

RESOLUCIÓ

Circulació i estacionament



DRET A LA MOBILITAT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 1 de maig de 2025 el ciutadà va presentar una queixa davant aquesta Sindicatura en què exposava el següent:

- El carril bici que transcorre per la vorera al llarg del carrer de la Marina des del carrer d'Alí Bei fins a la gran via de les Corts Catalanes (Districte de l'Eixample) passa per darrere de les parades de bus. Aquesta ubicació genera risc per a les persones vianants quan les bicis i els vehicles de mobilitat personal (VMP) circulen de manera insegura i incívica.
- Va presentar una queixa a l'Ajuntament i va suggerir que, almenys, posessin senyalització al paviment o un senyal vertical. Exposava que el carril bici de l'avinguda del Marquès de l'Argentera, en una situació semblant, quan passa pel costat de les parades de bus té senyals en el paviment i, fins i tot, el traçat del carril està una mica més elevat.
- El 23 d'abril de 2025 l'Ajuntament li va respondre que el carril bici estava en estudi i d'això va deduir que es reubicaria o s'hi farien canvis, però encara no hi havien fet res.
- Demana que, mentre s'estudia la qüestió, s'implantin mesures per reduir el perill per a les persones vianants.

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.

Després d'examinar el contingut de la queixa i la documentació aportada per la persona interessada, es va considerar convenient dirigir-se a l'Àrea d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans i a l'Àrea de Prevenció, Seguretat, Convivència i Règim Interior per tal de conèixer les intervencions fetes.

El dia 9 de maig de 2025 es va sol·licitar a aquests organismes la informació necessària per a l'estudi de la queixa.

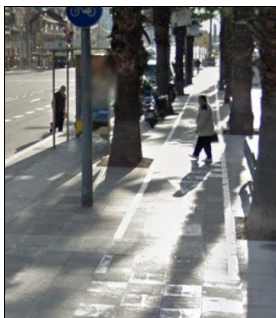
Resposta dels òrgans afectats

Els dies 11 i 16 de juny de 2025 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. Els escrits exposen les actuacions que ha dut a terme l'Ajuntament.

CONSIDERACIONS

1. L'emplaçament i la senyalització

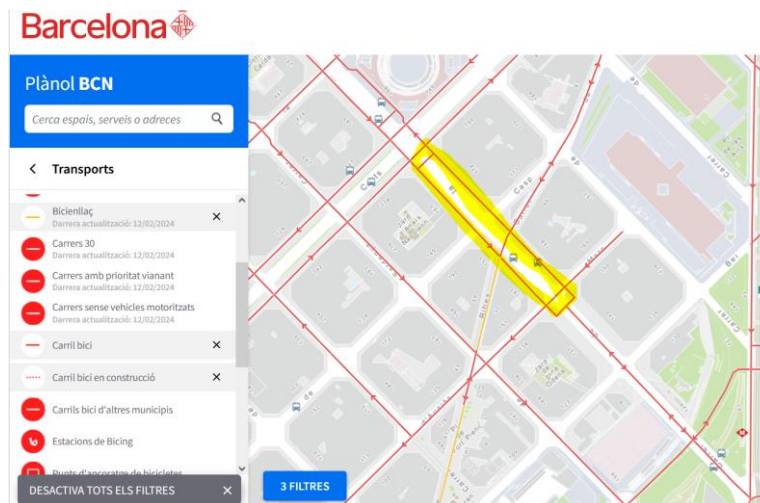
El carril bici objecte de la queixa transcorre al llarg del carrer de la Marina, al barri del Fort Pienc. En el tram concret entre els carrers d'Ausiàs Marc i del Consell de Cent passa per quatre parades d'autobús (dues en cada sentit).



