

LA BICICLETA A BARCELONA

ÍNDEX

1. Introducció
2. La intervenció de la sindicatura sobre les bicicletes
3. Motivació de l'estudi d'ofici sobre la implantació de la bicicleta
4. La bicicleta a la ciutat
 - 4.1. Els desplaçaments
 - 4.2. Les bicicletes a les vies de la ciutat
 - 4.3. La normativa
 - 4.4. Els documents municipals de referència
 - 4.5. Valoració
5. Conclusions
6. Propostes de millora

1. INTRODUCCIÓ

La Sindicatura de Greuges de Barcelona, creada el mes de gener de 2005, en la seva missió de vetllar pels drets de les persones supervisa les queixes que formulin els ciutadans sobre els problemes de la ciutat, sempre i quan l'Ajuntament hi tingui una responsabilitat. Les queixes que atén la Sindicatura abracen tots els àmbits: l'habitatge, el medi ambient, l'urbanisme, el manteniment i l'ús de la via pública, l'atenció al públic, la tramitació dels processos administratius, els serveis socials, el transport i la mobilitat, etc.

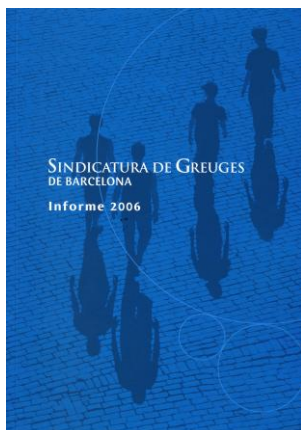
La disconformitat amb qüestions diverses relacionades amb la circulació hi és present des de l'inici del funcionament de la institució. De vegades per greuges individuals i personals (com és el cas de les multes de trànsit o la retirada de vehicles per part de la grua municipal). Altres cops el desacord té caràcter col·lectiu i està relacionat amb temes de planificació. D'aquesta última tipologia és un bon exemple la implantació de l'Àrea Verda a la ciutat. La percepció inicial dels afectats, quan es va iniciar aquesta regulació de l'estacionament en algunes zones de la ciutat, va ser que l'Ajuntament tenia un afany recaptatori i que eliminava places d'aparcament on, fins aquell moment, s'havia pogut estacionar gratuïtament. Al cap d'uns mesos de funcionament va quedar demostrat que els veïns d'aquelles zones tenien més facilitat per aparcar que abans. Les queixes dels afectats van minvar i, paradoxalment, van començar a arribar queixes de veïns de les zones adjacents, demanant que s'implantés l'Àrea Verda al seu barri. Això demostra que el que en un moment inicial va ser viscut com un greuge per una part dels ciutadans, posteriorment va ser percebut com un guany. Demostra també que les bones iniciatives demanen, de vegades, un temps d'assaig i d'adaptació perquè quedin definitivament assolides.

I les bicicletes són també un bon exemple de fenomen nou. Les bicicletes a la ciutat han tingut un creixement espectacular, bàsicament generat per la posada en marxa del servei Bicing. Circular en bicicleta ja no és només una manera de practicar l'esport o el lleure, sinó que es va configurant com una mode més de desplaçament. La Sindicatura ha expressat reiteradament en els informes anuals la valoració positiva de la promoció de l'ús d'aquest vehicle a la ciutat. Els avantatges mediambientals, de salut i d'estalvi econòmic i energètic són determinants per justificar l'increment de bicicletes. La potenciació de l'ús de la bicicleta està plenament justificat ja que es tracta d'un mitjà de transport còmode, silenciós, no contaminant i fa possible una mobilitat sostenible. La bicicleta estalvia espai i, per tant, la infraestructura que s'hi destina és rendible. Ara bé, tot i aquesta valoració positiva, l'ús de la bicicleta ha generat queixes al llarg dels anys de vida de la Sindicatura.

2. LA INTERVENCIÓ DE LA SINDICATURA SOBRE LES BICICLETES

El dos primers anys de funcionament de la Sindicatura, 2005 i 2006, la institució va rebre molt poques queixes sobre la bicicleta. Percentualment no arribaven a l'1% del total. Paulatinament les queixes van anar creixent i aquest mitjà de transport ha arribat a significar un 5% del total de les queixes totals rebudes anualment en aquesta institució.

Des de l'any 2006, tot els informes anuals de la Sindicatura han dedicat un capítol a tractar el tema de les bicicletes, en consideració a les queixes rebudes.



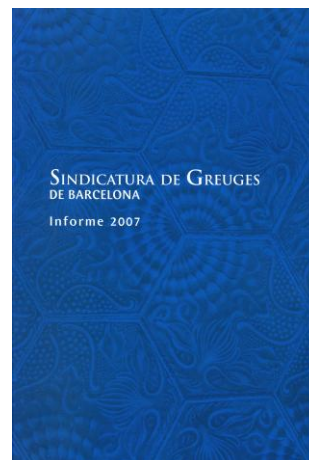
L'any 2006 la Síndica de Greuges va visitar tots els Districtes. Amb l'objectiu de poder establir un contacte directe amb els veïns es van programar sessions als centres cívics per exposar les funcions de la Sindicatura i proporcionar als assistents un espai de col·loqui. Malgrat que no es van formalitzar les queixes, en pràcticament totes les reunions els veïns van expressar el seu malestar per l'ocupació de l'espai dels vianants per les bicicletes, de la manca de compliment dels senyals de circulació i dels semàfors i dels perills que suposa compartir espais amb els vehicles de motor. **La Sindicatura va proposar en l'informe d'aquell any que es regulés de manera més adequada la circulació de bicicletes per la ciutat i que es aquestes disposessin d'espais idonis per circular-hi.** Exposava que les mesures i l'aplicació d'aquestes han de respondre al repte de conciliar el dret a caminar amb tranquil·litat per la ciutat i el del ciclista a circular sense perill. S'explicava, també que la nova normativa (atès que ja se sabia que estava previst modificar l'Ordenança de circulació pel que fa a les bicicletes) havia d'anar acompanyada de la creació d'espais d'estacionament.

En l'informe de la Sindicatura de **l'any 2007** s'explicava que, tot i que els avantatges eren determinants per justificar l'increment de bicicletes, aquesta activitat continuava generant queixes. Sobretot pels problemes de convivència entre aquest mitjà i la resta de vehicles i usuaris de la via pública. Es parlava que hi havia queixes de vianants que consideraven que hi havia una manca de control i de voluntat sancionadora de les conductes perilloses dels ciclistes. També s'explicava que algun ciclista havia denunciat la inseguretat de circular per moltes zones de la ciutat.

L'informe deia que any 2007, coincidint amb la posada en marxa del servei Bicing, s'havia modificat l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles pel que fa a la conducció de bicicletes. La seva aprovació va tenir una gran repercussió mediàtica i es va donar a entendre que, per primer cop l'Ajuntament regulava la circulació de bicicletes.

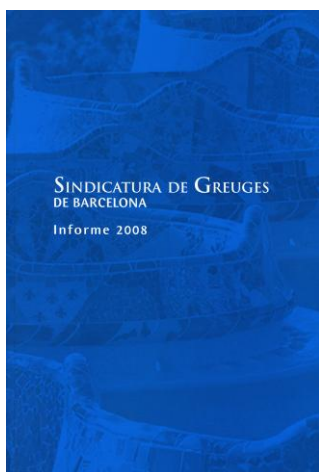
Tanmateix, la circulació de les bicicletes ja estava regulada anteriorment i la norma anterior era plenament aplicable i prou concreta. La Síndica va manifestar aquell any que la normativa anterior hauria estat suficient per pal·liar els problemes detectats. La primera ordenança, aprovada l'any 1998, establia algunes normes sobre l'ús de les bicicletes. Posteriorment, l'any 2001 es va modificar l'articulat. Amb la modificació de l'any 2007 es van afegir algunes prohibicions, com la de lligar les bicicletes a bancs o papereres. Ara bé, altres restriccions com la de l'amplada mínima que ha de tenir una vorera per poder circular-hi, ja hi eren en l'anterior ordenança. L'aprovació de la darrera modificació va ser molt criticada pels usuaris de les bicicletes. La Síndica va manifestar en aquell moment que el problema no era l'ordenança en sí mateixa, sinó el gran desconeixement de la norma: tant per part dels conductors de vehicles i dels vianants com per part dels usuaris de les bicicletes.

L'informe de la Síndica de l'any 2007 explicava que l'increment de la circulació de les bicicletes a la ciutat s'havia de correspondre amb una intervenció més eficient de l'Ajuntament i que calia frenar les infraccions dia a dia. Esmentava que era comprensible que, davant l'eclosió de bicicletes arran de la posada en funcionament del sistema Bicing, el control es fes amablement, amb vigilància, amb advertències i amb informacions oportunes. Però que el que no tenia sentit era endarrerir l'aplicació de l'ordenança un cop aprovada perquè ja existia un creixent malestar



entre els ciclistes i els vianants. La Síndica manifestava que no hi havia una acció decidida de vigilància per part de la Guàrdia Urbana per millorar la situació. Expressava també que la normativa no és suficient per assegurar la correcta convivència entre bicicletes i vianants i per garantir la seguretat dels ciclistes.

L'informe explicava que el problema principal era que la ciutat no disposava d'una xarxa viària suficient que fes viable la circulació d'un gran nombre de bicicletes. Identificava, doncs que **la causa dels conflictes entre els usuaris, conductors i vianants era que el creixement de bicicletes no havia anat acompanyat de la millora de les infraestructures per circular amb seguretat i que la principal limitació era la manca de carrils bici segregats de la circulació de vehicles i vianants.** Aconseguir una xarxa suficient de carrils bici segregats demana una intensa remodelació d'algunes vies públiques, cosa que no es pot realitzar de forma immediata. S'esmentava que calia planificar i executar les modificacions i que s'avancés més de pressa que el ritme de creixement dels usuaris de la bicicleta.



L'any 2008 el servei Bicing va ser el protagonista de la pràctica totalitat de les queixes vinculades amb la bicicleta. Les queixes posaven de relleu les deficiències de la xarxa informàtica, fet que provocava problemes en el registre de lliurament de bicicletes a les estacions. Quan l'estació no detectava correctament aquesta operació es penalitzava l'usuari econòmicament o amb el bloqueig de la targeta si s'acumulaven tres suposades infraccions. La majoria de les queixes d'aquell any estaven motivades pels càrrecs econòmics imposats per Bicing pel temps transcorregut a retornar la bicicleta a les estacions. **La Sindicatura va reiterar a l'Ajuntament la necessitat de millorar els ancoratges de les estacions del servei Bicing perquè registrés correctament els retorns dels vehicles i va sol·licitar que no s'imputés als usuaris el cobrament de l'excés d'ús o de manca de retorn de les bicicletes si no hi havia prou garanties, ja que els ancoratges no eren prou fiables.** Així mateix, va sol·licitar que

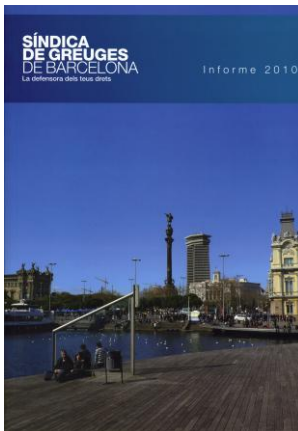
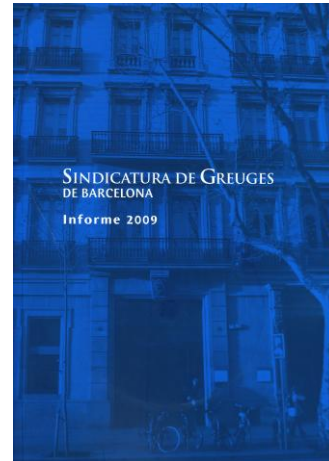
s'oferís als usuaris un comprovant de l'ús realitzat en el moment de l'ancoratge de la bicicleta perquè quan resultava penalitzat l'usuari no tenia proves per defensar-se o per recórrer la penalització.

