



RESOLUCIÓ

Circulació i estacionament



DRET A LA MOBILITAT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Objecte de la queixa

En data 12 de novembre de 2025 la ciutadana va presentar una queixa davant aquesta Sindicatura en què exposava la seva disconformitat amb el fet que s'utilitzi l'etiqueta de "carril bici" al mapa del web de Mobilitat per identificar el carrer de Sants. Considerava que els pictogrames amb bicicletes que hi havia al paviment no el convertien en un veritable "carril bici" i, per tant, no s'hauria d'identificar al mapa com a tal. Aquesta categorització de la via pot implicar que persones usuàries que no coneguin la zona acabin circulant per una via menys segura de l'esperat, ja que, si en realitat fos un "carril bici", l'espai estaria restringit a la circulació de bicicletes i patinets.

Actuacions fetes

Els dies 26 de novembre de 2026 i 4 de març de 2026 la Sindicatura va traslladar la queixa a l'[Àrea d'Urbanisme](#), [Acció Climàtica](#), [Mobilitat](#), [Pla de Barris](#) i [Serveis Urbans](#) i va demanar determinada informació sobre les qüestions plantejades per la ciutadana.

Resposta dels òrgans afectats

Els dies 6 de març i 26 de maig de 2026 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada.

CONSIDERACIONS

1. Antecedents

Com a qüestió preliminar, cal destacar que aquesta Sindicatura ja va estudiar una queixa amb algunes similituds que va impulsar la mateixa persona.



En la queixa anterior, la interessada considerava que el plànol del web municipal no era correcte, ja que marcava amb el mateix color (el groc, que corresponia a l'etiqueta “corredor bici”) dues vies amb característiques molt diferents per a la circulació de bicicletes. En concret, es referia al carril bici bus situat als carrers de la Creu Coberta i de Sants, que és compartit per autobusos, taxis i bicicletes, i una via de plataforma única en el tram del carrer de la Diputació situat entre el carrer de Tarragona i el carrer de la Creu Coberta.

Fruit d'aquell estudi, l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans va esmenar les etiquetes respectives d'aquestes dues vies i, en el cas dels carrers de la Creu Coberta i de Sants, es va substituir l'etiqueta “corredor bici” per “bicienllaç”.

Així doncs, la present queixa se centrarà en l'etiquetatge actual dels recursos municipals disponibles per planificar els itineraris en bici.

2. Recursos municipals per planificar els itineraris en bicicleta

D'acord amb l'informe municipal, actualment hi ha tres recursos diferenciats per a la visualització i la planificació dels itineraris ciclistes, que responen a funcions i orígens específics:

- a) **Plànol de la ciutat (GeoportalBCN),¹** activant totes les opcions de tipus de vies per a bicicletes: és un repositori general que integra informació de tota la tipologia de vies i usos (transport públic, vehicle privat, bicicleta i vianants). Té com a objectiu oferir una visió global de la mobilitat urbana i mantenir la informació actualitzada d'una manera continuada.
- b) **Mapa de carrils bici:²** Mobilitat i Transports / Mitjans de transport / Bicicleta.³
És un document PDF de caràcter divulgatiu que inclou exclusivament la xarxa ciclista. S'actualitza amb periodicitat anual coincidint amb l'edició de materials informatius distribuïts en el marc de la Festa de la Bicicleta.

¹ <https://geoportal.barcelona.cat/planolbcn/ca/guia/act/carril-bici-K023,bicienllac-K033,carrers-sense-vehicles-motoritzats-K038,carrers-amb-prioritat-vianant-K039,carrers-30-K040,carril-bici-en-construccio-K028/zoom/4/position/428198,4580720/>

² https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/2025-09/Mapa_Carrils_Bici.pdf

³ <https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/mitjans-de-transport/bicicleta/xarxa-ciclistapedalable>



- c) Servei “Com s’hi va”:⁴ és una eina d’enrutament i consulta que permet planificar desplaçaments. Utilitza la mateixa font de dades que el plànol de la ciutat, de manera que la informació que proporciona ha d’estar alineada amb aquest.

Respecte de les **actualitzacions** d’aquests recursos, l’informe exposa el següent:

- Mapa de carrils bici: s’actualitza una vegada l’any quan s’imprimeixen plànols de carrils bici que serviran per fer difusió el dia de la Festa de la Bicicleta sobre diversos aspectes relacionats amb aquest mitjà de transport, com ara les normes de circulació, els canvis de normativa, etc. Actualment, l’actualització no agafa la informació de l’Open Data, però s’està treballant coordinadament entre les àrees municipals de Mobilitat, Barcelona Innovació i Tecnologia (BIT) i Comunicació per tenir una única font d’informació.
- Plànol de la ciutat i del servei “Com s’hi va”: es basen en un arxiu GIS que es publica a través del portal d’Open Data. Tot i que l’objectiu és garantir una actualització periòdica vinculada a les actuacions executades a la ciutat, aquest procés no es va dur a terme de manera regular a partir de l’any 2024 per motius organitzatius i, per això, recentment se n’ha fet una actualització manual.

