

RESOLUCIÓ DE LA SINDICATURA DE GREUGES

QUEIXA RELATIVA AL DRET AL MEDI AMBIENT (TRANSPORT PÚBLIC)

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En data 14 de juliol de 2021, el ciutadà va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què exposava el següent:

- Al carrer de Buenos Aires, 1-7, i al carrer del Comte Borrell, 328 hi ha parades d'autobús interurbà que ocasionen diverses molèsties al veïnat:
 - els autobusos envaeixen els carrils, i s'impedeix l'accés a l'aparcament comunitari del carrer de Buenos Aires, 1-7.
 - els autobusos estan amb el motor en marxa al ralenti durant més de dos minuts, cosa que supera el temps màxim permès per la normativa.
 - es produeixen sorolls per sobre del màxim permès de decibels, motors, clàxons, etcètera.
 - els edificis de la zona estan ennegrits per la pol·lució dels vehicles d'aquesta empresa, ja que són models antics i dièsel, altament contaminants.
- Reclamava a l'Ajuntament de Barcelona que traslladi aquestes parades d'autobús a un altre emplaçament. El carrer del Comte Borrell forma part d'un projecte de superilla segons el qual aquesta parada hauria de ser ubicada al carrer d'Urgell.
- Manifesta que representa les veïnes i veïns dels Jardins Marcos Redondo, si bé no acredita aquesta representació.

El mateix ciutadà ja havia presentat una queixa prèvia sobre fets similars que va ser arxivada per no haver aportat determinada documentació essencial per a la tramitació de la queixa.

Actuacions fetes

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

Després d'examinar el contingut de la queixa i la documentació aportada per la persona interessada, es va considerar convenient adreçar-se a **l'Àrea de Prevenció i Seguretat, i al Districte de l'Eixample**.

El 28 de juliol de 2021 es va sol·licitar informe a aquests serveis. Els dies 10 de setembre de 2021 i 11 de març de 2022, respectivament, aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada.

El dia 21 de setembre de 2022 es va sol·licitar una ampliació d'informe a **l'Àrea de Mobilitat**. L'informe de l'Àrea de Mobilitat va ser rebut el 16 de maig de 2023.

Resposta dels òrgans afectats

- **Àrea de Prevenció i Seguretat**

- Quant a si es tenia coneixement de les molèsties que generen les parades corresponents a les línies d'autobusos interurbans del carrer Buenos Aires i del carrer del Comte Borrell, s'informa que sí. En concret, consta la informació següent:

a. Trucades:

- En data 16-05-21, el sr. Sandiu informa d'un vehicle estacionat incorrectament en el gual d'accés a l'aparcament de c. Buenos Aires, 1.

La Sala Central de Comandament trasllada l'incident a BSM. BSM determina que no procedeix intervenció perquè el vehicle pertany a un cos consular i no bloqueja el pas dels vehicles per entrar i sortir del gual. A més, informa que no hi ha senyalització de gual a l'immoble que habiliti la retirada del vehicle.
- No consta cap trucada de demanda de Guàrdia Urbana per molèsties per sorolls derivats de l'excés de temps de parada (2 minuts) amb el motor encès de cap autobús de l'empresa Soler i Solet o d'altres companyies.
- No consta cap trucada de demanda de Guàrdia Urbana pel bloqueig de l'aparcament pels autobusos.

b. Fitxes IRIS:

S'ha comprovat que el promotor de la queixa, el sr. Sandiu, ha fet diverses queixes/suggeriments amb el contingut següent:

- Suggeriment de que la empresa Soler i Sauret sigui advertida perquè s'ha trobat un autobús que envaïa el carril contrari.

Des de Mobilitat, gestor de la demanda, es va donar resposta al ciutadà i se'l va informar que s'havia traslladat el contingut del seu escrit a l'operadora d'autobusos per tal que no cometi les infraccions reportades.
- Queixes perquè els autobusos no respectaven el temps màxim de 2 minuts de parada amb el motor encès, i també demanava el trasllat de la parada del carrer Comte Borrell, 328 a carrer Buenos Aires 1, davant els Jardins Marcos Redondo.

Des d'Ecologia Urbana, d'on depèn Mobilitat, es va respondre que s'havia reclamat a la Generalitat i l'AMB per a què minimitzessin l'impacte a la zona de l'activitat dels autobusos interurbans i discrecionals, doncs són serveis de la seva competència.

Així mateix, es van donar indicacions al sr. Sandiu per a que la indisciplina dels conductors fossi reportada a la Guàrdia Urbana als efectes que pogués ser denunciada.