A més, la Síndica exposava que les queixes es resolien amb lentitud ja que es van comptabilitzar demores de fins a cinc mesos a resoldre el bloqueig de les targetes dels usuaris. Les queixes supervisades mostraven una deficitària atenció al client: poca eficàcia en la gestió de les reclamacions, manca de resposta a les trucades telefòniques o correus electrònics, o respostes estandarditzades. També apareixia la poca coordinació entre els diversos departaments de gestió del servei Bicing, que provocaven que els usuaris rebessin informacions contradictòries entre un i un altre servei de Bicing. Els usuaris del Bicing es queixaven també, tot i que amb menor mesura, del funcionament del servei, de la manca de vehicles a les estacions, de la manca de manteniment dels vehicles o de les deficiències en l'atenció en la comunicació i resolució d'incidències.

L'any 2009 el servei Bicing va continuar sent la causa de la majoria de les queixes sobre les bicicletes. Malgrat les queixes sobre les penalitzacions imposades per no haver retornat la bicicleta, l'Ajuntament mantenia que el sistema de verificació dels ancoratges era correcte i que la comprovació del canvi de color del pilot era suficient.

No obstant això, en una de les supervisions realitzades, **l'Ajuntament va informar que el servei Bicing havia retornat els càrrecs econòmics cobrats d'un 43% de les reclamacions presentades pels usuaris el primer semestre de l'any 2009**, la qual cosa posava en evidència que les garanties de devolució no estaven prou assegurades.

L'informe anual de la Síndica esmentava que la manca de compliment de les normes de circulació i la indisciplina viària dels usuaris de la bicicleta també havien estat motiu de queixa. **Per això la Sindicatura insistia en la necessitat de separar clarament l'espai de circulació de les bicicletes i dels vianants per evitar els conflictes de convivència i per seguretat.**



L'any 2010 les queixes del Bicing van disminuir notablement, coincidint amb la modificació dels ancoratges de les estacions de les bicicletes públiques ja que es va afegir un segon sensor als ancoratges i es van canviar tots els lectors per protegir el sistema electrònic contra sobretensions. A més, es va aplicar un doble sistema de comprovació del retorn correcte de les bicicletes. Això va repercutir en la millora de les garanties de seguretat per als usuaris i en la clara disminució dels càrrecs indeguts imposats.

En relació a la recomanació de la Sindicatura, expressada en l'informe del 2009, en el sentit que es resolguessin amb major diligència les reclamacions dels usuaris del servei Bicing i que s'atenguessin correctament les al·legacions dels usuaris penalitzats, l'ajuntament va informar que s'havia fet una revisió completa de la qualitat de les respostes de les queixes i reclamacions dels abonats i que s'atenien de manera més personalitzades les reclamacions motivades pels càrrecs indeguts.

No obstant això, el nombre de queixes sobre les bicicletes es van mantenir, ja que van créixer notablement el nombre de vianants disconformes amb la inseguretat i les molèsties que crea la circulació incorrecta de les bicicletes. Per poder fer una valoració del control municipal exercit, la Sindicatura va demanar que s'informés del nombre de denúncies anuals imposades exclusivament a ciclistes (des de l'any 2007, any en què es posar en funcionament el servei Bicing i es va aprovar la modificació de l'Ordenança que fa referència a la circulació de bicicletes). **La Sindicatura va detectar que les dades aportades eren absolutament impossibles o errònies i així ho va fer saber a l'òrgan emissor, és a dir, la Guàrdia Urbana. Les dades correctes han tardat més d'un any a arribar.**

Així mateix, va sol·licitar que s'informés sobre les campanyes de conscienciació sobre l'ús de les bicicletes. Segons es va informar, la darrera tendència municipal va consistir a promoure la convivència de tal manera que la visió dels vianants respecte dels ciclistes fos més positiva i no se'ls veiés com a persones perilloses per a la mobilitat de la ciutat. La campanya realitzada el segon semestre de l'any 2010, anomenada "Bicivisme", feia una crida a la circulació cívica dels ciclistes. Ara bé, el fullet de la campanya presentava, de manera indiferenciada, recomanacions i preceptes normatius, i tots ells eren tractats com a consells bàsics. La Síndica va expressar que no es considerava oportú posar l'accent prioritari en el civisme i pretendre, a més, millorar la percepció dels vianants respecte dels ciclistes. Davant l'evidència constatada i reiterada que hi ha molts ciclistes que vulnereu les normes, semblaria més adequat impulsar el compliment de la normativa i informar-ne clarament.

Per acabar, la Síndica reiterava la necessitat d'aconseguir la plena compatibilitat de l'ús de la bicicleta amb la seguretat dels vianants i manifestava que els incompliments dels ciclistes eren ben habituals. En aquest sentit, recordava que el 42% dels entrevistats de l'Enquesta municipal d'hàbits i valors sobre el medi ambient presentada l'any 2010 expressava que la presència de bicicletes sobre la vorera era molt molesta.

L'any 2011 la tipologia de queixes ha mantingut la tendència dels darrers anys: la pràctica totalitat provenen de vianants que se senten insegurs o incòmodes quan circulen pels espais on tenen preferència i consideren que els ciclistes no respecten el seu dret a transitar tranquil·lament. En la resposta obtinguda per la Sindicatura sobre el control exercit, **la Guàrdia Urbana informa que vigila, corregeix i denúncia especialment les infraccions dels ciclistes que no respecten la preferència de pas dels vianants.** Segons l'informe aportat el 66,7% de les denúncies imposades als ciclistes entre els anys 2007 i 2011 han estat per no obeir els semàfors. Les sancions per envair els espais dels vianants incomplint la normativa són només el 9,8% del total. **L'any 2010, que es el període en que més denúncies s'han posat per aquest motiu, s'ha multat a 292 ciclistes per circular incorrectament per les voreres, és a dir, menys d'una sanció diària. Aquesta dada posa de manifest que les multes han estat insignificants si es comparen amb el nombre de desplaçaments amb bicicleta, que és superior a cent mil trajectes diaris.**

A més, els ciutadans afectats consideren que les respostes municipals són estèrils i no aporten cap solució real al problema: se'ls informa que poden requerir la presència de la Guàrdia Urbana sempre que ho considerin necessari i que, si volen denunciar una infracció, han de ser molt precisos en el lloc i horari en què es comet la suposada infracció perquè es pugui imposar la denúncia. Així mateix, l'Ajuntament en les seves respostes estandarditzades exposa que creu fermament que la convivència entre ciclistes i vianants és possible i desitjable. Afegeix que hi ha comportaments incívics en tots els col·lectius i que no es creu que els ciclistes siguin especialment incívics sinó més aviat al contrari ja que molts ciclistes parteixen d'un compromís amb la sostenibilitat que cal valorar molt positivament.

3. MOTIVACIÓ DE L'ESTUDI D'OFICI SOBRE LA IMPLANTACIÓ DE LA BICICLETA

La Sindicatura, a banda de supervisar les queixes individuals que els ciutadans han presentat per l'ús de la bicicleta a la ciutat, que com ja s'ha dit han anat augmentant al llarg dels anys, ha considerat necessari aprofundir, amb caràcter general, sobre com s'està duent a terme la implantació de la bicicleta com a mitjà de transport a la ciutat. Els objectius proposats són, d'una banda, estudiar l'eficàcia de l'acció del govern municipal en el desplegament de la promoció de la bicicleta; de l'altra, detectar els problemes o desajustos que planteja el creixement en l'ús de la bicicleta; finalment, apuntar algunes propostes o mesures de millora.

Per això, el mes de maig de 2011 va sol·licitar a l'Ajuntament les dades que va considerar necessàries per poder fer l'estudi. Es van demanar dades objectives que permetessin fer una valoració real perquè l'estudi no estigués fonamentat únicament en les supervisions fetes per la Sindicatura ni en la percepció que pugui tenir la Sindicatura, tot i que una tercera part de l'equip de la Sindicatura es desplaça habitualment per la ciutat amb bicicleta.

Posteriorment, el mes de juny de 2011 es va reiterar la petició. La petició es concretava en la següent informació: evolució del nombre de desplaçaments de la ciutat (diferenciades per modes de transport), diverses dades de sinistralitat i de sancions, manual tècnic dels carrils bici, avaluació del Pla de Mobilitat, detall de les mesures projectades per augmentar el transport públic, els desplaçaments a peu, els trajectes en bicicletes així com per reduir el vehicle privat. Es va sol·licitar també l'avaluació del Pla Estratègic de la Bicicleta, la vigència del qual acabava l'any 2010.

Altres dades demanades, que no han estat subministrades en el moment de tancar aquest estudi d'ofici, són l'estudi dels punts negres de la xarxa de ciclistes, els carrils bici projectats, les dades detallades de sinistralitat que afecten les bicicletes i el resultat del treball de la comissió cívica de la bicicleta (propostes, implementació de les propostes, avaluació, etc.).

L'estudi es completa amb una sèrie d'entrevistes amb els representants d'algunes entitats que formen part de la Comissió Cívica de la Bicicleta.



4. LA MOBILITAT A LA CIUTAT

Barcelona té unes dimensions relativament petites, de 100 km², que la fan idònia per a la circulació de bicicletes. També facilita la mobilitat amb aquest transport el clima mediterrani, amb temperatures suaus la major part de l'any i l'orografia de la ciutat ja que és força plana i té poques zones on el pendent limita la seva utilització.

La població de la ciutat, d'un milió sis-cents mil habitants, repartida en tan escàs espai fa que la densitat de la ciutat sigui molt elevada (15.963 habitants/kms²). Barcelona es caracteritza, a més, per ser una ciutat compacta, amb una gran concentració d'activitats i usos en un mateix espai: habitatge, comerç, oficines, etc. Això fa que la ciutat tingui una intensa convivència d'usos i persones i que l'equilibri entre els diferents usos de la ciutat sigui un repte complex a assolir. Equilibri entre el dret al descans dels veïns i el dret a l'oci i el lleure. Convivència de diversos modes de transports, els quals han de resultar tots ells segurs. Compatibilitat entre el dret dels ciutadans a caminar tranquils i la necessitat de disposar d'uns mitjans de transport eficients. **La mobilitat d'una ciutat tan densa està compromesa amb aquesta intensa convivència i la planificació sobre un mode concret de transport repercuteix inevitablement en tots els altres.** Això implica que el disseny i la implementació del model de mobilitat de ciutat pel qual s'opti ha de integrar els diferents modes de transport. Tots ells estan íntimament interrelacionats.

Segons expressa el Pla de Mobilitat Urbana, en el conjunt de la mobilitat a Europa, més de 30% dels viatges en cotxe cobreixen distàncies inferiors als 3 km i el percentatge puja fins al 50% si la distància és de 5 km. La bicicleta és un mode de transport idoni per a fer aquests trajectes, és sostenible, silencios i contribueix a la descongestió de la ciutat. El progrés cap a un model de mobilitat urbana més sostenible implica la integració i promoció de la bicicleta com a un mitjà més de transport. Les ciutats més eficients i sostenibles són les que promouen els trajectes a peu i en bicicleta, en combinació amb els transports públics.

Si ens atenim al marc normatiu, La Carta de Salvaguarda dels Drets Humans a la ciutat estableix el compromís de la ciutat a vetllar pel dret dels ciutadans a tenir uns mitjans de transports compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat.

