

RESOLUCIÓ DE LA SINDICATURA DE GREUGES

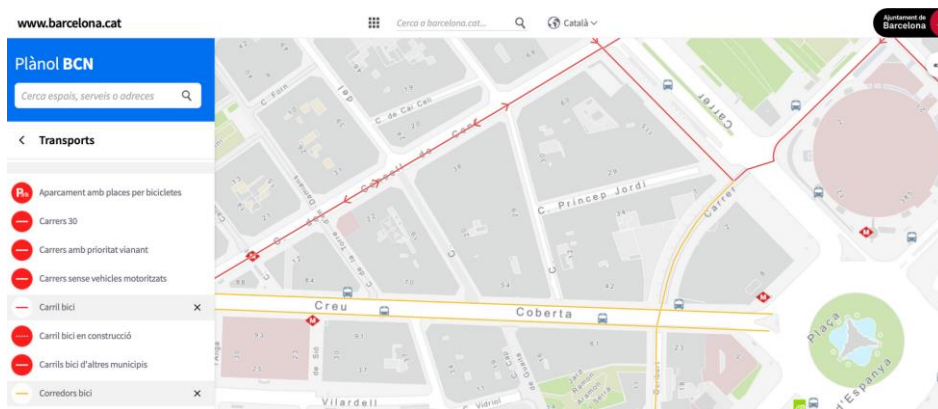
QUEIXA RELATIVA AL DRET A LA MOBILITAT (SERVEIS VIARIS I SENYALITZACIONS)

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 9 d'octubre de 2023, la ciutadana va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què exposava el següent:

- El plànol del web municipal que informa de la xarxa de carrils bici i vies pedalables no és correcte, ja que marca amb el mateix color dues vies que tenen característiques molt diferents per a la circulació de bicicletes.
- En concret, es refereix al carril bus bici del carrer de la Creu Coberta i del carrer de Sants, que és compartit per bus, taxi i bicicletes (que la ciutadana considera una via poc segura per a la circulació de bicicletes), i al carrer de la Diputació en el tram entre el carrer de Tarragona i el carrer de la Creu Coberta, que és una via de plataforma única. Aporta una imatge del plànol municipal amb la xarxa ciclista, on aquestes dues vies consten marcades en groc, color que correspon a l'etiqueta "corredor bici".



- També és motiu de queixa la seva disconformitat amb la resposta a una queixa prèvia que precisament tenia per objecte el carril bus bici compartit per bus, taxi i bicicletes del carrer de la Creu Coberta i la seva continuació pel carrer de Sants.

Actuacions fetes

Admesa a tràmit la queixa, la Sindicatura va iniciar la instrucció de l'expedient. Va estudiar els fets i la legislació aplicable, amb la finalitat de valorar si s'havien aplicat els **principis de bona administració** per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat.

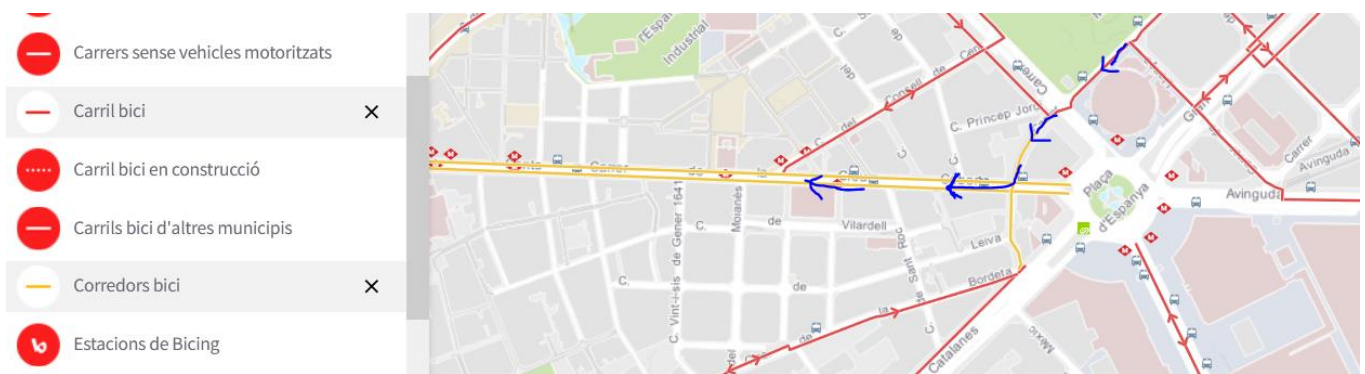
D'acord amb el **principi d'economia administrativa**, no s'ha efectuat una petició d'informe a l'Ajuntament de Barcelona, ja que en l'expedient hi consta prou informació per poder emetre un pronunciament. Per aquest motiu, un cop examinat el contingut de la queixa, la documentació aportada per la persona interessada i la normativa aplicable, aquesta Sindicatura emet la decisió següent.