Font: Google Maps

L'informe de la Guàrdia Urbana aporta la informació següent:

- Actualment el carril bici del carrer de la Marina, des del carrer d'Ausiàs Marc fins al carrer del Consell de Cent, està ubicat a la vorera. Concretament, en el tram del carrer de la Marina entre la gran via de les Corts Catalanes i el carrer d'Alí Bei hi ha dues parades d'autobús de TMB en ambdós sentits, i el carril bici passa per darrere de les parades.
- Ambdós carrils estan delimitats correctament per senyals horitzontals i verticals. Això inclou els elements següents:
 - Senyalització horitzontal: “Cediu el pas”, pintat abans de la parada de bus, i escaquer a tot l'ample de la parada de bus començant i acabant a un metre del límit de la parada.
 - Senyalització vertical: senyal R407a d'obligació de circulació pel carril reservat per a bicicletes i VMP, col·locat al carril del costat Llobregat i sentit mar.



Font: Plànol BCN¹

¹ <https://geoportal.barcelona.cat/planolBCN/ca/>

L'informe indica que el problema que indica el ciutadà és ben conegut per l'Ajuntament i que, per això, s'ha tractat en la Taula de Mobilitat del Districte (Eixample):

- S'ha acordat **canviar la ubicació i moure el carril bici a la calçada** per reduir la interacció amb les persones vianants i, així, reduir els riscos. Els detalls de l'execució d'aquesta decisió encara estan en estudi, atesa la complexitat urbanística de la zona.
- Mentrestant, s'han valorat les millores següents que es podrien implementar:
 - Senyalització horitzontal: els escaquers no estan en unes condicions totalment visibles i, per això, podria ser convenient valorar repintar-los. Així mateix, es podria valorar canviar la senyalització de "Cedu el pas" i col·locar un senyal P20 d'informació de proximitat de pas de vianants prioritari.
 - Senyalització vertical: el senyal R407a també es podria col·locar al carril bici del costat Besòs en sentit ascendent. Addicionalment, es podria valorar afegir un senyal P20 d'informació de proximitat de pas de vianants prioritari en ambdós sentits de la circulació del carril bici.



Senyal Cedu el Pas i escaquer



Senyal R407a



Senyal P20

2. L'estratègia de carrils bici i el Pla local de seguretat viària de Barcelona

Segons exposa l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat, el criteri general de ciutat quant a la ubicació de carrils bici consisteix a evitar indrets amb un risc potencial més elevat per a les persones vianants, com ara quan el traçat passa per damunt d'una vorera en què hi ha parades d'autobús.

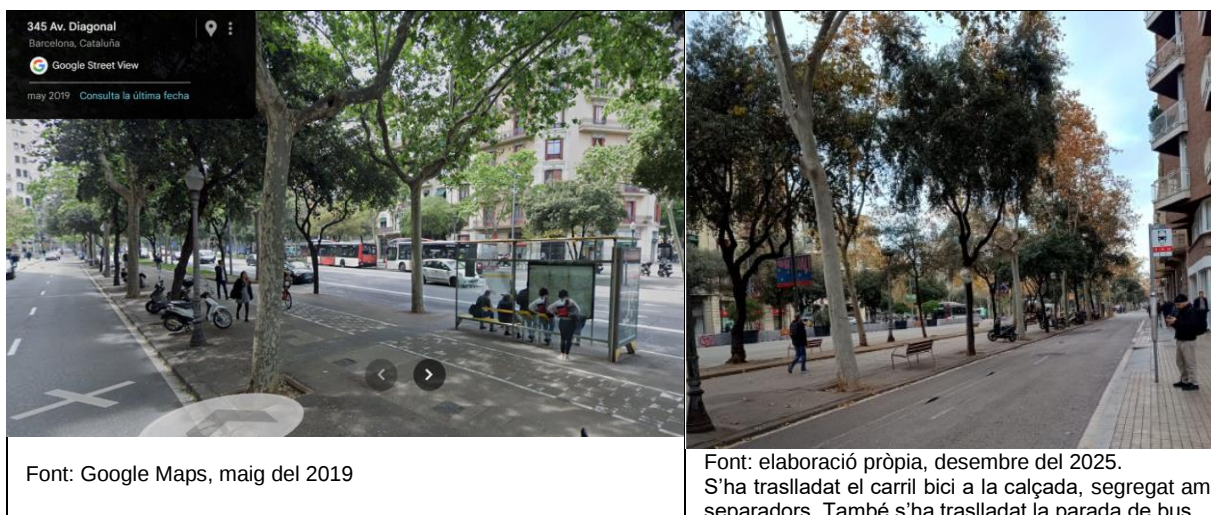
De fet, moltes de les actuacions executades en els últims anys són reurbanitzacions que han modificat la ubicació d'un carril bici per passar-lo de la vorera a la calçada.