ELS DESPLAÇAMENTS

Per analitzar la mobilitat a la ciutat són útils les Dades Bàsiques de Mobilitat que el Sector de Prevenció, Seguretat i Mobilitat publica anualment. El repartiment percentual de les etapes de desplaçaments diaris permet analitzar la progressió de cada modalitat de transport, és a dir el pes que té el transport públic, el privat i no motoritzat a la ciutat. L'estudi és el resultat de l'anàlisi de dades d'etapes de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), de les espires de detecció de la ciutat, de l'activitat turística, transport escolar, aforaments de composició del trànsit i aforaments de bicicletes i de vianants. No es tenen en compte els desplaçaments de menys de 5 minuts. Les etapes de desplaçament es defineixen com a cadascuna de les fraccions en què es divideix un desplaçament i que comporten un canvi de mode de transport.

Evolució de les etapes de desplaçament totals

	2004	2006	2008	2010
Vehicle públic	34,93%	35,59%	40,07%	39,74%
Vehicle privat	33,39%	33,00%	28,37%	27,52%

A peu i en bicicleta	31,69%	31,41%	31,56%	32,74%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Font: Direcció de Serveis de Mobilitat

Si ens atenim a les dades desglossades segons el desplaçament sigui intern a la ciutat o de connexió resulta el quadre següent:

Etapes de desplaçament interns

	2004	2006	2008	2010
Vehicle públic	30,22%	30,41%	35,16%	34,20%
Vehicle privat	23,76%	24,01%	19,12%	18,35%
A peu i en bicicleta	46,02%	45,57%	45,72%	47,46%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Font: Direcció de Serveis de Mobilitat

Etapes de desplaçament de connexió

	2004	2006	2008	2010
Vehicle públic	42,51%	43,98%	48,09%	49,33%
Vehicle privat	48,92%	57,54%	43,48%	43,41%
A peu i en bicicleta	8,57%	8,48%	8,42%	7,26%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Font: Direcció de Serveis de Mobilitat

De l'anàlisi de les dades es desprèn que els desplaçaments amb transport públic tendeixen a incrementar-se al llarg dels anys i que l'ús del vehicle privat té la tendència inversa. Es pot afirmar, doncs, que hi ha menys vehicles privats en circulació. Aquesta correlació es manté en les dades totals i també en les desglossades en funció que els desplaçaments siguin interns o de connexió.

Tanmateix, de les dades es desprèn que el percentatge de desplaçaments a peu o en bicicleta és pràcticament el mateix des de l'any 2004.

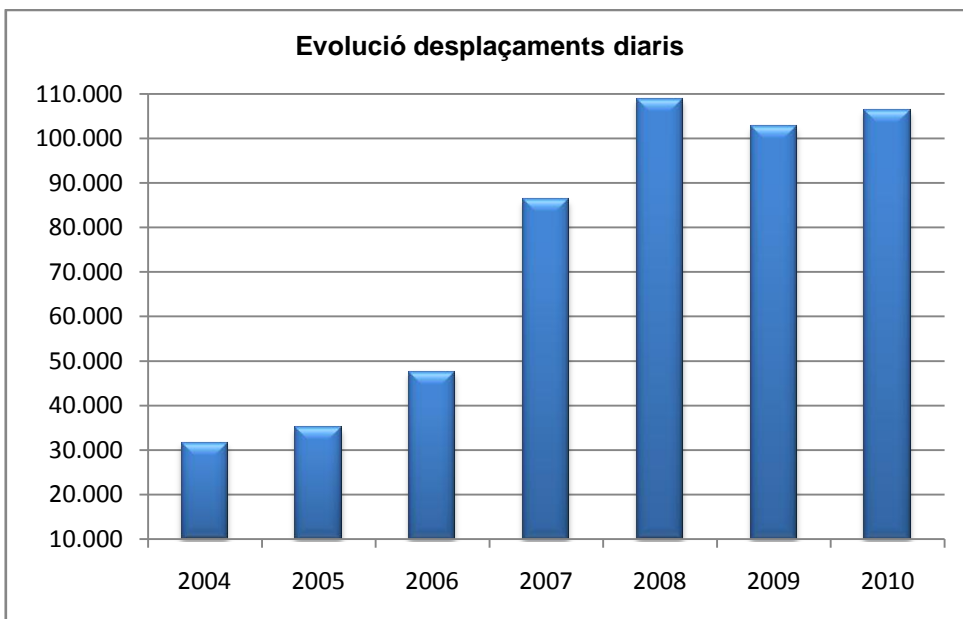
Desplaçaments en bicicleta

Moltes de les dades que han estat analitzades tracten conjuntament els desplaçaments a peu i amb bicicleta i això dificulta l'anàlisi sobre els canvis de tendència entre un i altre mitjà de transport. D'altra banda, com que les bicicletes no requereixen matriculació, tampoc no figuren als llistats dels tipus de vehicles que circulen per la ciutat. No obstant això, el quadre següent permet comprovar la progressió de l'ús de la bicicleta.

Evolució dels desplaçaments diaris amb bicicleta

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	%
Interns	27.557	30.776	42.964	79.289	100.840	95.193	98.525	92,5%
Connexió	4.041	4.230	4.597	7.117	8.084	7.631	7.996	7,5%
TOTAL	31.598	35.006	47.561	86.406	108.924	102.824	106.521	100%

Font: Informe d'activitats de la Mobilitat a Barcelona. Sector de Prevenció, Seguretat i Mobilitat



De l'any 2004 al 2006 el nombre de bicicletes a la ciutat va tendir a incrementar-se, molt més en per als desplaçaments interns que pels de connexió. Ara bé, l'efecte del Bicing va estimular espectacularment l'ús de la bicicleta ja que els desplaçaments van créixer molt l'any 2007, que va ser l'any d'inauguració. No obstant això, el pes específic de la bicicleta a la ciutat és encara discret. Segons les dades aportades per la Direcció de Serveis de Mobilitat **els desplaçaments amb bicicleta representen actualment un 1,37% del total de trajectes de la ciutat** i, per tant, tenen encara un pes específic petit comparat amb els altres mitjans de transport. No obstant això, és el mode de transport que ha crescut més ràpidament en nombre d'usuaris els darrers anys, ta

Comparativament amb el col·lectiu amb el que cohabita freqüentment a les voreres i zones de vianants, el pes de les bicicletes és molt discret. El quadre següent permet comprovar-ho.

Desplaçaments diaris a peu i en bicicleta (des de la posada en marxa del servei Bicing)

	2007	%	2008	%	2009	%	2010	%
A peu	2.400.266	30,21%	2.368.561	30,17%	2.396.983	31,01%	2.447.050	31,37%
Bicicleta	86.406	1,09%	108.924	1,39%	102.824	1,33%	106.521	1,37%

Font: Direcció de Serveis de Mobilitat

El servei Bicing

El servei Bicing va néixer l'any 2007 com un sistema públic de lloguer de bicicletes complementari a la resta de transport públic de la ciutat. Es va plantejar com un lloguer de bicicletes no lligat al turisme ni a l'oci. La utilització del Bicing permet la intermodalitat amb altres modes de transport (autobús, metro), genera un estalvi de vehicles i de places d'estacionament ja que hi ha una rotació constant de bicicletes i allibera els usuaris de fer-se càrrec de les avaries i del manteniment. A aquests avantatges cal sumar-hi el benefici econòmic que suposa, ja que el cost anual és de 35,40 euros.

L'èxit inicial va superar les expectatives municipals. El primer any el servei Bicing va tenir un preu realment atractiu. Per 6 euros, els abonats podien fer de les bicicletes durant tot un any. Posteriorment, s'ha anat incrementant. No obstant això, les quotes dels abonats sufraguen tant

sols 3 milions d'euros del cost del servei, que és de 17 milions d'euros anuals. És, amb diferència, el mitjà de transport públic més subvencionat de la ciutat. Mensualment es reparen 11.000 bicicletes, s'han hagut de canviar tots els ancoratges inicials, s'ha millorat la fiabilitat, es van introduint paulatinament noves prestacions com són el rebut electrònic, el servei de consulta via telèfon mòbil (I-Bicing) i el servei telefònic gratuït de comunicació d'incidències. **Està clar que l'Ajuntament ha fet una aposta decidida per la implantació del servei Bicing i es valora positivament que es vetlli per la qualitat del servei. No obstant això, tal com es comentarà més endavant, aquesta aposta no es correspon amb la destinada a la millora de les infraestructures destinades a la circulació de bicicletes.**

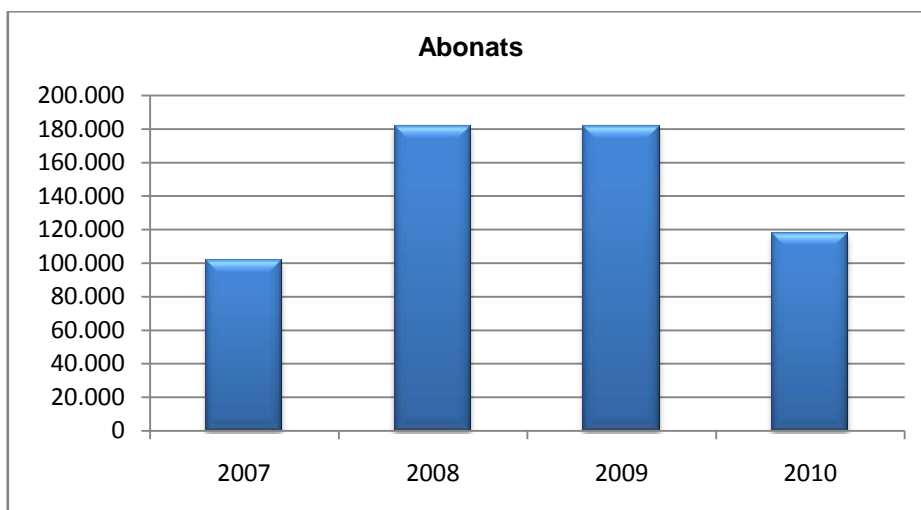
Inicialment, el servei Bicing va motivar moltes queixes que han estat explicades en l'apartat 2 d'aquest informe, dedicat a la intervenció de la sindicatura sobre les bicicletes. Després de quatre anys es pot afirmar que l'ús del servei s'ha consolidat. Ho avala que el nombre d'abonats es mantingui amb unes xifres molt elevades (tot i que l'any 2010 va reduir-se notablement respecte dels anys anteriors) i també que hagin disminuït notablement els problemes inicials provocats pels actes vandàlics o incívics, els robatoris i el mal ús de les bicicletes. Ha incidit de manera destacada en la millora el canvi dels ancoratges que ha fet disminuir els problemes en el retorn de les bicicletes i, conseqüentment, els càrrecs indeguts als abonats. Els aspectes més deficitaris actualment són el manteniment de bicicletes i la disponibilitat de vehicles a les estacions.

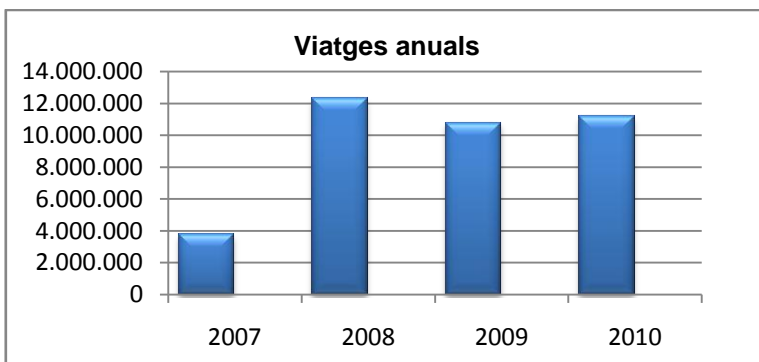
Pel que fa a les reclamacions dels usuaris, malgrat que l'Ajuntament va informar que s'havia revisat el protocol de respostes, aquesta Sindicatura té encara algunes queixes pendents de resposta des de fa molt de temps, una d'elles des de fa dos anys (expedient 441/09) malgrat les reiteracions fetes al Sector de Mobilitat.