Així mateix, es va visitar l'emplaçament per tal de valorar les característiques de les vies objecte de la queixa.

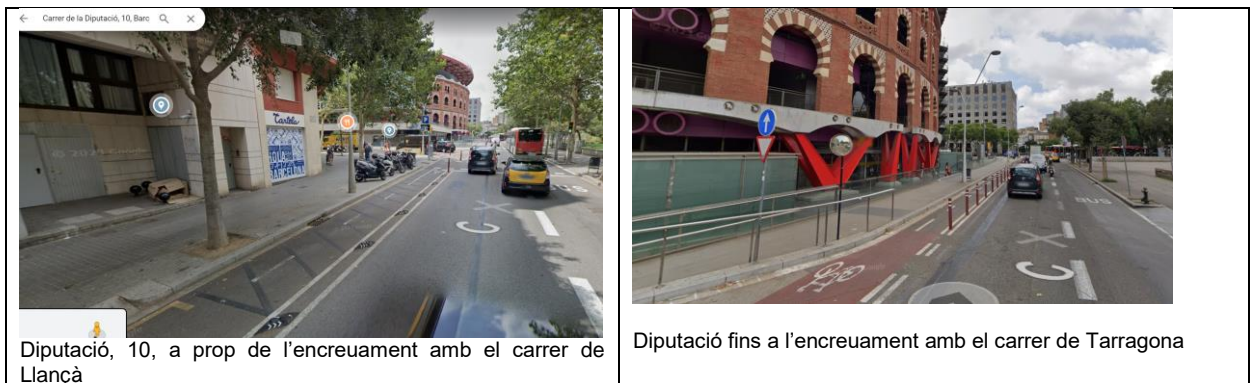
CONSIDERACIONS

1. L'emplaçament

En data 10 d'octubre de 2023 es va visitar l'emplaçament objecte de la queixa. Partint de la imatge del plànol aportada per la promotora de la queixa, es van observar les vies pedalables i el carril bici marcats en el plànol.



- Carril bici del carrer de la Diputació fins a l'encreuament amb el carrer de Tarragona: es tracta d'un carril segregat i exclusiu per a bicicletes, en calçada, amb separadors tipus zebra o tipus pilona, depenent del tram. Aquest tram no és objecte de la queixa, però s'ha incorporat com a exemple de carril bici pròpiament dit.



- Carrer de la Diputació fins a l'encreuament amb el carrer de la Creu Coberta: en creuar el carrer de Tarragona, trobem una via amb paviment empedrat, majoritàriament de plataforma única, amb vorera a diferent nivell a l'esquerra.

D'acord amb la senyalització vertical, es tracta d'una via de prioritat invertida, amb la velocitat limitada a 10 o 20 km/h, en què les condicions de circulació de vehicles queden restringides a favor de la circulació de vianants. Les bicicletes i els VMP tenen prioritat sobre la resta de vehicles, però no sobre els vianants, i poden circular en tots dos sentits de la via. Existeix senyalització horitzontal que alerta de perill els vianants perquè no es quedin enmig de la calçada, ja que a més del trànsit de bicicletes i VMP, al primer tram hi ha un gual per a l'entrada de vehicles motoritzats. Després del gual no es permet la circulació de vehicles motoritzats i s'han instal·lat pilones que impedeixen el pas.

