de taxis, a les seves parades, ja que poden distorsionar negativament la mobilitat del mateix carril bici.

Per exemple, el carril sobre vorera de l'avinguda Meridiana coincideix amb l'intercanviador de La Sagrera, i té una especial incidència per la coincidència d'espais amb el transport públic, en concret una parada d'autobusos amb molta densitat d'ús, per la qual cosa les persones usuàries del transport públic han de baixar del bus enmig del carril bici i transitar-hi.

– **Mal disseny de la infraestructura:**

- ➔ En aquest sentit, l'estudi conclou que el disseny de les vies analitzades i els incompliments sobre les directrius dels manuals (elements de seguretat, amplada mínima, etc.) en vies importants mostren que **la mobilitat ciclista no s'enfoca globalment i es força la convivència amb la resta de mitjans de transport**. El fet

que el manual de l'Ajuntament només se centri en aspectes tècnics reforça aquesta hipòtesi.



Avinguda Diagonal amb la plaça Cinc d'Oros (2020, Sindicatura de Greuges de Barcelona).

- ➡ Més enllà de l'anàlisi dels punts concrets i les conclusions genèriques de millora, com a primera conclusió s'ha detectat una **manca d'homogeneïtat entre ambdós manuals**.
- ➡ Cal remarcar que **el manual de l'AMB desaconsella expressament les voreres bici i els carrils o voreres bici de doble sentit per a vies urbanes**.

- ➡ A més a més, el **manual de l'AMB recomana que, en punts conflictius, la vorera bici tingui un asfalt diferenciati de la vorera i fins i tot se situï en una cota més baixa, i determina directrius per als punts de fricció amb el transport públic.**

Cal recordar que en l'informe *La bicicleta a Barcelona*, editat i presentat per la Síndica de Greuges de Barcelona l'any 2012, ja feia referència a l'estructura i disseny dels carrils bici sobre vorera i, en concret, es referia a l'ubicat al passeig Marítim, objecte de les recents observacions. En aquell moment, aquesta via va ser objecte de la supervisió d'un expedient de queixa motivat per l'atropellament d'una menor. La síndica va argumentar que el traçat del carril bici sobre la vorera al **passeig Marítim** era difícilment compatible amb la circulació de bicicletes.



Font: Estudi *L'ús de la bicicleta a Barcelona* (2012, Sindicatura de Greuges de Barcelona).

En la resposta a les recomanacions dirigides en aquell moment als serveis municipals, es va considerar que es tractava d'un dels primers carrils bici de la ciutat i que l'espai de confluència de les persones vianants i dels i les ciclistes no estava senyalitzat.

En aquell moment, la solució decidida per l'Ajuntament va ser donar instruccions perquè se senyalitzés amb una graella blanca la confluència del carril bici amb la parada de l'autobús. **La Sindicatura va considerar que, amb independència que es fes l'actuació de senyalitzar amb pintura la confluència de vianants i ciclistes, era desitjable que s'estudiés la millora del traçat.**

Passats els anys, com ha evidenciat el recent estudi, aquest punt segueix requerint una redefinició, regulació o reordenació, i la problemàtica s'ha incrementat amb la presència de patinadors i els nous vehicles de mobilitat personal. **Al lloc on va haver-hi l'accident, segueixen coincidint les persones que baixen de l'autobús (amb molta aflluència**

perquè és la parada que dona accés a la porta principal de l'Hospital del Mar) i que es dirigeixen a creuar el passeig Marítim, per d'un pas de vianants sense semàfor, amb el traçat per a bicicletes. Aquí pot observar-se una foto actual d'aquest carril bici:



Passeig Marítim (2020, Sindicatura de Greuges de Barcelona).