Evolució del servei Bicing

	2007	2008	2009	2010
Abonats	101.575	181.962	182.062	117.523
Viatges anuals	3.781.855	12.307.828	10.769.256	11.147.000
Bicicletes	3.000	6.000	6.000	6.000
Estacions	194	390	419	420

Font: B:SM





La mitjana total de viatges diaris del darrer any amb el servei Bicing va ser de 30.540 viatges. Els realitzats en dies laborables amb Bicing va ser de 45.000 a l'estiu (quantitat que representa que es van fer 7,5 viatges amb cada bicicleta) i de 33.000 a l'hivern.

4.1. LES BICICLETES A LES VIES DE LA CIUTAT

Barcelona està configurada per un entramat dens de carrers i vies de diferents dimensions i capacitat de vehicles. La xarxa bàsica de circulació està formada per un conjunt de vies principals, que estableixen la connectivitat entre l'entorn metropolità i la ciutat, i per les vies d'accés als principals punts d'atracció de la ciutat (Meridiana, Diagonal, Aragó, Gran Via, carrers principals de l'Eixample, etc.). La xarxa bàsica inclou les rondes, que permeten distribuir una part del trànsit interior i de connexió pel circuit perimetral que configuren aquestes vies ràpides.

La xarxa bàsica de circulació



La pacificació de trànsit

L'Ajuntament ha dut a terme els darrers anys projectes de pacificació, sobretot als cascs antics dels barris de la ciutat. Les mesures implantades consisteixen a reconvertir zones per a vianants, ampliar voreres, elevar les calçades i crear plataformes úniques, així com reduir el volum de vehicles i la velocitat de circulació per garantir la seguretat dels vianants. L'ampliació de la superfície destinada als vianants s'ha incrementat els darrers anys en un 18,3% i la destinada als cotxes ha disminuït un 13,5%.

La xarxa viària local, o xarxa no bàsica, la configuren la resta de carrers. La previsió municipal és que tots els carrers que no formen part de la xarxa bàsica formaran part d'una zona pacificada. Aquests carrers tindran caràcter diferent, en funció de la jerarquia que ocupin dins la xarxa secundària (espais segregats, plataforma única, etc.) i s'atindran a les restriccions en la velocitat dels vehicles i prioritats de pas que les regulen.

La jerarquizació de les vies secundàries que regeix actualment la mobilitat de la ciutat és la següent:

Zones o carrers 30



Les zones 30 s'implanten en aquelles àrees on la intensitat del trànsit és inferior als 5.000 vehicles/dia, es a dir, espais on l'activitat no té la pressió permanent de trànsit, i per tant, es factible la reducció de la velocitat de circulació a 30 km/hora per un ús més sostenible de la via pública. En aquestes vies es manté la segregació de la calçada i la vorera i està senyalitzat amb pintura al paviment la limitació de velocitat. L'acció consisteix, de fet, a reflectir una evidència. Allà on els vehicles naturalment corren menys s'imposa la limitació de velocitat a 30 km/h. L'any 2006 es va crear la primera zona 30 a St. Andreu i al 2010 Barcelona disposava de 300 km de vies d'aquesta tipologia, segons expressa l'informe de Mobilitat 2010 de l'Ajuntament.

L'Ajuntament considera que les zones o carrers 30 són vies segures per a les bicicletes perquè hi circulen pocs cotxes i a poca velocitat. La relació entre la velocitat dels vehicles, que ha de ser com a màxim de 30 km/hora, i la velocitat habitual de la bicicleta que és de 15 km/hora justifica la decisió municipal que a les zones 30 no sigui necessari crear carrils bici. No obstant això, hi ha llocs de la ciutat on s'ha implantat carril bici en zones 30, com és el cas de la Rambla del Raval i

del carrer Montalegre. Cal tenir en compte que la velocitat mitjana a les vies de la ciutat l'any 2010 va ser de 21,8 km/h.

Zones i carrers de prioritat invertida o de convivència



Una altra mesura per pacificar el trànsit són les zones de prioritat invertida. En aquestes zones la velocitat màxima és de 20 km/h i es configuren com a zones de convivència de vianants, vehicles i bicicletes. Es caracteritzen perquè generalment tenen una plataforma que fa que les voreres i la calçada estiguin a un únic nivell, tot i que de vegades les voreres i la calçada estan segregades amb pilons.

Zones de vianants



En aquestes zones la velocitat màxima està limitada a 10 km/h, el paviment de la calçada i la vorera estan a un únic nivell i l'accés està restringit a determinats vehicles (mercaderies, residents, etc.). Així mateix, està restringit també l'horari d'accés.

Segons les dades municipals actualment prop del 56% de la xarxa viària de la ciutat dona prioritat als vianants o està pacificada. Durant l'any 2010 la superfície per a vianants va créixer en 1,26 ha.

La xarxa viària local, o xarxa no bàsica, la configuren la resta de carrers. La previsió municipal és que tots els carrers que no formen part de la xarxa bàsica formaran part d'una zona 30. Aquests carrers tindran caràcter diferent, en funció de la jerarquia que ocupin dins la xarxa secundària (espais segregats, plataforma única, etc.) i s'atindran a les restriccions en la velocitat dels vehicles i prioritats de pas que les regulen.

Els carrils bici

La xarxa bàsica de circulació de bicicletes està composta pels carrils bici. Aquesta xarxa no és contínua i no garanteix als ciclistes els desplaçaments per carrils específics en tots els trajectes. Per això, la xarxa es complementa amb les vies pacificades i els carrers i zones 30 de la ciutat. L'any 1983 es va construir el primer carril bici a la ciutat, anomenat *de cortesia*. La seva longitud era de vuit quilòmetres, discorria pels carrers de la Diputació i del Consell de Cent i només es podia utilitzar el dies festius. Durant els anys noranta es va començar a realitzar la xarxa de carrils bici. El carril bici de la Diagonal va ser un dels primers que es va crear. Durant aquella dècada el creixement va ser d'una mitjana de 10 km per any.

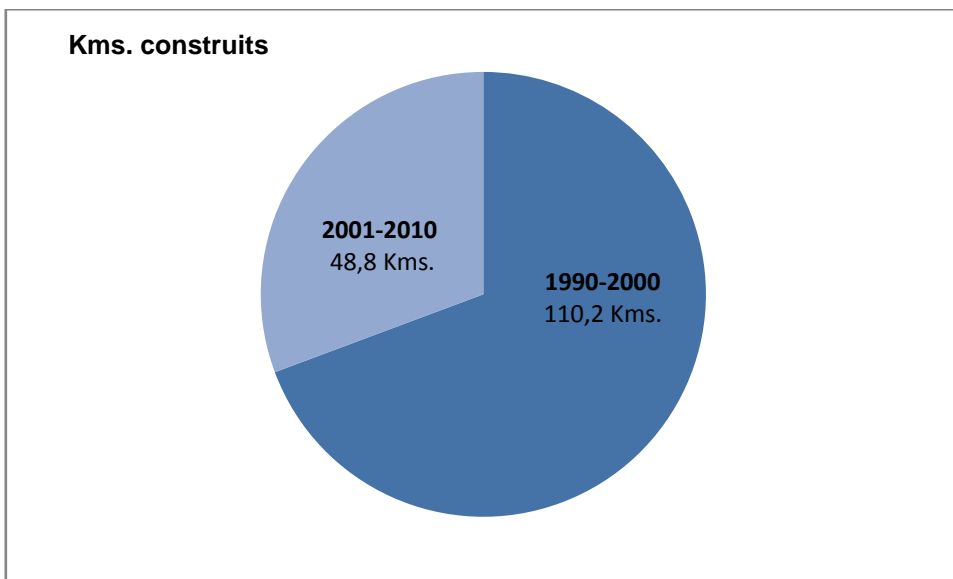
Evolució del carril bici a Barcelona

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
km.	7,3	7,3	21,0	21,0	31,4	57,7	59,4	72,2	92,6	108,6	110,2
variació		0,0%	287,7%	0,0%	49,5%	83,8%	2,9%	21,5%	28,5%	17,0%	1,5%

Font: Pla de Mobilitat de Barcelona 2006-2018

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
km.	116,1	119,1	121,7	124,4	127,5	128,9	129,8	140,2	146,8	159,0
variació	5,4%	2,6%	2,2%	2,2%	2,5%	1,1%	0,7%	8,0%	4,7%	8,31%

Font: Direcció de Mobilitat de l'Ajuntament



A més del 159 quilòmetres de carril bici la ciutat disposa de 21,3 quilòmetres de ronda verda, circuit que es considera interurbà.

L'evolució del nombre dels quilòmetres de carril bici construïts permet constatar que l'impuls va ser notable entre els anys 1991 i 2000 ja que es van construir 110 km, que

representen un 69% del total construït. En canvi, entre els anys 2001 i 2010 l'increment ha estat molt més discret, ja que només s'han construït 49 km, xifra que suposa el 31% del total.

Segons es desprèn dels documents consultats l'Ajuntament es proposa augmentar i millorar la xarxa existent de carrils bici per minimitzar els riscos d'accidents. Pretén, també, donar continuïtat als carrils bici i implantar-los a la calçada per protegir els vianants en els espais que els són propis.

La tipologia de carrils bici de la ciutat és diversa segons la seva ubicació respecte de la resta de vies de circulació. Així doncs, hi ha carrils bici en calçada o en vorera, carrils bici segregats (amb una separació física de la resta de carrils de circulació) o no segregat i, finalment, hi ha carrils bici de sentit únic i de doble sentit.

Aproximadament la meitat dels carrils bici actuals estan situats a la calçada i l'altra meitat a la vorera. Més del 80% són bidireccionals, la resta són d'una sola direcció. Només el 25% del total de carrils de la ciutat estan segregats.

La tendència de l'anterior mandat municipal ha consistit a construir carrils bici de doble sentit de circulació, en calçada i segregats amb unes peces de cautxú o altres elements de la resta de vehicles per millorar la seguretat dels ciclistes. L'argument municipal utilitzat és el de l'estalvi d'espai, justificat per la densitat de la ciutat i la necessitat de racionalitzar al màxim la gestió de l'espai. Els carrils bici de doble sentit requereixen una amplada inferior a la que suposaria la construcció de dos carrils de sentit únic ja que l'amplada mínima d'un carril de sentit únic és de 1.5 metres i el de doble sentit és de 2.5 m. A més, l'Ajuntament argumenta que els carrils de doble sentit són la solució en àrees en què no seria possible fer dos carrils bici d'un sentit en dues vies diferents i proporcionen més facilitat als ciclistes per definir els seus itineraris.

Numèricament, el nombre quilòmetres totals de carrils bici construïts a Barcelona corresponen aproximadament a un 12% de la longitud total de carrers de la ciutat. En aquest càlcul cal tenir en compte que en els carrils bidireccionals la seva longitud es comptabilitza dues vegades, un per cada sentit de la marxa.

Les dades, doncs, posen en evidència que no s'ha fet un esforç suficient per millorar les infraestructures viàries per promoure l'ús de la bicicleta. Una aposta real ha de comportar un treball intens perquè les vies de la ciutat permetin circular amb seguretat, ja sigui amb la creació de carrils bici o bé amb l'ampliació de les zones i carrers on la velocitat està limitada als 30 km/h.

Simultàniament, cal també pacificar el trànsit de la xarxa bàsica per assegurar que no se sobrepassi la velocitat màxima a què han de circular els vehicles en cada tipologia de via i vetllar perquè la sincronització de les fases semafòriques sigui compatible per als vehicles a motor i també per a les bicicletes.