- Els fets notificats es van posar en coneixement de l'equip de Policia de Barri de l'Eixample que confirma que, atès que es tracta de parades origen-final, han d'apagar els motors (temps màxim dos minuts) i romandre als espais habilitats. En el cas que es detectin infraccions, els agents de la Guàrdia Urbana les corregirien.
- Pel que fa al gual, la senyalització és incorrecta perquè la placa que identifica el gual s'hauria de col·locar a la façana de l'immoble just a sobre de la vorera en el costat d'entrada al gual, en canvi s'observa que és a la zona privada de l'immoble (annexos VIII i IX de l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles).
- La Guàrdia Urbana és competent per a imposar sancions per la infracció de romandre amb el motor encès més de dos minuts, però caldria que el requeridor truqués al 112 per tal de comprovar els fets, i si escau, denunciar-ho.
- Quant a la ubicació de les parades d'autobús interurbà i els permisos que l'habiliten, aquesta gestió queda fora de l'àmbit de competència de la Guàrdia Urbana i hauria de ser informat per l'Àrea d'Ecologia Urbana i Mobilitat.

- **Districte de l'Eixample**

- Quant a si l'empresa disposa dels permisos corresponents i si s'hi ajusta, des del Districte de l'Eixample es traspasa la pregunta al departament de Mobilitat i Infraestructures.
- Aquest servei informa que l'administració competent per autoritzar les parades dels autocars és el Departament de Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori de la Generalitat de Catalunya.
- L'empresa disposa dels permisos corresponents i s'hi ajusta. Les ubicacions de les parades són les següents:

(567) Vallirana-Molins-Hospital Broggi-BCN	c. Buenos Aires
(e17) Barcelona - Vallirana	c. Buenos Aires
(e20) Barcelona-St. Vicenç Horts-Torrelles L.	c. Buenos Aires
(L51) Barcelona (B. Aires)-St. Feliu de Llobregat	c. Buenos Aires
(L57) Barcelona (F. Macià) - Avinyonet del P.	c. Buenos Aires
(L57M) BCN (F. Macià)-Avinyonet per autopista	c. Buenos Aires
(L61) BCN(B. Aires)-Molins-St. Vicenç H-St. Boi L	c. Buenos Aires
(L63) Barcelona (F. Macià)-el Palau per autopista	c. Comte Borrell
(L64) Barcelona (Francesc Macià) - Martorell	c. Comte Borrell
(L68) BCN (F. Macià)-Martorell autop. fins Molins	c. Comte Borrell
(L69) BCN (F. Macià)-Martorell autop. fins Pallejà	c. Comte Borrell

- **Àrea de Mobilitat**

- L'Àrea de Mobilitat és conscient de les molèsties generades per la regulació d'autobusos interurbans a l'espai públic.
- L'objectiu a llarg termini és concretar un model que consolidi un esquema d'estacions terminals a les entrades dels principals corredors viaris, reduint la pressió de la parada i l'estacionament al centre de la ciutat. Per assolir aquest objectiu es parteix de les premisses següents:
 - Millora i creació de noves estacions, intercanviadors modals localitzats en els corredors d'entrada a la ciutat amb capacitat suficient per als serveis supramunicipals i els serveis discrecionals.
 - Configuració a la ciutat d'àrees i nodes intermodals com a espais destinats a la parada i la intermodalitat dels autobusos supramunicipals, amb millor integració amb la resta d'usos de l'espai públic.
 - Donar un bon servei a les línies que accedeixen a la ciutat per cada corredor sense haver d'utilitzar la xarxa viària per arribar al centre.
- Mentre no es construeixen aquestes estacions, l'objectiu és reordenar els serveis i ubicar-los en espais on generin menys molèsties tant per la disponibilitat d'espai com per distància amb veïns.
- Per revertir aquesta situació, s'està treballant en la reordenació de les terminals de les línies regulars per tal que es facin en estacions sempre que sigui possible; aquesta mesura permetrà desconcentrar sobretot l'espai Centre i altres punts de concentració com Diagonal i Sagrera.
- Tots els canvis de terminals i parades, tant els que s'estan executant com els que s'estan estudiant, s'han treballat conjuntament amb la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i operadors, fet que alenteix molt la presa de decisions, ja que per als viatgers tenir una línia que tingui més penetració a la ciutat normalment és un guany en el temps del seu trajecte.