- ➡ En aquest punt, entenem que convé **recordar que l'ús de carrils bici sobre voreres no és una opció recomanada en diferents manuals de disseny de vies i carrils bici, ni per part de l'AMB ni pel Manual de disseny de l'Ajuntament (2016), que concretament (fitxa T-5c) indica que no se'n recomana la construcció.**
- ➡ D'entre les diferents tipologies de carrils bici, destaquen, per les problemàtiques detectades, els **carrils bici bidireccionals. Si bé els diferents manuals i documents relatius al disseny dels carrils bicis en desaconsellen la implantació, són comuns a la nostra ciutat** (és el cas del carrer Girona, el carrer Provença, o la ronda de Sant Pere a partir del passeig de Sant Joan direcció carrer Girona, que fa poc que s'ha inaugurat).

Els carrils bidireccionals van ser objecte de recomanacions en l'actuació d'ofici que es va efectuar des de la Sindicatura l'any 2014. L'estudi sobre La seguretat viària de vianants a la ciutat també es referia al cas del carril bidireccional del passeig de Sant Joan (entre Alí Bei i el carrer Diputació, ara fins a l'avinguda Diagonal). Aquesta via continua presentant les mateixes problemàtiques que es detectaven en aquell

moment, on, a banda de les pròpies dels carrils bidireccionals, **té una especial incidència a la zona “refugi” per als i les vianants** que creuen el passeig de Sant Joan i s’han d’aturar al mig, en un espai màxim d’un metre d’amplada a banda i banda del carril bici. Aquest espai, com ja es deia, resulta **especialment perillós per a persones amb mobilitat reduïda** i/o acompanyants d’un cotxet, del carret d’anar a comprar, d’un gos, etc.

- ➡ Una **bona part de la xarxa pedalable de Barcelona no compleix les mides recomanables d’amplada dels manuals de l’Administració**, i en alguns punts ni tan sols compleix les mínimes, i ha quedat obsoleta davant d’un increment del nombre de persones usuàries. En aquest sentit, no hi ha un criteri homogeni, ni tampoc amb la senyalització i la identificació dels espais, sentits de circulació. etc., fet que es pensa que es manté en els nous carrils que s’han anat executant.
- ➡ Finalment, cal destacar que s’han detectat **divergències** en relació amb les amplades que s’han de complir en algunes vies. **Es pot observar que les amplades mínimes de les vies pedalables són més “generoses” atenent els criteris del manual de l’AMB que les directrius tècniques del manual de l’Ajuntament de Barcelona.**

Segons el criteri del Manual de disseny dels carrils bici de l’Ajuntament de Barcelona (fitxa T-0a), pel que fa a les amplades de disseny:

CARRIL BICI				
Codi	Descripció	Condicions específiques	Amplada mínima (m)	Amplada recomanada (m)
a	Carril bici unidireccional	Sempre	1,40	2,00
a'	Carril bici bidireccional		0,95	1,20
FRANJA SEURETAT CARRIL BICI				
Codi	Descripció	Condicions específiques	Amplada mínima (m)	Amplada recomanada (m)

Font: *Manual de disseny dels carrils bici. Ajuntament de Barcelona, 2016.*

Segons el criteri del Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible de l’AMB:

Quadre 2 - Amplades dels diferents carrils bici.

	Àmbit urbà			Àmbit interurbà	
	Monodireccional (a)	Monodireccional en sentit contrari (b)	Bidireccional (c)	Monodireccional (a)	Bidireccional (b)
Amplada mínima	1,50 m	1,75 m	2 m	1,50 m	2,50 m
Amplada recomanada	1,75 m	2 m	2,50 m	2 m	3 m

Font: *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible. Àrea Metropolitana de Barcelona.*

– **Manteniment de la infraestructura i senyalització:**

- ➡ D'acord amb el manual de l'AMB, el fet de **diferenciar el carril amb una ratlla blanca** és l'opció menys desitjada per a la circulació de bicicletes. Es recomana un asfalt diferent i una cota més baixa.
- ➡ **La falta de sincronització semafòrica** que incorpori les necessitats de les bicicletes fa que aquestes pateixin ambdós temps semafòrics de vianants i de vehicles en una bona part dels itineraris.