Prioritzar i promoure l'ús de la bicicleta implica necessàriament aplicar canvis en el disseny de la mobilitat. I els canvis comporten renúncies que creen perjudicis a la comoditat dels vehicles privats però que són inevitables si s'aposta per una mobilitat més sostenible.

I ara un exercici numèric senzill i aproximat, allunyat de la ciència exacta. La ciutat té 1.327 km de vies de circulació. La xarxa bàsica la formen un 27,5 % dels carrers de la ciutat. Aquest percentatge correspon a 365 km de vies. Això vol dir que si es decidís crear carrils bici a les vies

que formen la xarxa bàsica, de tal manera que els recorreguts de les bicicletes es complementessin amb els de les zones 30, caldria construir poc més de 200 kms de carril bici que conjuntament amb els construïts configurarien una xarxa contínua i segura. Caldria, però, revisar i millorar els carrils bici que actualment estan situats a la vorera per assegurar que no creen conflictes de convivència entre ciclistes i vianants i segregar-los quan es considerés necessari. Ara bé, si el ritme de construcció es manté com els darrers vint anys, caldrien més de vint anys més per completar la xarxa.

Segons dades municipals, durant els quatre anys de la legislatura anterior la despesa invertida per millorar i crear carrils bici va ser de 4.400.000 euros, xifra realment baixa si es compara amb el cost anual del servei Bicing.

A més de la longitud, caldria també analitzar el disseny dels carrils bici. Els que es construeixen actualment tenen les dimensions mínimes però no les recomanades. Un exemple és el carril bici creat al carrer Urgell, que té la seva continuació a la Ronda de Sant Pau. Les dimensions de cada carril de circulació compleixen l'amplada mínima però és evident que aquesta és insuficient per circular amb comoditat i seguretat. La imatge parla per si sola.



En alguns xamfrans d'aquesta via (per exemple en la confluència amb el del carrer Floridablanca) s'ha aplicat la solució apuntada al Manual de Disseny de les vies ciclistes que consisteix a fer passar els carrils bici pels xamfrans. Aquesta mesura, a banda de fer més llarg el trajecte dels ciclistes, els obliga a respectar el semàfor del pas de vianants situat abans del xamfrà, a respectar la prioritat dels ciutadans que travessen el carril bici per utilitzar els contenidors d'escombraries, a respectar novament el semàfor de la via perpendicular (normalment aquest està sincronitzat amb l'anterior) i un cop travessat el carrer, a tornar a respectar les prioritats del xamfrà que completa la cruïlla. Aquesta mesura, que és evidentment incòmoda i ineficient per als ciclistes, respon a la redacció d'un projecte executiu encarregat per l'Ajuntament de Barcelona a l'empresa de tecnologia i gestió ambiental Alfa Technologies.



A la mateixa via, la solució aplicada per ubicar la benzinera situada a la confluència de la Ronda de Sant Pau amb el carrer de Campo Sagrado ha estat fer un petit encaix a la vorera i senyalitzar al paviment la prioritat dels ciclistes. L'espai d'estacionament dels cotxes és molt petit i habitualment el carril bici està envaït. Cal destacar que en aquest tram s'ha fet una remodelació integral de les voreres, la qual cosa hauria permès trobar una solució idònia.



Un altre desajust del mateix carrer es troba en la confluència amb el Mercat de Sant Antoni. Amb motiu de les obres de remodelació del mercat, les voreres del perímetre del mercat (carrers Manso, Borrell, Tamarit i Urgell) han quedat suprimides. Es tracta d'una mesura provisional, tot i que amb una durada considerable perquè les obres duraran alguns anys. Aquesta afectació suposa un perjudici per als vianants, però és inevitable per garantir la seguretat. Aquesta mesura no hauria hagut d'afectar la via ciclista que transcorre per la calçada. Ara bé, al cap d'uns quants dies de suprimir la vorera dels vianants, es van eliminar les marques viàries de senyalització del carril bici, i per tant, es va eliminar el carril bici i es va substituir per una cohabitació en vorera. Els vianants, doncs, han de preveure la circulació de bicicletes i els ciclistes han de ser donats prioritats als

vianants. El resultat és el que es pot apreciar en la fotografia. En aquest cas està clar que la cohabitació de ciclistes i vianants és més que difícil i es previsible que la manca de visibilitat en el gir pot provocar col·lisions no desitjades.



Ara bé, en altres casos, la convivència és possible. Per exemple al passeig Joan de Borbó (costat mar). L'amplada d'aquesta banda del passeig és molt gran i permet senyalitzar l'espai per on ha de passar les bicicletes per ordenar els trajectes, tal com s'ha fet recentment.

Com ja s'ha dit l'Ajuntament ha decidit prioritzar els carrils bici segregats bidireccionals per una qüestió d'estalvi d'espai. A banda que resulten massa estrets per la circulació en dues direccions, són perillosos perquè les bicicletes que circulen en direcció contrària a la resta dels vehicles, molt freqüentment són ignorades tant pels vianants com pels vehicles.

Un altre aspecte a destacar és la discontinuïtat de la xarxa ciclista. El comportament del ciclista tendeix a buscar la ruta més curta ja que la propulsió de la bicicleta prové del propi esforç. Quan el trajecte s'interromp el ciclista ha de buscar una via alternativa, i moltes vegades acaba envaint les voreres, amb els problemes de convivència que això comporta amb els vianants.

Les rutes han de d'assegurar al màxim la continuïtat i estar degudament senyalitzada la continuïtat de les vies ciclistes. Si s'interromp o canvia el tipus de via ciclista (passa de carril bici a vorera bici, a zona 30 o bé a zona pacificada) la continuïtat hauria d'estar degudament senyalitzada.



En alguns indrets el carril bici desapareix i torna a aparèixer al cap d'algunes travessies, com passa a l'avinguda Diagonal (entre Sardunya i Marina), a la Gran Via (entre Aribau i Passeig de Gràcia). En altres ocasions, el carril s'acaba definitivament, que és el cas del carrer de Provença. Altres cops, la construcció del carril té una llargada tan extremadament curta que resulta impossible que doni resposta a cap necessitat, com el carril bici situat al carrer de Muntaner (entre la Gran Via i la plaça de Goya).

Curiosament, en algun cas el carril bici està duplicat. Al passeig de Colom existeix dos carrils bici separats, que circulen per darrera de les marquesines d'autobús amb els inconvenients que això comporta i, alhora, al Moll de la Fusta, que transcorre paral·lelament a aquesta via a escassos metres, hi ha també carril bici en les dues direccions.

Per prioritzar l'ús de les bicicletes, seria recomanable que a les zones avançades de motos, estigués també senyalitzat que donen servei a les bicicletes. Un exemple on està senyalitzada la prioritització de les motos seria el carrer Bruc. En aquest carrer, que no està tipificat com a zona 30, les bicicletes poden circular amb força seguretat i, a més hi ha diverses estacions del servei Bicing. És ben clar que la prioritització que se senyalitza per a les motos just davant del pas dels vianants en aquest carrer seria útil per a les bicicletes. Seria recomanable, també, que s'estudiés la possibilitat d'implantar zones avançades de bicicletes en les interseccions on les bicicletes generalment tenen sortida avançada respecte dels altres vehicles per millorar tant la seva visibilitat en l'encreuament com la seva presència per a la resta del trànsit rodat.



L'estacionament

L'evolució del nombre de places d'estacionament de bicicletes a la ciutat és la següent:

Estacionaments de bicicletes

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
En superfície	4.552	7.696	14.696	16.450	20.402	21.397
Subterrànies	820	874	874	1.079	1.052	1.005

Font: Informe d'activitats de la mobilitat a Barcelona. Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat

El creixement d'estacionaments ha estat realment notable. **Des de 2006 s'han instal·lat 13.691 aparcaments de bicicletes. El creixement ha estat realment important però la xifra resulta enganyosa perquè 10.714 estacionaments corresponen als ancoratges de les estacions del servei Bicing i per tant són propis del servei i no poden ser utilitzats per les bicicletes privades.** En aquest sentit cal destacar que una de les propostes expressades pels participants de

la Comissió Cívica era que els estacionaments de bicicleta s'instal·lessin a la calçada per no ocupar l'espai de les voreres. L'Ajuntament s'ha mostrat reticent a fer-ho i són excepcionals els casos en què els elements d'estacionament de bicicletes particulars estan a la calçada. Paradoxalment, a la gran majoria d'estacions de Bicing, les bicicletes estan estacionades a la calçada.

Si realment es pot promoure l'ús de les bicicletes és necessari preveure un desplegament d'estacionaments per bicicletes, amb més capacitat que els que s'instal·len habitualment. A banda, es convenient mantenir la possibilitat que actualment tene els ciutadans de sol·licitar que s'instal·lin elements d'aparcament on es considerin necessaris.

Disciplina viària

El control de la disciplina viària dels ciclistes ha estat comentat en l'apartat de les supervisions fetes per la Sindicatura de l'any 2011. Les dades posen de manifest que la infracció que ha motivat més denúncies ha estat el desobeïment del semàfor i que les sancions imposades per circular per les voreres o zones reservades als vianants incomplint la normativa tenen un pes excessivament discret.

Malgrat que l'Ajuntament afirma que es controlen les infraccions dels ciclistes, a la pràctica, s'evidencia que hi ha una gran tolerància. La interpretació que fa aquesta Sindicatura és que, davant les mancances d'una xarxa segura per circular-hi, es permet, com a mal menor, que els ciclistes circulin per les voreres incomplint la normativa. L'Ajuntament sosté que les molèsties que crea la bicicleta són una percepció i no una evidència i que hi ha altres col·lectius més incívics. No sembla adequat justificar els incompliments amb les comparacions amb altres col·lectius. El fet real és que la circulació de bicicletes a la ciutat és un fenomen nou i com tal, desperta reaccions en contra i a favor.

La bicicleta no té encara un encaix clar a la ciutat. Té un pes específic molt petit, ja que només representa un 1,37% dels desplaçaments totals. No obstant això, és el mode de transport que ha crescut més els darrers anys. La percepció d'aquesta Sindicatura és que el sistema Bicing, que ha estat determinant en el creixement de l'ús de la bicicleta, s'ha implantat sense que hi hagin les infraestructures necessàries per incorporar aquest mode de transport en la circulació ordinària.

Les bicicletes creen molèsties a la ciutat. Són molestes per als conductors de vehicles privats, que es veuen obligats a reduir la velocitat o a maniobrar per avançar-les. Incomoden també als vianants perquè circulen per l'espai que els és propi, a una velocitat superior a la de la gent que camina i fent habitualment zigues zagues, atesa la gran densitat de la ciutat.

Està clar que davant d'un fenomen nou, és prudent observar els efectes de la novetat i veure com s'adapta l'emergent mode de transport. Però un cop avaluats els efectes de la nova realitat, cal posar les mesures que permetin solucionar els problemes. Un, el més desitjable és el civisme. Evidentment els ciutadans s'haurien de comportar cívicament, de tal manera que no prevalgui l'interès personal per davant dels perjudicis als altres. **Ara bé, si es detecta que el civisme és insuficient, malgrat les campanyes que s'hagin pogut fer, cal imposar un control. I el control s'ha de manifestar en advertiments, amonestacions, i si cal, sancions. No sembla que fins al moment, l'Ajuntament hagi exercit el control necessari.** Els ciutadans que han presentat queixa

en aquesta Sindicatura han explicat que els agents de la Guàrdia Urbana responen que no poden fer res i que el control de les infraccions dels ciclistes no tenen prioritats en la seva intervenció.