Si bé s'intenta prioritzar que els carrils bici se situïn a la calçada, a la ciutat de Barcelona encara en queden una cinquantena a la vorera.

1	Av. Diagonal - Parc Cervantes
2	Av. Xile
3	Carles III - Badal
4	Av. Diagonal (Pl. F. Macià - Pl. Pius XII)
5	Numancia
6	Pg. Santa Eulàlia
7	Pl. Cerdà
8	Tarragona
9	Motors
10	Carrer 1
11	Carrer 27
12	Pg. Migdia
13	Ronda del Port
14	Gran Via (Pl. Espanya - Vilamari)
15	Av. Roma
16	Enric Granados
17	Pl. Tetuan
18	Marina
19	Ribes
20	Parc Estació del Nord
21	Pg. Lluís Companys
22	Dr. Aiguader
23	Pg. Marítim Barceloneta
24	Pg. Mare Nostrum
25	Pl. Pau Vila
26	Eix Pg. Colom - Isabel II
27	Av. Drassanes
28	Pg. Marítim Bogatell
29	Bac de Roda
30	Josep Pla
31	Pl. Llevant
32	Lluï
33	Selva de Mar
34	Av. Diagonal
35	Bac de Roda
36	Rambla Prim
37	Cristobal de Moura
38	Av. Meridiana
39	Fernando Pessoa
40	Pg. Santa Coloma
41	Rda Guinardó-Ramon Albó-Arnau d'Oms
42	Pg. Valldaura
43	Via Júlia
44	Palamós
45	Aiguablava
46	Castelldefels
47	Cardenal Vidal i Barraquer
48	Av. Martí Codolar
49	Granja Vella
50	Pg. Vall d'Hebron

En el cas concret del carril bici objecte de la queixa, els informes tècnics exposen que, d'acord amb les bases de dades de la Guàrdia Urbana, en els darrers anys consten dos sinistres en el tram comprès entre el carrer d'Ausiàs Marc i el del Consell de Cent. Un d'aquests, l'any 2023, es va produir a la cruïlla amb el carrer d'Ausiàs Marc i va implicar una conductora de VMP i una vianant, aproximadament a 60 metres de distància de la parada de bus. En l'altre, l'any 2024, en el núm. 162 del carrer de la Marina, hi van estar implicats un ciclista i un vianant, aproximadament a 120 metres de distància de la parada de bus. L'any 2025 no consta cap sinistre vial relacionat amb la interacció entre la parada de bus i el carril bici.

Tristament, hi ha un antecedent amb resultat de mort per un atropellament, per part d'una bicicleta del Bicing, a una persona que baixava de l'autobús a la parada de l'avinguda Diagonal, prop del carrer de Girona. En aquest cas també es tractava d'un carril bici que transcorria per damunt de la vorera i passava per darrere d'una parada de bus. Les obres de l'avinguda Diagonal posteriors van eliminar el carril bici de la vorera i el van desplaçar a la calçada, de manera que actualment el nivell de seguretat per a les persones vianants és adequat.