– **Finalització abrupta de l'itinerari:**

- ➡ Les **finalitzacions sobtades d'aquest tipus de vies també són problemes que cal resoldre**. S'han observat en diferents punts de l'estudi, a banda d'altres localitzacions que ja havien estat objecte de supervisió per part de la Sindicatura de Greuges de Barcelona (carril bici sobre vorera a la **Gran Via / rambla Badal / avinguda Carrilet**).

9.2. En relació amb el comportament de les persones usuàries

- ➡ **El conflicte més repetit és el de vehicle motoritzat que no respecta la prioritat de les bicicletes en continuar la seva direcció quan el vehicle motoritzat es disposa a fer un gir.**

Aquesta situació comporta un risc d'atropellament per al o la ciclista, que sovint es veu obligat a sortir del carril bici per esquivar el cotxe que gira, o a saltar-se el semàfor per fer la cruïlla abans i no haver d'interactuar amb els cotxes. Ara bé, la diferenciació de tractament de les cruïlles, amb desplaçaments o no dels carrils bici, el carrils bici segregats per vies de servei i les noves illes d'estacionament de motocicletes a la calçada, dificulten l'angle de visió de les persones conductores.

- ➡ Les persones conductores de vehicles motoritzats **no han incorporat les bicicletes com un element habitual** de circulació. La convivència entre vehicles i bicicletes és especialment conflictiva per temes de velocitat.

- ➡ **Es constata que** els i les vianants no han incorporat les bicicletes en el seu esquema mental d'elements habituals a la via pública, mentre que sí que ho han fet amb els vehicles motoritzats.
- ➡ La falta d'incorporació de les bicicletes en l'esquema de les persones vianants es posa de manifest també en la **constant ocupació i creuament de carrils bici sense mirar**. Aquest **element es multiplica exponencialment a les vies pedalables bidireccionals i és una gran causa de conflictes**.
- ➡ **Hi ha ciclistes que no han incorporat les normes de circulació i educació viària necessària per circular amb bicicleta per la ciutat**.
- ➡ Es considera que el fet que hi hagi ciclistes que circulen fora del seu espai o a velocitats excessives és un element fonamental en la percepció negativa d'aquest col·lectiu per part de persones vianants i conductores.
- ➡ El mal disseny d'algunes vies pedalables i les solucions no adequades en molts punts de la ciutat amb una gran afluència d'usuaris i usuàries contribueix amb escreix a la percepció negativa de la circulació de bicicletes i VMP.

9.3. L'afectació dels carrils bici sobre col·lectius vulnerables

- ➡ De l'enquesta a les persones vianants, se'n pot desprendre que les **persones d'edat més avançada tenen una percepció diferent de la seguretat viària a la ciutat**. Això és degut, probablement, al fet que tenen més problemes de mobilitat, però també per la **dificultat d'entendre els nombrosos canvis que hi ha hagut en la mobilitat urbana i, en especial, amb la presència de bicicletes i patinets**.
- ➡ Els **carrils bici sobre vorera**, i en especial els encreuaments amb els **passos de vianants, són punts d'especial conflictivitat**; conflictivitat que s'incrementa en el cas de **persones grans o amb problemes de mobilitat**. Quan hi ha una intersecció entre aquests tipus de vies i les parades d'accés al transport públic també augmenta la perillositat, ja que les reaccions d'aquestes persones no es produeixen d'igual manera que en el cas de persones joves o sense problemes de diversitat funcional.
- ➡ Els **carrils bici bidireccionals suposen una especial dificultat per a les persones grans i persones amb dèficits visuals**. Ja s'ha fet referència als carrils bici ubicats

enmig de vies de força amplada on, sovint, determinats col·lectius han d'aturar-se a les anomenades "zones refugi", de molt poc espai, ja que no poden creuar tota la via en un sol cop. Aquest fet és preocupant en el cas de persones amb cadires de rodes, gent gran que es desplaça amb caminadors o persones amb cotxets infantils, ja que l'espai on s'han d'esperar fa aproximadament un metre.