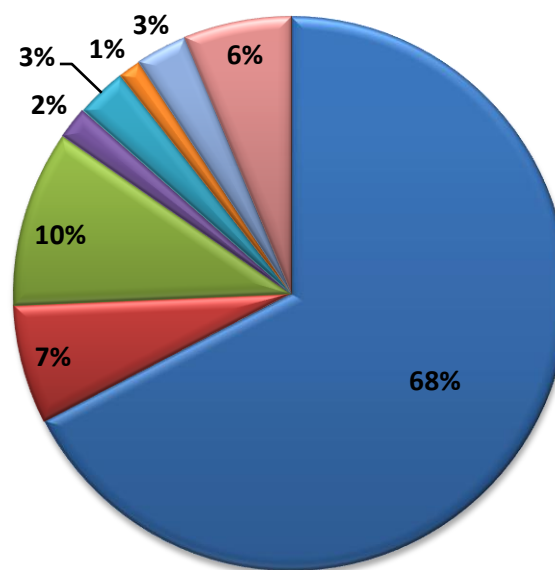
A banda, cal destacar que les normes, que marquen obligacions i responsabilitats, tenen sentit si s'apliquen. Si l'Ajuntament va decidir que era necessària una nova norma sobre la circulació de bicicletes, és obvi que havia de ser un instrument útil i eficaç per regular com s'havia de circular amb bicicleta. L'aplicació excessivament tímida de la norma fa entrar en descrèdit a la autoritat. Com ja s'ha dit, l'aplicació de la norma anterior era suficient per garantir la correcta circulació de bicicletes. Semblaria més adequat crear les mínimes normes necessàries però aplicar-les amb més rigorositat.

Denúncies efectuades a usuaris de bicicletes

Descripció	2007	2008	2009	2010	2011 fins juliol
No obeir el semàfor vermell	725	1496	1991	1601	753
Conduir la bicicleta utilitzant auriculars				333	339
Circular per la vorera o zones reservades als vianants incomplint la normativa	99	237	295	292	80
Conduir sense dur els elements de visualització	54	31	35	34	28
Estacionar en llocs no autoritzats	35	100	60	67	24
Circular més d'una persona amb una bicicleta (en bicicletes d'una persona)				59	70
Altres infraccions	63	49	83	74	25
Anar amb bicicleta i/o patinar fora de les àrees autoritzades*	48	226	75	175	82
TOTAL	1024	2139	2539	2635	1401

Denúncies a usuaris de bicicletes 2007-2011

- No obeir el semàfor vermell
- Conduir la bicicleta utilitzant auriculars
- Circular per la vorera o zones reservades als vianants incomplint la normativa
- Conduir sense dur els elements de visualització
- Estacionar en llocs no autoritzats
- Circular més d'una persona amb una bicicleta (en bicicletes d'una persona)
- Altres infraccions
- Anar amb bicicleta i/o patinar fora de les àrees autoritzades*



Seguretat viària

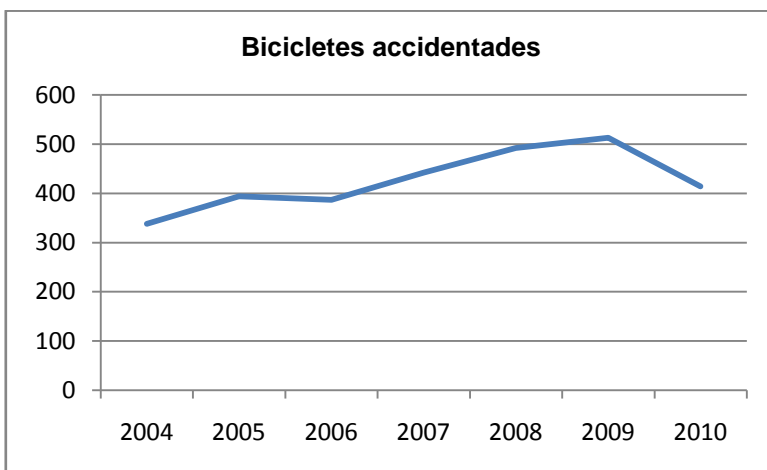
Segons les dades municipals, en els darrers deu anys el nombre d'accidents a la ciutat ha disminuït gairebé un 30%, i el d'accidents amb lesionats o morts s'ha reduït un 27%. Els compromisos del Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona per al període 2008-2012 consisteixen a reduir el nombre d'accidents amb víctimes, el nombre d'accidents en moto i, finalment, l'accidentalitat i els atropellaments amb implicació de vianants.

Les xifres d'accidents a la ciutat són, encara, elevades. L'any 2010 es van produir a la ciutat 9.052 accidents, amb un total de 10.792 víctimes ferides i 39 víctimes mortes. La fragilitat dels vianants, dels ciclistes i dels motoristes és clarament determinant en els accidents. De les 39 víctimes mortals, 19 viatjaven amb motocicleta o ciclomotor, 16 eren vianants i 2 eren ciclistes. Només dues víctimes mortals viatjaven amb cotxe. Per això, el consistori afirma que ha intervingut prioritàriament en aquests tres col·lectius en l'àmbit de la seguretat viària.

L'evolució de les bicicletes accidentades a la ciutat és la següent:

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
338	394	387	442	492	513	414

Font: Guàrdia Urbana



Les bicicletes van estar presents en un 2,38% dels accidents totals de la ciutat. Les dades posen de manifest que s'ha trencat la tendència dels darrers quatre anys d'augment d'accidents amb bicicleta. Pel que fa als vianants atropellats per ciclistes, segons les dades aportades per la Guàrdia Urbana els atropellaments han disminuït els darrers 5 anys: l'any 2005, 56 vianants van ser atropellats per ciclistes i l'any 2010 la xifra va disminuir a 39. No obstant això, es desconeix si les col·lisions que puguin tenir els ciclistes que circulen per les voreres amb els vianants es comptabilitzen com a accidents ni si es declaren tots.

Les queixes que ha supervisat aquesta Sindicatura en què es veuen afectades les bicicletes han estat presentades per vianants. Una d'elles (expedient 399/11) per un atropellament a la vorera causat per un usuari de Bicing. Al cap de més d'un any de la col·lisió, la persona afectada, i malgrat les reiterades reclamacions fetes, no havia estat informada ni tan sols que s'hagués iniciat l'expedient corresponent de responsabilitat civil del servei Bicing.

En una altra supervisió (expedient 197/11) motivat per l'atropellament d'una menor que va haver de ser atesa d'urgències, la Sindicatura va argumentar que el traçat del carril bici sobre la vorera al passeig Marítim era difícilment compatible amb la circulació de bicicletes. Al lloc on va tenir l'accident conflueixen les persones que baixen de l'autobús (amb molta afluència perquè es tracta de la parada que dona accés a la porta principal de l'Hospital del Mar) amb el traçat per a bicicletes. Els passatgers que baixen de l'autobús i volen travessar el passeig Marítim han de caminar uns 20 metres per arribar al pas de vianants i resulta impossible caminar a prop de la vorada perquè aquest espai està envaït per fanals, arbres i motos estacionades. Se suposa que el que haurien de fer els vianants en baixar de l'autobús seria travessar el carril bici en direcció mar (perquè està prohibit circular-hi), caminar fins arribar al pas de vianants i tornar a travessar el carril bici en direcció muntanya. La resposta municipal va ser que es tractava d'un dels primers carrils bici de la ciutat i que l'espai de confluència dels vianants i dels ciclistes no estava senyalitzat. Per això, 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.



En l'expedient (604/10) la Sindicatura va sol·licitar a l'Ajuntament que s'informés de les mesures que s'haguessin estudiat per millorar la convivència de vianants i ciclistes a les voreres centrals de l'avinguda de la Diagonal a curt i mig termini ja que dels resultats de la consulta participativa sobre la reforma se'n desprenia que no s'executaria cap dels dos projectes presentats. La resposta municipal va ser, novament, que es repintaria el carril bici i se senyalitzaria. La resposta coincidia amb la que es va aportar l'any 2007 en consideració a la petició feta en l'expedient 460/07. La Sindicatura va declarar que l'actuació municipal havia estat insuficient per solucionar els problemes de convivència entre ciclistes i vianants en aquesta via. Destinar els carrils laterals de l'avinguda únicament als ciclistes, als taxis i als vehicles de mercaderies seria una possible alternativa a estudiar.

L'opinió dels ciutadans

Els resultats de l'enquesta municipal sobre l'ús de la bicicleta a la ciutat, realitzada el mes de desembre de 2010 (que forma part del Baròmetre semestral de Barcelona) aporta aquest escenari: el 88,8% dels enquestats considera que els ciclistes han de circular sempre pel la calçada o pel carril bici; el 64,6% dels enquestats ciclistes diu que la bicicleta que utilitza és particular (la resta utilitza el Bicing); quan se'ls pregunta quins són els principals motius pels quals utilitzen la bicicleta

a Barcelona (amb possibilitat de fer multiresposta) el 40,9% dels usuaris utilitzen la bicicleta per passejar o per esbarjo, el 27,4% la utilitzen per fer exercici o esport, el 23,8% per fer gestions personals, el 18% per anar a la feina; el 9,8% per comoditat o practicitat i amb percentatges entre 8 i 4% les bicicletes s'utilitzen per rapidesa, per estalvi, per fer els trajectes curts o mitjans. Els percentatges menors al 4% corresponen als trajectes per anar al centre d'estudis, per no dependre del transport públic, per evitar el trànsit i l'aparcament o per ecologia.

El 66,5% dels usuaris afirma que circula sempre per la calçada o pel carril bici, un 31,1% diu que ho fa algunes vegades i el 2,4% mai no circula per les vies pròpies dels ciclistes.

El perfil dels usuaris és els següent: majoritàriament són homes (65,2%), amb estudis universitaris (49,4%), espanyols (89,6%), entre 25 i 44 anys (62,2%). Els ciutadans que viuen als districtes de l'Eixample i de Sant Martí són els usuaris destacats de la bicicleta.

En un 66,1% de les llars dels enquestats no hi cap bicicleta i en un 11,3% dels casos totes les persones de la llar tenen bicicleta. El 64,7% dels que tenen bicicleta a Barcelona la guarden dins de l'habitatge, un 19,5% la guarden al garatge privat i només el 2,5% i l'1,8%, respectivament, afirmen que les tenen a la via pública i en garatges d'accés públic.

Finalment, un 74% dels enquestats està d'acord que l'Ajuntament ha de promoure l'ús de la bicicleta, i un 12,4% estan poc o gens d'acord amb aquesta afirmació.

Només el 21,5% dels enquestats considera que els ciclistes respecten, molt o bastant, les normes de circulació; el 39,5% creuen que no es respecten o no suficientment i la resta no es posiciona.

4.2. NORMATIVA

Normativa de rang estatal

Actualment, la circulació de bicicletes es regeix pel que estableix el Decret Legislatiu 339/1990, d'aprovació de la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, la Llei 43/1999, sobre l'adaptació de les normes de circulació a la pràctica del ciclisme i el Reial Decret 1428/2003 d'aprovació del Reglament general de circulació. No obstant això, aquesta legislació es refereix principalment a la circulació per carreteres i no pels nuclis urbans i no estableix les normes que han de regir la circulació de bicicletes sinó les prioritats i respecte que han de tenir els conductors del trànsit rodat. Els conductors de bicicleta tenen prioritat respecte dels vehicles de motor quan circulin per un carril bici, quan per entrar en una altra via els cotxes girin cap a la dreta o cap a l'esquerra i hi hagi un ciclista circulant per la calçada, pel carril bici o per la vorada dreta, així com a la prohibició dels vehicles a parar o circular pels carrils reservats a les bicicletes. Així mateix, els textos legals fan menció a la precaució expressa que han de tenir els conductors dels vehicles quan obren les portes per no entorpir el pas dels conductors de bicicletes. També expressen que, per carretera, la separació lateral que els vehicles han de respectar quan avancen una bicicleta és de 1,5 m. La norma esmenta l'obligació, a les vies interurbanes, d'utilitzar el casc i també alguna peça reflectant quan s'utilitzen els llums. Així mateix expressa el sotmetiment dels ciclistes als límits d'alcoholèmia i estupefaents i a les proves de control que s'apliquen a la resta de vehicles.