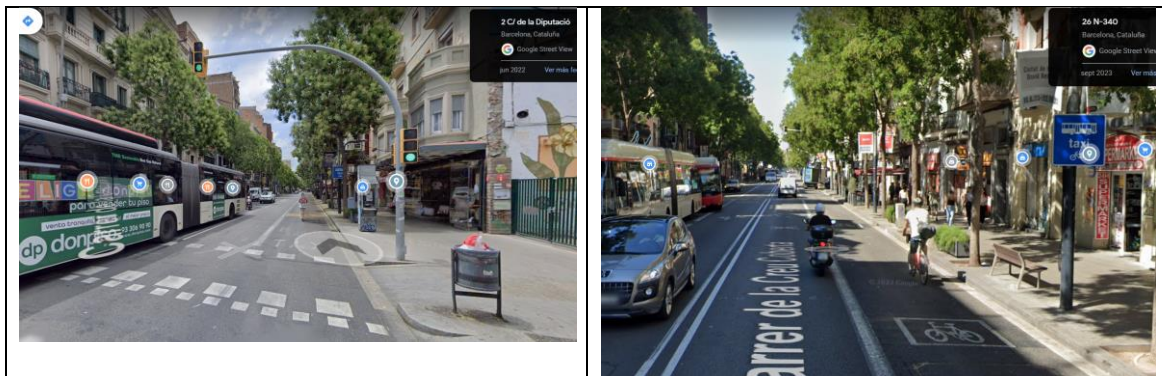
Si bé no es tracta d'un carril bici pròpiament dit, és indubtable que les condicions per a la circulació de bicicletes són molt favorables.



Vista des del carrer de la Creu Coberta, amb un senyal de prohibit el pas, i pilones que impedeixen la circulació de vehicles motoritzats.



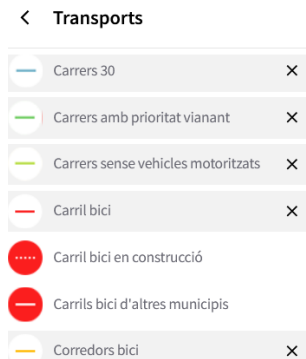
- Carrer de la Creu Coberta fins al carrer de Sants: té quatre carrils, dos per a cada sentit de la circulació. Els dos carrils en direcció Llobregat estan separats amb una línia gruixuda (majoritàriament contínua) que delimita el carril de circulació ordinari (sense restriccions) i el carril bus bici, que d'acord amb la senyalització vertical i horitzontal, és d'ús exclusiu per a taxi, bus i bicicletes. La senyalització també informa d'una velocitat màxima de 30 km/h.



2. Xarxa pedalable de la ciutat

D'acord amb l'article 14.2 de l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles a la ciutat de Barcelona, les bicicletes poden circular per les calçades, pels carrils bici i per les zones especialment habilitades. S'entén per zones habilitades especialment les que la normativa estableix exclusivament com a destinades a la circulació de bicicletes, aquelles en què la senyalització ho permet i aquelles per a les quals hi ha una autorització expressa.

Tal com indica la promotora de la queixa, el plànol¹ del web municipal permet planificar qualsevol ruta en bicicleta a través de l'activació dels carrils bici i de la resta de vies pedalables. El plànol permet activar les vies següents per ser marcades en diferents colors: carrers 30, carrers amb prioritat vianant, carrers sense vehicles motoritzats, carrils bici i corredors bici.