- ➡ També cal assenyalar que per a tots els col·lectius indicats els **carrils bici de doble sentit signifiquen un perill i més quan s'ubiquen en carrers d'un únic sentit de circulació del trànsit rodat.**

10. VALORACIONS I RECOMANACIONS

La mobilitat cada cop va i ha d'anar més associada a altres conceptes que prenen importància en el nostre entorn, com la sostenibilitat, la seguretat, l'accessibilitat i l'equitat. És present en tots els actes que regeixen el dia a dia de la ciutadania (treball, estudi, prestació de béns i serveis...), de manera que les estructures on es desenvolupa incideixen de manera directa o indirecta en els diferents agents que la protagonitzen (vianants, ciclistes, vehicles de mobilitat personal, vehicles motoritzats, transport col·lectiu...).

En aquest sentit, tot i que les problemàtiques i situacions conflictives presents a la via i als espais públics poden tenir dos vessants (la conducta de la persona i el disseny i estructura de la via per on es circula), i coincidint amb les directrius europees, **la infraestructura, entesa com la xarxa i els diferents espais pedalables, esdevé un element bàsic per a la integració de la bicicleta i els VMP a la mobilitat de la ciutat de Barcelona.**

La senyalització correcta i clarificadora ha de ser bàsica per a la consolidació del correcte ús i respecte d'altres agents que conflueixen en l'ús o quan hi ha una intersecció amb els carrils bici, sobretot tenint en compte l'increment de persones usuàries i els nous espais i usos recentment configurats. **La necessitat de posar el focus en la senyalització ja s'indicava en l'informe de l'any 2009.** Encara cal posar-hi èmfasi, ja que trobem carrils antics mal pintats, així com noves vies poc definides i que poden originar confusió a les persones que hi transiten.

L'estudi que ha servit de base per a les presents valoracions i recomanacions ha realitzat una anàlisi dels carrils i espais observats d'acord amb els manuals de l'Ajuntament de Barcelona i de l'AMB.

Per aquest motiu, es considera adient recordar els principis bàsics definits en el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, que insistia en la importància de **planificar, dissenyar, construir i senyalitzar** la via en la forma més adient, en funció de criteris com **la seguretat viària, els serveis existents, l'accessibilitat** per a les diferents persones usuàries i els components propis de la mobilitat previsible, així com respectar, pel que fa a la xarxa de vies ciclistes, els principis bàsics següents: ha de ser directa, accessible, contínua i homogènia, amb els punts mínims de detenció, amb una senyalització adequada, el manteniment i la neteja, no implantació de vies pedalables si no es disposa d'una amplada suficient, evitar els conflictes amb el trànsit de vehicles de motor i considerar, en el disseny de la xarxa de les vies ciclistes, els recorreguts de les persones usuàries i la seva demanda.

En aquest context, les dades obtingudes de les observacions i de les enquestes efectuades permeten per primera vegada que la Sindicatura disposi de dades objectives i de les opinions dels diferents agents implicats en la mobilitat a la ciutat als espais pedalables, fet que dona una perspectiva important d'anàlisi.

Aquest fet ha permès disposar de dades empíriques que han constatat i fonamentat moltes de les problemàtiques detectades i posades en coneixement de l'Administració municipal per part de la Sindicatura de Greuges de Barcelona durant els seus quinze anys d'existència, i en conseqüència, aquesta Sindicatura es dirigeix a l'Ajuntament de Barcelona per exposar-li les recomanacions següents:

1. Amb l'horitzó del compromís de la ciutat vers els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), els plans de mobilitat han de treballar en la línia d'assolir objectius de sostenibilitat, canvis d'hàbits modals i desenvolupament de xarxes per a la bicicleta.
2. Cal continuar ordenant la circulació i adaptant l'espai públic per tal de fer compatible l'ús de les vies per a motor, vianants i ciclistes, i les noves formes de mobilitat.
3. Cal cercar la manera de tenir una mirada sobre **l'afectació dels dissenys de carrils bici i espais pedalables en els col·lectius més vulnerables**. Cal tenir presents criteris d'accessibilitat i d'inclusió, amb especial atenció a les persones amb dèficits visuals.
4. **Revisar l'ordenació del mobiliari urbà, terrasses, jardineres i estacionament de motos per tal de millorar l'ample lliure de pas de certs corredors, i garantir la bona visibilitat dels diferents agents que interactuen a les vies o hi conflueixen.**
5. Una de les recomanacions històriques que la síndica ja trasllada des del 2009, i que segueix vigent, és instar la **revisió i solució d'aquelles vies o emplaçaments que ja han estat objecte d'anteriors recomanacions, amb especial èmfasi als carrils bici sobre vorera, els carrils bidireccionals i la finalització sobtada dels carrils sense continuïtat**.
6. Revisar també les **possibles afectacions que puguin generar els cordons de serveis traslladats al mig de la calçada, per la interferència de vianants sobre els carrils bici**.

7. Advertir l'Ajuntament de la **necessitat del manteniment adequat de les vies existents i de la senyalització**, així com reforçar la senyalització horitzontal i vertical, amb una especial referència a passos de vianants, carrils bidireccionals i carrils bici sobre vorera.
8. Millorar la senyalització destinada als col·lectius ciclistes i VMP sobre els límits de velocitat a les zones compartides, així com les prioritats de pas de les persones vianants.
9. Recomana que el disseny i la implantació dels carrils i vies pedalables tinguin en compte **l'entorn i els usos de l'espai**, a l'efecte de minimitzar riscos i possibles conflictes, amb especial atenció a serveis sanitaris i escolars, espais de jocs infantils i àrees d'ús per part de persones d'edat avançada.
10. Cal fer un **pla de punts conflictius** i establir mecanismes participatius per trobar-hi solucions.
11. **Incrementar, per mitjà de la senyalització, la seguretat dels col·lectius més febles**; és a dir, vetllar per les persones vianants en la interferència amb els i les ciclistes (carrils sobre vorera, passos de vianants, accés als serveis, etc.) i pels i les ciclistes sobre els vehicles motoritzats (zones d'avançament, protecció a les zones de gir, etc.).

En aquest sentit, cal senyalitzar els punts d'encreuament amb les persones vianants mitjançant marques viàries, tal com indica el Manual de disseny de l'Ajuntament de Barcelona.
12. Revisar **l'adequació dels carrils bici existents i dels nous** a les disposicions dels **manuals de disseny existents**, en especial en relació amb l'amplada dels carrils.
13. Vetllar per la **unificació de criteris** dels manuals de disseny de l'Ajuntament i de l'AMB, **ateses les diferències detectades en les idees de carrils i itineraris urbans.**

- 14.** Recomanar a l'Ajuntament que **actualitzi el seu Manual de disseny i que hi incorpori criteris qualitatius i recomanacions pensades des de la perspectiva de la persona usuària.**
- 15.** Revisar el compliment de les condicions establertes en els diferents manuals i ajustar les solucions adaptades a la demanda de cada col·lectiu d'usuaris i usuàries. En especial, cal incorporar la visió de la persona usuària i adaptar-ne el disseny, i no al revés.
- 16.** Revisar la **freqüència i sincronització semafòrica** perquè doni resposta als diferents modes de mobilitat.
- 17.** Millorar la continuïtat dels carrils pedalables, per tal d'evitar finalitzacions abruptes, i subsidiàriament millorar la senyalització i l'accés a la vorera compartida amb vianants.
- 18.** Reiterar la necessitat d'impulsar campanyes de comunicació i educació viària que **promoguin el coneixement** i l'aplicació de la normativa per a tots els agents implicats en la mobilitat, tal com la síndica porta recomanant des de l'any 2009.