La Direcció General de Trànsit (DGT) té voluntat d'incorporar al Reglament de circulació (RD 1428/2003) un apartat específic sobre la normativa per a bicicletes en àmbits urbans, atesa la poca concreció de la normativa actual.

Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona

En l'àmbit municipal, l'article 14 de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles estableix la normativa pel que fa a la circulació de bicicletes. Aquesta norma es va modificar l'any 2007 coincidint amb la posada en marxa del servei Bicing. Quan es va publicar l'ordenança, l'any 1998 ja es regulava l'ús de les bicicletes. Posteriorment, l'any 2001, es va modificar l'article que fa referència a aquest vehicle. Amb la modificació feta l'any 2007 es van afegir algunes restriccions més. Les normes bàsiques que regulen la circulació de bicicletes a Barcelona es concreten en:

- Les bicicletes han de circular 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, han de circular per la calçada. Els altres vehicles no poden circular ni aturar-se en els carrils reservats per a bicicletes.
- Quan no hi hagi carril bici ni cap de les vies especificades i sempre que ni hagi aglomeració de vianants, les bicicletes també poden circular per les voreres per les voreres de més de 5 metres (si hi ha 3 metres d'espai lliure), pels parcs públics i àrees de vianants i per zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació. S'entén que hi ha aglomeració quan no es possible conservar un metre de distància entre la bicicleta i els vianants o quan no es pot circular en línia recta 5 metres de manera continuada.
- En aquests espais reservats als vianants s'ha de respectar sempre la seva preferència de pas, s'ha d'adequar la velocitat a la dels vianants, s'ha de mantenir la distància d'un metre de separació, no es poden superar els 10 km/h, no es poden fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants i s'ha d'evitar circular a menys d'un metre de les façanes.
- En els carrils bici situats a la calçada, els vianants han de creuar pels llocs senyalitzats i no els poden ocupar ni caminar-hi.
- En els carrils bici situats a la vorera els ciclistes no poden circular a més de 20 km/h i han de respectar la preferència de pas dels vianants que els travessin (tot i que aquests no poden romandre ni caminar-hi).
- Quan els ciclistes circulin per la calçada, ho han de fer obligatòriament pels carrils més propers a les voreres i en poden ocupar la part central. Gaudeixen de les prioritats de pas previstes en les normes de trànsit vigent.
- Els conductors de vehicles motoritzats, quan estiguin circulant darrera d'una bicicleta, han de mantenir una distància prudencial que no pot ser inferior a 3 metres i quan la vulguin avançar han de respectar un espai lateral mínim d'un metre i mig.
- Les bicicletes han de dur timbre i llums a la nit.
- Les bicicletes s'han de d'estacionar als llocs habilitats i s'ha de deixar 3 metres d'espai lliure per als vianants. No es poden lligar als arbres, semàfors, bancs, papereres o davant d'espais reservats a càrrega i descàrrega, parades d'autobús, passos de vianants.

4.3. DOCUMENTS MUNICIPALS DE REFERÈNCIA

Pacte per a la mobilitat

L'any 1998 es va firmar el Pacte per a la Mobilitat a Barcelona. Aquest instrument de participació promogut per l'Ajuntament, en el qual participa la societat civil a través de les entitats, associacions i persones expertes en temes de mobilitat, tenia per objectiu definir conjuntament el model de mobilitat per a la ciutat de Barcelona, amb criteris de sostenibilitat. Algunes de les mesures que promou el Pacte són: aconseguir un transport col·lectiu de qualitat i integrat, mantenir

les velocitats de recorregut i millorar la velocitat del transport públic de superfície, millorar la seguretat viària i el respecte entre els usuaris dels diferents modes de transport, promoure l'ús de carburants menys contaminants, controlar la contaminació i el soroll provocats pel trànsit, aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada, treballar perquè els vianants tinguin l'espai que legítimament els correspon i fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport. **Pel que fa a l'objectiu que fa referència a la bicicleta el Pacte es proposa ampliar, racionalitzar i millorar la xarxa d'itineraris i de carrils bici amb espais protegits i senyalitzats, potenciar el transport de bicicletes al metro i al tren i promoure el coneixement i respecte a les normes de circulació per part dels usuaris de la bicicleta.**

Pla estratègic de la bicicleta

El Pla estratègic de la Bicicleta 2006-2010, fa una anàlisi exhaustiu de la realitat de la bicicleta en el moment en que es va elaborar el document, que va ser l'any 2003, identifica els problemes, planteja una sèrie d'objectius i proposa 10 mesures per fomentar l'ús de la bicicleta com a mode habitual de transport. El Pla destaca reiteradament la importància de crear una oficina de la bicicleta i atribueix a aquesta oficina un protagonisme molt destacat i rellevant en la implementació del pla. La valoració que l'Ajuntament ha fet de l'aplicació del Pla, un cop conclòs el període de vigència, és del 100% d'acompliment de totes les actuacions amb una única excepció que és la realització d'un estudi sobre la repercussió econòmica de la promoció de l'ús de la bicicleta.

Les mesures acomplertes es concreten en les següents: creació de l'oficina de la bicicleta, lloguer de bicicletes en l'àmbit municipal (Bicing), creació d'infraestructures ciclistes, aparcaments per a bicicletes, registre de bicicletes per protegir-les de robatoris, difusió de la bicicleta, implantació de la bicicleta als instituts, bici campus (mitjançant la facilitació de 200 bicicletes per anar als campus universitaris), promoció de la bicicleta com a opció per als trasllats a la feina (a través de convenis de cooperació interempresarial), promoció de la bicicleta com a fórmula d'acostament al petit comerç (per mitjà de concerts amb les cambres de comerç i amb les associacions de comerciants), salut amb bicicleta (a través de la realització de jornades, dossiers, cursos i material de suport).

Aquesta Sindicatura considera que les accions que conté el Pla Estratègic de la Bicicleta tenen una abast molt limitat i no són determinants per a la promoció de la bicicleta. La millora de les infraestructures és simplement una de les accions previstes i ocupa el mateix rang que els convenis que es puguin fer amb les cambres de comerç per promoure l'acostament a les compres. Tanmateix, el pla atorga un protagonisme rellevant a l'oficina de la bicicleta, com a element bàsic d'informació i promoció de la bicicleta i no sembla que s'hagin complert aquestes expectatives.

L'avaluació del Pla Estratègic de la Bicicleta atorga uns valors d'acompliment del 100% en totes les actuacions previstes. Tanmateix, l'anàlisi dels indicadors permet detectar que resulta impossible en molts casos valorar objectivament si s'ha aconseguit la fita. Només en un indicador dels trenta estan quantificats els tres valors previstos: 1) el valor de referència del 2006 (any d'aprovació del pla), 2) l'objectiu del Pla estratègic de la Bicicleta i 3) el valor del 2010. Per posar un exemple, el Pla estableix com a indicador genèric la proporció entre els km linials de carril bici en calçada respecte els km linials de xarxa viària. La valoració és únicament que la proporció del 2010 és del 12,1% però es desconeix l'objectiu previst i el valor de referència inicial. L'únic indicador del qual s'indiquen els tres valors fa referència a les infraestructures ciclistes: **l'any 2006 hi havia 119 km de carril bici (xifra que no es correspon amb les Dades Bàsiques de Mobilitat, segons les quals aquesta longitud ja s'havia aconseguit l'any 2002); per a l'any 2007 es preveien 200 km**

i l'any 2010 n'hi ha construïts 159 km de carril bici. Valorant aquestes dades, resulta paradoxal i incomprensible que en l'avaluació, l'acompliment d'aquesta actuació sigui del 100%.

El mateix passa amb el registre de bicicletes. L'any 2005 l'Ajuntament va crear un registre per aconseguir un efecte dissuasiu del robatori. El sistema de registre es basa en dos elements: d'una banda, en el marcatge de la bicicleta amb uns adhesius segurs, resistent i difícil d'extreure'ls i, de l'altra, i amb la introducció de les dades identificatives del propietari i de la bicicleta en una base de dades que pot facilitar la seva recuperació en cas de robatori. El nombre de bicicletes enregistrades per l'Ajuntament des de llavors fins al 2010 ha estat de 1.915 bicicletes. **El registre ha tingut una escassa acceptació segons ha manifestat l'Ajuntament. Per millorar la seva efectivitat, que ha estat nul·la segons l'avaluació del Pla Estratègic, es vol impulsar que el registre tingui àmbit metropolità.** No obstant això, el grau d'acompliment reflectit a l'avaluació és del 100%.

Pla de mobilitat Urbana (PMU)

L'Ajuntament va aprovar l'any 2008 el Pla de Mobilitat Urbana 2006-2012, amb un escenari objectiu fixat al 2018. El PMU conté quatre línies estratègiques clares que són: 1) mobilitat segura, repte que es vol aconseguir amb la reducció del número de víctimes en accidents de trànsit i de les patologies relacionades amb la qualitat de l'aire (Nox, PM10 (subíndex) i immissions; 2) mobilitat sostenible, a través de la reducció de les conseqüències mediambientals de la mobilitat (CO2 i consum d'energia); 3) mobilitat equitativa, per garantir el dret a la mobilitat al cent per cent de la població; 4) mobilitat eficient, reducció de la mobilitat com a necessitat i optimització de la distribució urbana de mercaderies.

El PMU pretén modificar la situació de partida i treballar per aconseguir reduir l'ús del vehicle privat del 33,8% al 27%, incrementar la utilització del transport públic del 35,6% al 38% i incrementar també els desplaçaments a peu i en bicicleta d'un 30,7% a un 35%. En el moment d'elaboració del PMU l'Ajuntament va qualificar la proposta de realista, en el sentit que no pretenia aconseguir diferències abismals respecte els percentatges que representaven els diferents modes de transport, però sí canviar la tendència dels anys anteriors a l'aprovació del PMU, perquè si aquesta s'hagués mantingut, el nombre de desplaçaments en vehicle privat hauria passat dels 16,7 milions de vehicles-km/dia a 20,8 milions el 2018. **L'escenari pel qual va optar l'Ajuntament dista encara del que proposa el Protocol de Kyoto en què els desplaçaments en vehicle privat ocuparien el 19% del total, els que es fan amb transport públic el 46,3%, i els realitzats a peu i en bicicleta el 34,7%.** Per aconseguir aquests objectius, les inversions que s'haurien de realitzar en transport col·lectiu pràcticament triplicarien les previstes, l'Ajuntament va considerar que eren inassolibles i es va proposar unes fites menys ambicioses. Pel que a la contaminació ambiental generada per la mobilitat, l'escenari objectiu del PMU és que la producció mitjana de CO2 del parc de vehicles del 2018 fos de 120 g/km, fita que està en consonància amb l'objectiu de la Unió Europea per l'any 2010 en els turismes nous.

El PMU proposa com a actuació l'elaboració d'un pla de pacificació progressiva del trànsit a la xarxa viària, com a mitjà per garantir la convivència entre tots els modes de transport i adoptar un model de ciutat basat en la moderació del trànsit i en la qualitat ambiental. S'opta per una mobilitat pacificada, de velocitats contingudes, que minimitzi els conflictes i els riscos. **Per mitjà de la**

jerarquització de la xarxa, es diferencia la xarxa bàsica de gran capacitat per al trànsit i la xarxa secundària, amb caràcter pacificat i d'espai de convivència cívica. D'altra banda, el PMU preveu aconseguir passar del 50 % de zones pacificades (zones de vianants, prioritat invertida i zones 30) al 56% el 2012 i, segons el balanç del 2010, aquest objectiu està plenament aconseguit. La tendència de creixement de les àrees de vianants no es manté regular ja que entre els anys 2004 i el 2007 l'augment va ser del 12,8% (es va passar de les 61,74 Ha a les 69,67 Ha) i el creixement del 2007 al 2010 ha estat d'un 4,8% (s'ha arribat al 73 Ha de superfície).