CONSIDERACIONS

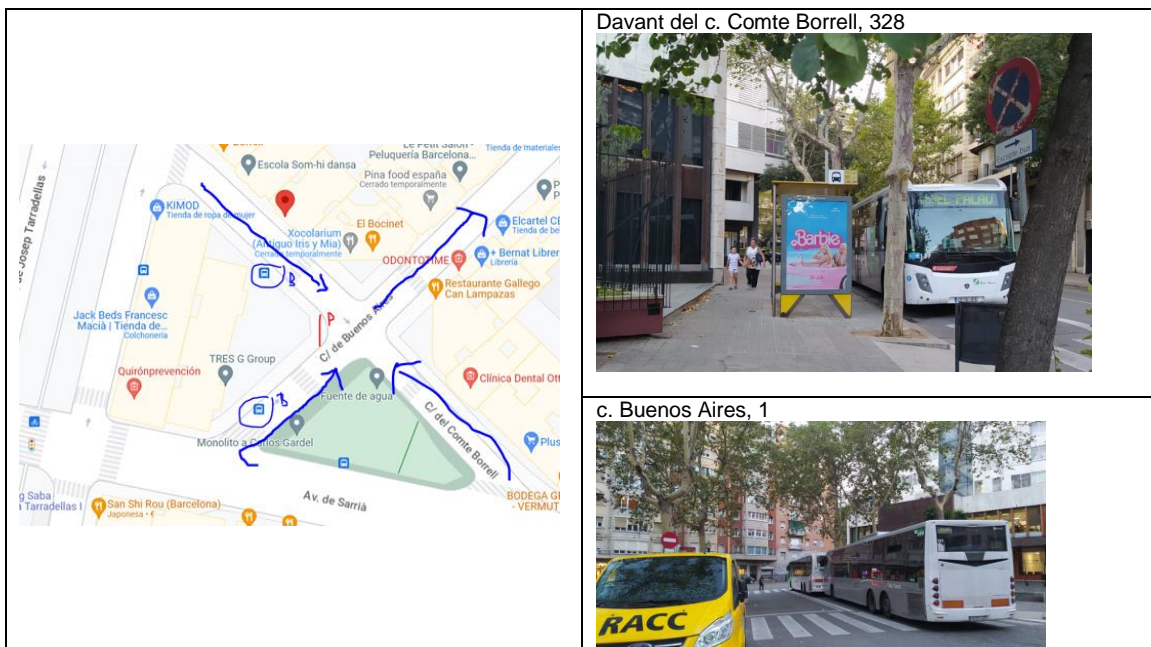
1. Informació massa genèrica

Des d'aquesta Sindicatura es vol manifestar que **la informació facilitada per l'Àrea de Mobilitat en l'informe de resposta és massa genèrica** sense a entrar a valorar el cas concret de les dues parades d'autobús ubicades als jardins de Marcos Redondo. Per aquest motiu, és difícil discernir si s'ha actuat correctament en el cas concret, alhora que no es correspon amb el deure de col·laboració amb la Sindicatura ni amb els principis d'actuació d'una bona administració.

En conseqüència, es recorda a l'**Àrea de Mobilitat** l'obligació dels òrgans municipals, d'acord amb el que estableix la base III, apartat 3 del Reglament de funcionament de la Sindicatura de Greuges de Barcelona, d'aportar dades, expedients i, en general, tota la documentació necessària perquè pugui dur a terme les seves actuacions de supervisió.

2. L'emplaçament

L'emplaçament objecte de la queixa és el xamfrà del c. Comte Borrell amb c. Buenos Aires, jardins de Marcos Redondo

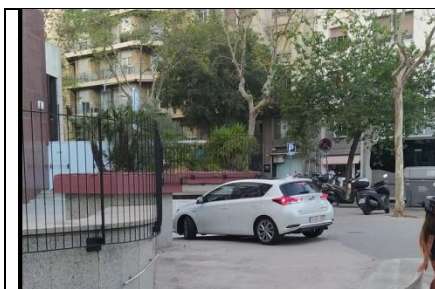


En data 27 de juliol de 2023 (19.00 hores), una assessora de la Sindicatura va visitar l'emplaçament objecte de la queixa, i va fer les observacions següents:

- Parades d'autobús:
 - Hi ha dues parades de bus interurbà de tipus origen-final: una al carrer Buenos Aires, 1, i una altra al carrer del Comte Borrell, davant del 328.
 - L'arribada i sortida d'autobusos és constant en ambdues parades, i fàcilment coincideixen 2 i 3 autobusos en una mateixa parada.
 - S'observa que tots els autobusos sí que aturen totalment els motors només arribar a la parada.
 - En molts autobusos consta un senyal de "gasoil".
 - A la parada de Buenos Aires, 1, s'aprecia molt de soroll de motors que prové de l'intens trànsit de l'avinguda de Sarrià.



- Aparcament soterrani:
 - En el xamfrà muntanya dels carrers de Buenos Aires i del Comte Borrell hi ha un edifici amb aparcament soterrani. En la banda del xamfrà més propera al carrer del Comte Borrell hi ha un senyal en mal estat de conservació que prohibeix parar i estacionar, així com contenidors. Malgrat l'exposat anteriorment, s'observen vehicles estacionats just en un espai que queda fora del gual, al costat dels contenidors.
 - L'accés a l'aparcament de l'edifici d'habitatges de Buenos Aires, 1-7, està justament al xamfrà, amb un gran gual d'uns 8 metres d'amplada. En un extrem del gual hi ha la rampa d'entrada i en l'altra la de sortida, i aquesta segona és la que es troba més a prop de la parada d'autobús.