D'acord amb el web municipal sobre la mobilitat en bicicleta,² l'Ajuntament distingeix entre carrils bici i vies pedalables, i les defineix de la manera següent:

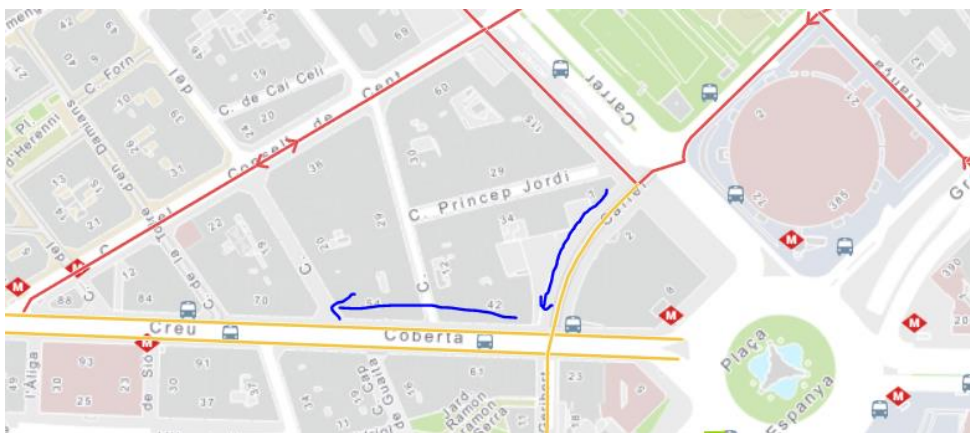
- **Carrils bici:** aquells on hi ha un carril específic per a la circulació de bicicletes. Poden estar a la calçada, preferentment, però també poden estar sobre la vorera. Alhora, poden ser unidireccionals (un únic sentit) o bidireccionals (dos sentits) i segregats o no, és a dir, separats de manera evident de la calçada.
- **Vies pedalables:** en distingeix quatre tipus:
 - Carrers de vianants: carrers sense circulació motoritzada, reservats als que es mouen a peu, on les bicicletes hi poden circular respectant la preferència dels vianants.
 - Carrers de prioritat invertida: carrers de plataforma única amb la velocitat limitada a 10 o 20 km/h, en què les condicions de circulació de vehicles queden restringides a favor de la circulació de vianants. En aquestes zones, les bicicletes i els patinets gaudeixen de prioritat sobre la resta de vehicles, però no sobre els vianants.
 - Carrer 30 - carrer bici: carrers de trànsit pacificat en els quals es promou la circulació de ciclistes, ja que el trànsit de vehicles motoritzats té limitada la velocitat a 30 km/h.

¹ https://w33.bcn.cat/planolBCN/ca/guia/act/carril-bici-K023_corredors-bici-K033/zoom/6/position/427835,4580740/

² <https://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/ca/serveis/vies-de-circulacio/tipus-de-via/carril-bici>

- Carril bus bici: carril senyalitzat i diferenciat a la calçada que permet la circulació exclusiva de transport públic i bicicletes. Les bicicletes han de respectar les aturades que pugui fer l'autobús a les parades habilitades.

D'aquestes definicions, a aquesta Sindicatura se li genera **el dubte de què són exactament els "corredors bici"**, atès que no hi ha una definició ni en la normativa, ni en la llegenda del plànol, ni en el web. I aquesta mancança és essencial per a l'objecte de la queixa, ja que és precisament aquesta categoria la que comparteixen les dues vies en qüestió.



En aquest sentit, aquesta Sindicatura comparteix l'opinió de la promotora de la queixa que **les condicions per a la circulació de bicicletes d'aquests dos trams de carrer són molt diferents, i per tant, una persona ciclista diligent que vulgui planificar el seu itinerari d'una manera segura esperaria trobar un concepte clar i un marcatge diferenciat en aquestes dues vies.**

D'acord amb l'article 39.2.c) de la Carta municipal de Barcelona, la ciutadania té dret a utilitzar tots els mitjans d'informació general que l'Ajuntament estableixi mitjançant l'ús de qualsevol de les tecnologies al servei de la comunicació. A fi d'assegurar la màxima participació, una de les formes per posar a disposició aquesta informació és la consulta directa de la ciutadania, mitjançant sistemes telefònics i telemàtics, de les bases de dades, fitxers i registres que l'Ajuntament disposi obrir a l'accés públic, com seria el plànol del web municipal.