En relació amb la bicicleta el PMU expressa que l'Ajuntament vol potenciar els desplaçaments en bici, mitjançant millores en la xarxa de carrils bici, la infraestructura que li és pròpia, i la que ha de compartir amb altres usuaris de la via. Les millores es concreten en una revisió dels traçats, dels elements que conformen els carrils bici, així com de la senyalització i la semaforització. El PMU considera imprescindible la consolidació d'una xarxa ciclable a través de la qual es pugui accedir a tots els barris de la ciutat amb alts nivells de seguretat. El document expressa que l'increment de quilòmetres de carril bici augmentaran els desplaçaments en bicicleta i el percentatge de superfície viària destinada a aquest mode de transport i que l'esforç ha de servir per reduir la circulació de bicicletes de les voreres i, a la llarga, deixar aquestes com a espais propis i exclusius dels vianants. Així mateix, el document expressa que una part dels usuaris potencials de la bicicleta per a desplaçaments urbans són dissuadits actualment per la falta d'una xarxa ciclable completa i per la percepció d'una manca de seguretat a la xarxa existent. **El PMU informava que el Pla de carrils bici 2012 estava en curs d'elaboració i que es preveia la seva definició durant l'any 2008. No obstant això, l'Ajuntament no ha facilitat la previsió dels carrils bici projectats sol·licitada per aquesta Sindicatura.**

El PMU expressa la voluntat d'incrementar l'ús de la bicicleta a la ciutat mitjançant la consolidació de la implantació del servei Bicing. Així mateix, planteja la possibilitat de combinar l'ús del Bicing amb els títols integrats de l'ATM, per tal d'impulsar-lo com a sistema metropolità.

Per acabar, el PMU preveu proposar que s'inclouï en les llicències urbanístiques l'aparcament de bicicletes en edificis públics i privats, en consideració al que estableix el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Manual de disseny i senyalització de vies ciclistes. Versió final (abril 2011)

L'Ajuntament ha elaborat aquest any 2011 un nou manual de disseny i senyalització de vies ciclistes basant-se en el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya. A hores d'ara encara no ha estat aprovat. El manual detalla les característiques i requisits de compliment de cadascuna de les tipologies urbanes que són carril bici, carril bici segregat i, vorera bici. A grans trets el manual estableix que:

- Els carrils bici es creen a l'esquerra de la calçada per evitar possibles conflictes amb els autobusos.
- Els carrils bici segregats s'implanten generalment en calçades de la xarxa bàsica per separar el carril dels vehicles motoritzats sempre i quan el flux de vehicles sigui superior als 3000 vehicles/h i siguin carrils bidireccionals. En el cas que el trànsit sigui més fluid (menys de 3000 vehicles/h no està previst que estiguin protegits. Els separadors poden ser d'obra, peces de cautxú o altres elements.
- Els carrils bici no protegits estan delimitats únicament per la senyalització amb pintura a la calçada, sense cap separació física. El manual preveu que els carrils unidireccionals no estiguin protegits.
- Els carrils bici unidireccionals han de tenir una amplada mínima de 1,50m i recomanable de 2 m. Als bidireccionals, l'amplada mínima és de 2 m i la recomanable de 2,5 m. Si hi ha embornals al carril bici,

aquests han de ser aptes per a la circulació de bicicletes. A més, en els angles de canvi de direcció s'ha de garantir una sobreamplada.

- Les voreres bici només s'han d'aplicar quan hi hagi espai suficient i el flux de vianants ho permeti, tenint en compte que cal respectar l'espai de 90 cm lliure d'obstacles que estableix el Codi d'accessibilitat. Les voreres bici han de tenir una amplada mínima de 1.50 m si són unidireccionals i de 2 m si són bidireccionals, tot que es recomana afegir 25 cm a aquestes dimensions. És convenient que el paviment es diferenciï tàctilment perquè el carril pugui ser identificat per les persones amb discapacitat visual i que es disposi el mobiliari urbà de manera que separi els espais. Els carrils en vorera es delimiten amb les línies viàries i amb símbol de la bicicleta. En el punts on el flux de vianants pot creuar-se amb de la via ciclista (pas de vianants, contenidors, parades de transport públic, cal senyalitzar la prioritat dels vianants amb senyals de cedió el pas o amb una graella de quadres blancs.
- El manual estableix el tractament de les interseccions en les diferents tipologies vies ciclistes. Una de les formes previstes consisteix a fer passar les bicicletes pels xamfrans. Aquesta mesura s'implanta en les interseccions de risc, motivades pel flux elevat de vehicles, l'alta velocitat de circulació o la seva prioritat semafòrica. Així mateix, per reforçar visualment les vies ciclistes i protegir els seus usuaris, en determinades cruïlles es ressalta la via de bicicletes amb pintura vermella.

Valoració

De l'anàlisi dels documents de referència esmentats es desprèn que **l'Ajuntament propugna la voluntat de promoure l'ús de la bicicleta, cosa que està en consonància amb els textos normatius de mobilitat, però no s'ha acreditat suficient la intenció real de prioritzar l'ús d'aquest vehicle destinant els esforços necessaris per garantir les infraestructures viàries adequades.** No ha estat facilitada a aquesta Sindicatura la planificació prevista pel que fa a les vies ciclistes i, per tant, no se'n pot fer una valoració. Ara bé, cal posar de manifest que les previsions fetes per l'Ajuntament l'any 2006 contemplaven la creació de carrils bici a moltes vies de la ciutat i es desconeix l'estat de la seva planificació. Es preveien a la major part de Poblenou i del 22@, a la ronda de Dalt i del Mig i a moltes vies principals com són el carrer de la Sagrera, el carrer Rosselló i la totalitat del carrer de Provença, la ronda de Sant Pere, el carrer Pelai, la ronda de Sant Antoni, el carrer Viladomat i el carrer Borrell. La jerarquització de les vies de la ciutat ha provocat que algunes vies ciclistes previstes hagin quedat incloses en zones 30 (com la Rambla, la Rambla de Catalunya, el carrer Ros de Olano i el carrer Badal) i, per tant, no es considera necessària la construcció de la via per a bicicletes. En altres ocasions s'ha modificat la previsió ja que s'ha construït el carril bici del carrer Urgell que no estava previst.

Tanmateix, està clar que **l'Ajuntament ha prioritzat la promoció del funcionament del sistema Bicing i que la inversió i els esforços destinats a aquest servei no han anat acompanyats ni es corresponen amb la millora i ampliació necessària de la xarxa de vies aptes per la circulació de les bicicletes.**

El marc normatiu està establert i les bases estan ben clares. **La Llei 9/2003 de la mobilitat, propugna la necessitat d'una planificació acurada de la mobilitat** per evitar els factors negatius que pot causar l'esclat de la mobilitat que viu la societat actual. Són factors negatius de la mobilitat l'impacte sobre el medi natural produït per les emissions dels vehicles, la contaminació acústica, l'ocupació indiscriminada dels espais dels ciutadans, el consum energètic no sostenible, i els riscos provinents dels accidents. Tots aquests factors inspiren la necessitat de promoure un model més sostenible, que prioritzi el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la

complementarietat del transport privat. La Llei significa, doncs, un canvi de tendència en el model de mobilitat.

La llei es basa en una sèrie de principis inspiradors entre el quals destaca la prioritització de mitjans de menor cost social i ambiental, el foment del transport públic col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com són els desplaçaments amb bicicleta o a peu. S'entén per cost social del transport el conjunt de costos que el sistema de transport no integra en els seus preus de funcionament, compostos pels costos de la congestió i de la contaminació atmosfèrica i acústica, pels derivats dels sinistres, de l'ús de l'espai públic, de l'ús de l'energia i dels recursos consumits i, finalment, de l'impacte indirecte sobre el territori i la biodiversitat.

La Llei expressa la necessitat de lligar el desenvolupament urbanístic i les previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic, estableix el conjunt d'instrument de planificació, seguiment i anàlisi que s'han de dur a terme, així com els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

D'altra banda, continuant amb el marc normatiu, el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (que es desprèn de la Llei 9/2003), expressa que l'objectiu d'aquests estudis és definir les mesures i actuacions necessàries per assegurar que la nova mobilitat es caracteritzi per la preponderància de mitjans de transport més sostenibles. **El Decret diu que la política d'aparcament de vehicles és una eina bàsica en la política de mobilitat i que es fa necessari que els habitatges plurifamiliars de nova planta prevegin aparcaments per a bicicletes en els habitatges. També esmenta que els recorreguts per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils bici protegits.**

5. CONCLUSIONS

- L'ús de la bicicleta a la ciutat és un fenomen nou, Barcelona no té tradició de bicicleta. És necessari treballar per aconseguir un encaix correcte dels ciclistes en la mobilitat de 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 té unes característiques idònies per als desplaçaments a la ciutat: és sostenible, econòmica, silenciosa, fàcil de conduir, saludable, ocupa poc espai i permet circular a una velocitat mitjana de 15 km/hora.
- Té, també, unes limitacions que cal tenir en compte com són la seva fragilitat i l'esforç físic que requereix la seva propulsió. Això fa que el comportament ciclista en el trànsit busca el camí més curt i més ràpid i tendeix a no complir 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. Apostar per la mobilitat implica fer renúncies per compatibilitzar l'espai. Comporta reduir l'espai 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. No obstant això, la pacificació i la jerarquització del trànsit afavoreixen les condicions d'ús de la bicicleta.
- La Sindicatura ha exposat reiteradament a l'Ajuntament els problemes de compatibilitat que hi ha entre els ciclistes, vianants i conductors de vehicles a motor i ha suggerit, al llarg dels anys, diverses propostes de millora.
- No hi ha una planificació de les vies de circulació dels ciclistes sòlida, amb unes expectatives temporals assolibles. Hi ha continus canvis de tendència i moltes de les actuacions previstes fa escassos anys no es contempen actualment.
- El servei Bicing s'ha implantat precipitadament. Encara no es disposa d'una xarxa viària per als ciclistes suficient per garantir la seguretat dels ciclistes i dels vianants, que són els col·lectius més febles des del punt de vista de la mobilitat.
- Malgrat és el mode de transport que ha crescut els darrers anys, els desplaçaments en bicicleta representen l'1,37% de la mobilitat de la ciutat.
- En la construcció dels carrils bici es prioritza l'estalvi d'espai per davant de l'efectivitat i comoditat de les vies per circular-hi.
- Perquè la xarxa ciclista sigui efectiva ha de ser contínua.

- Els carrils bidireccionals comporten cert perill en les vies en què la resta dels 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 vianants perquè és conscient que la xarxa ciclista té encara molts dèficits.

6. PROPOSTES

- Apostar decididament per l'impuls de l'ús de la bicicleta a la ciutat i dotar la bicicleta d'un protagonisme real.
- Establir un pla d'infraestructures per a la bicicleta, amb actuacions temporalitzades.
- Reduir l'espai destinat al trànsit de de vehicles a motor i destinar-lo a les bicicletes.
- Revisar i modificar la xarxa de carrils bici actual per reforçar la seguretat dels ciclistes i evitar conflictes amb els 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 ciclistes del dels 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 diferents els carrils bici i zones 30.
- Controlar amb mitjans tecnològiques que no 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 a motor i el de bicicletes amb la màxima eficiència.
- Efectuar una vigilància més acurada per posar fre a les infraccions dels ciclistes.
- Impulsar campanyes d'educació vial 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 ciclistes disposin d'una pòlissa d'assegurança.
- Incrementar el nombre d'estacionament 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.