La Llei 9/2025, de 3 de desembre de 2025, de mobilitat sostenible,² finalment aprovada després d'una llarga tramitació parlamentària, estableix el marc normatiu per garantir una mobilitat segura, inclusiva i respectuosa amb el medi ambient, amb un impacte directe sobre les entitats locals. Entre les novetats principals hi destaca l'obligació dels municipis de més de 20.000 habitants de disposar de plans de mobilitat sostenible que integrin mesures per reduir les emissions i fomentar el transport públic i la mobilitat activa. Així, els ajuntaments hauran d'**adaptar la seva planificació urbanística per prioritzar els carrils bici, les zones de vianants i les infraestructures que afavoreixin la descarbonització.**

² <https://www.boe.es/eli/es/l/2025/12/03/9>

L'Ajuntament de Barcelona s'ha caracteritzat per executar polítiques de mobilitat sostenible des de fa anys, com es pot comprovar en els plans de mobilitat urbana que han estat vigents. L'Ajuntament té competència pròpia sobre el traçat i les característiques de la xarxa viària, així com sobre l'ordenació del trànsit de persones i vehicles (articles 65 i 93 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona).

El 26 de setembre de 2025 l'Ajuntament va aprovar el **Pla local de seguretat viària 2025-2030 (PLSV)**.³ Aquest pla i el Pla de mobilitat urbana són les eines de planificació de la mobilitat i la seguretat viària de la ciutat i treballen conjuntament per obtenir una mobilitat més sostenible, equitativa i eficient i que, alhora, redueixi el risc de sinistralitat.

Les propostes de mesures del PLSV estan classificades a partir dels pilars d'actuació de l'anomenat *sistema segur*, que entén que la vida i la salut no tenen preu i que, per tant, no pot existir la dicotomia entre mobilitat i seguretat. Per això, el sistema es divideix en cinc pilars bàsics per reduir la sinistralitat: velocitats segures, carrers segurs, vehicles segurs, comportaments segurs i resposta postcol·lisió.

És justament en les previsions sobre “**carrers segurs**” que es troben les accions que cal fer sobre el disseny de l'entorn i les infraestructures, entre les quals es troben les següents:

- **Integrar tots els perfils d'edat en el disseny dels carrers.**
- Aplicar la perspectiva de gènere en el disseny i la planificació urbana.
- Eixamplar la pacificació de carrers.
- **Actualitzar el manual de disseny de vies ciclistes.**
- **Millorar les interseccions.**
- **Auditar en clau de seguretat viària els elements de la via.**
- **Consolidar el disseny segur en entorns sensibles.**
- Protegir els vulnerables a les vies ràpides.

³ <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2025/09/26/aprovat-el-pla-local-de-seguretat-viaria-2025-2030/>

Aquesta Sindicatura reconeix que des de l'Ajuntament de Barcelona es treballa per millorar les condicions de seguretat de la ciutat, així com per promoure i garantir una xarxa adequada per als mitjans de transport més sostenibles, com ara els desplaçaments a peu o amb bicicleta i VMP.

No obstant això anterior, aquesta institució considera que els **carrils bici per damunt de la vorera són un element de risc elevat per a les persones vianants**, que són les més febles en cas de col·lisió, i per això cal continuar avançant en la construcció d'una ciutat amb voreres d'ús exclusiu per a vianants.

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 d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans no ha estat eficaç pel que fa al disseny dels carrils bici del carrer de la Marina que transcorren per damunt de la vorera i al costat de parades d'autobús.**

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

- Recomana a **l'Àrea d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans** que modifiqui el traçat dels carrils bici que transcorrin per damunt de la vorera i, de manera prioritària, executi els treballs de reurbanització en els trams on hi hagi parades d'autobús, com és el cas del carrer de la Marina.

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.

Aquesta resolució s'emmarca dins el compromís de l'Ajuntament de Barcelona amb els **objectius de desenvolupament sostenible (ODS)**, d'acord amb la mesura de govern sobre l'Estratègia d'impuls de l'Agenda 2030. Concretament, es relaciona amb l'objectiu 3.6 **"Per al 2030, una dràstica reducció del cost humà provocat pels accidents de trànsit"**.