3. Queixa anterior

Aquesta Sindicatura considera adient aclarir la tramitació que es va seguir respecte de la queixa prèvia sobre la potencial perillositat del carril bus bici del carrer de la Creu Coberta, i la limitada intervenció que hem tingut.

La Sindicatura de Greuges supervisa l'actuació de l'Ajuntament de Barcelona i dels òrgans en què participa, però no pot substituir les administracions públiques en les seves funcions, sinó que ha de donar l'oportunitat a l'òrgan corresponent perquè resolgui el tema a petició de la ciutadania.

Per això, en rebre la queixa el passat 5 de novembre de 2022, de la qual es deduïa que la ciutadana no s'havia dirigit prèviament a l'Ajuntament de Barcelona, la vam traslladar immediatament al servei competent, que en aquest cas era la Regidoria de Mobilitat. No va ser fins al passat 5 d'octubre de 2023 que vam rebre informació sobre la queixa, i de seguida se li va traslladar a la ciutadana.

Per tant, quant a la demora, ha estat per causes alienes a la nostra intervenció.

Pel que fa al fons de l'assumpte, tal com explica l'informe de Mobilitat del qual s'ha donat compte a la ciutadana, el carrer de la Creu Coberta (i la seva continuació, el carrer de Sants) té només dos carrils de circulació, per on passen diverses línies de bus (diürn i nocturn), i per això no és possible segregat una part de la calçada per crear un carril bici diferenciat. Així, l'Ajuntament va decidir prioritzar la circulació de bicicletes i transport públic (bus i taxi), i va establir aquest carril com d'ús compartit, incorporant-hi una senyalització específica, a més d'establir una velocitat màxima de 30 km/h.

Amb aquesta configuració de la via, les bicicletes sí que milloren les condicions de circulació que tenien d'inici, ja que passen de compartir una via amb tot tipus de vehicles sense cap preferència a compartir-la només amb bus i taxi.

Convé recordar que l'Ajuntament té competència pròpia pel que fa a l'ordenació del trànsit de persones i vehicles (article 93 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona), i la decisió de crear aquesta via pedalable (en comptes d'un carril bus) constitueix una decisió que s'emmarca en el que es coneix com a potestat de decisió discrecional de les administracions públiques.

Així, entre diferents solucions tècniques, totes possibles i legítimes, l'Administració pública opta per una solució que ha de ser la millor possible aplicant els principis de bona administració i equitat, i aquesta Sindicatura considera que la decisió tècnica de l'Àrea de Mobilitat està basada en justificacions prou raonades.

DECISIÓ

D'acord amb el que disposen l'article 143 de la Carta municipal de Barcelona i el reglament que regula la Sindicatura de Greuges de Barcelona, aquesta institució té com a missió valorar si s'ha produït un greuge. Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació de l'Àrea de Mobilitat no ha estat eficaç atès que el plànol de la ciutat utilitza conceptes desconeguts per a la ciutadania i que afecten negativament la qualitat de la informació proporcionada.**

Per tot el que s'ha exposat, aquesta Sindicatura emet la decisió següent:

– **Recomanar a la regidoria de Mobilitat** que:

i) revisi la nomenclatura de l'etiqueta “corredor bici” del plànol de la ciutat o, si més no, aporti una definició que la distingeixi dels altres conceptes;

ii) si s'escau, actualitzi degudament la tipologia de via pedalable que correspon al carrer de la Diputació (tram entre Tarragona i Creu Coberta), d'una banda, i al carrer de la Creu Coberta (i la seva continuació, el carrer de Sants), de l'altra.

Aquesta resolució es comunicarà a l'òrgan municipal competent, se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari i s'informarà la persona interessada del seu contingut.