Arran de la incidència que s’ha esmentat, l’Àrea de Mobilitat va revisar el procediment d’actualització dels carrils bici a l’Open Data amb l’objectiu de garantir la seva continuïtat i fiabilitat. L’objectiu és aconseguir un sistema automàtic d’actualització mitjançant la implementació a curt termini d’un sistema d’actualització automàtica a través d’un programa anomenat Júpiter, així com assegurar que els suports (GeoportalBCN, “Com s’hi va” i materials divulgatius) disposin d’una informació homogènia i actualitzada, i adaptada a les respectives necessitats de comunicació.

3. Canvis implementats en els recursos municipals per planificar els itineraris en bici

En l’anterior consulta es van detectar alguns aspectes de millora que van ser comunicats a l’Ajuntament.

Segons es pot comprovar consultant aquests recursos, l’Ajuntament ha implementat alguns dels canvis que es van suggerir:

⁴ <https://com-shi-va.barcelona.cat/ca/>



- L'etiqueta “carril bus bici” ha estat inclosa en el mapa de carrils bici (línia en color verd).
- Pel que fa al color de la llegenda del “bicienllaç”, s’hi continua mantenint un color diferent, la qual cosa pot ser incongruent si el color assignat no coincideix. Al mapa de carrils bici es correspon amb una línia vermella discontinua, i al plànol de la ciutat, amb una línia contínua groga.
- Respecte del carrer de Sants, al mapa de carrils bici s’ha substituït l’etiqueta de “carril bici” per “carril bus bici” (línia contínua vermella) i es manté com a “bicienllaç” (línia groga) al plànol de la ciutat.

Amb la finalitat de garantir que els recursos de l’Ajuntament destinats a les persones ciclistes tinguin una informació acurada i entenedora quan planifiquen els seus circuits, aquesta Sindicatura considera que cal garantir una coherència entre les eines que informen sobre la xarxa ciclista, no només quant al seu contingut sinó també pel que fa a unificar la nomenclatura i el grafisme.

Els [principis de bona administració i d’eficàcia](#) dels serveis públics es recullen en l’article 41 de la Carta de drets fonamentals de la Unió Europea, en els articles 9.3 i 103 de la Constitució espanyola i en l’article 3 de la Llei 40/2015 de règim jurídic del sector públic. Aquests drets impliquen disposar d’una administració que presti el màxim nombre de serveis amb els millors estàndards de qualitat, que respecti els drets i els interessos legítims de la ciutadania i que sigui capaç de resoldre els problemes d’una manera àgil i eficaç.

Al seu torn, l’article 21 de la Llei 26/2010 de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya reconeix el [dret a obtenir de les administracions públiques serveis d’atenció, informació i orientació per a l’exercici i la protecció de llurs drets](#).

4. Reflexions sobre la seguretat de la xarxa pedalable

La Llei 9/2025, de 3 de desembre de 2025, de mobilitat sostenible 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 han [d’adaptar la seva planificació urbanística per prioritzar els carrils bici, les zones de vianants i les infraestructures que afavoreixin la descarbonització](#).

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 \(PLSV\)](#).⁵ 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 hi ha les següents:

- Ampliar la pacificació de carrers.
- Actualitzar el manual de disseny de vies ciclistes.
- Millorar les interseccions.
- Auditar els elements de la via en clau de seguretat viària.
- Consolidar el disseny segur en entorns sensibles.
- Protegir les persones vulnerables a les vies ràpides.

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.

Això no obstant, aquesta institució considera que cal valorar els riscos associats als espais compartits per diversos mitjans de transport, com els carrils bus bici, i que, per això, cal continuar avançant en la [construcció d'una ciutat amb una xarxa pedalable segura i segregada](#).

⁵ <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2025/09/26/aprovat-el-pla-local-de-seguretat-viaria-2025-2030/>



DECISIÓ

D'acord amb la Carta municipal de Barcelona, aquesta institució té com a missió defensar els drets i les llibertats de la ciutadania i, amb aquesta finalitat, pot supervisar l'activitat de l'Administració municipal.

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** ha estat ajustada a dret, però podria guanyar en eficàcia amb una actualització recurrent i homogènia de la informació disponible mitjançant els diversos recursos municipals sobre la xarxa pedalable de la ciutat, com la descrita en l'informe municipal que encara està pendent d'implementació.

Aquesta resolució es comunicarà a la persona que va formular la queixa i a l'òrgan municipal competent. Per mitjà de l'informe anual d'aquesta Sindicatura, també se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal.

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".