Entrada aparcament



Sortida aparcament

- D'acord amb els sentits permesos de les vies, a l'aparcament només s'hi pot accedir mitjançant dues maniobres:
 - o Des de l'avinguda de Sarrià: en aquest tram hi ha dos carrils al carrer Buenos Aires separats per una gruixuda doble línia contínua. Un dels carrils és d'ús exclusiu per a la parada de bus, en sentit Llobregat (amb senyal de prohibit el pas per a la resta de vehicles). L'altre carril és per a tots els vehicles en sentit Besòs. S'observa que si hi ha dos autobusos aturats sí que hi ha prou espai perquè els vehicles facin la corba i puguin accedir —tot envaint el pas de vianants, però—, però si n'hi ha tres (tercera fotografia), no hi ha prou espai.



- o o bé des de l'avinguda de Josep Tarradellas, baixant pel carrer de Buenos Aires.
- o Malgrat l'anterior, s'observa que la maniobra més habitual d'entrada a l'aparcament no és cap de les anteriors, sinó una contra direcció: pujant pel carrer del Comte Borrell, travessant el carrer de Buenos Aires en línia recta, ignorant el senyal que obliga a girar a la dreta, i el que prohibeix el pas recte.



3. Competència en l'àmbit de les parades d'autobusos interurbans

D'acord amb la informació facilitada per l'Ajuntament, cal destacar que la **competència quant a l'autorització de les parades de bus interurbans no és municipal**, sinó autonòmica, en concret del Departament de Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori (Generalitat de Catalunya).

Per la seva banda, d'acord amb la Carta municipal de Barcelona, l'Ajuntament té competència pel que fa a l'ordenació del traçat i característiques de la xarxa viària (art. 65) i l'ordenació del trànsit de persones i vehicles (art. 93).

Per això, el Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2020-2024 (PMU) exposa que és imprescindible la **cooperació institucional** entre els agents que intervenen en la gestió de la mobilitat de la ciutat.

4. Pacificacions al carrer del Comte Borrell

Una de les argumentacions del promotor de la queixa per demanar a l'Ajuntament de Barcelona que traslladin aquestes parades d'autobús a un altre emplaçament és que el carrer del Comte Borrell forma part d'un projecte de superilla.

Efectivament, en la part més sud del carrer del Comte Borrell sí que s'han dut a terme intervencions de pacificació, amb l'objectiu general d'aconseguir un espai públic saludable, amb més verd, més just i segur, que afavoreixi les relacions socials i l'economia de proximitat, però en parts més al sud de la via:

- programa de pacificació "Protegim les escoles" als entorns de l'escola IPSI¹, al carrer del Comte Borrell, 243-249, entre els carrers de Provença i Rosselló.
- programa "Eixos verds i places de l'Eixample": al voltant de la intersecció del carrer del Comte Borrell amb el carrer del Consell de Cent².
- programa Superilla de Sant Antoni³.

Per contra, a aquesta Sindicatura no li consta que l'Ajuntament hagi programat una possible pacificació en el tram proper als jardins de Marcos Redondo.

En qualsevol cas, convé recordar que les competències de l'Ajuntament relatives als programes de pacificació, així com la ubicació i característiques de la circulació en els entorns dels jardins de Marcos Redondo (en coordinació amb els altres ens competents) són decisions que s'emmarquen en el que es coneix com a **potestat de decisió discrecional de les administracions públiques**.

Així, entre diferents solucions tècniques, totes elles possibles i legítimes, l'Administració pública opta per una solució que ha de ser la millor possible aplicant els

¹ https://ajuntament.barcelona.cat/eixample/ca/noticia/festa-escola-ipsi_1271777

² <https://www.barcelona.cat/pla-superilla-barcelona/ca/eixos-verds-i-places-de-leixample>

³ <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/content/sant-antoni>

principis de bona administració i equitat, per tal de no incórrer en arbitrarietat, conducta prohibida per la Constitució espanyola.

5. Dret al medi ambient i dret a la mobilitat. Mobilitat sostenible en el context d'emergència climàtica

El Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024 (PMU) té com a objectiu ambiental principal assolir un nivell de qualitat de l'aire òptim per a la salut de les persones.

A l'àrea metropolitana de Barcelona, els índexs de contaminació continuen per sobre de les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut. En concret, a la ciutat de Barcelona els dos elements perjudicials més presents a l'aire de la ciutat són el diòxid de nitrogen (NO₂), un gas irritant que ataca els pulmons i que produeixen sobretot els motors de combustió interna, i les partícules en suspensió menors de 10 micres (PM₁₀), que afecten especialment el sistema respiratori i cardiovascular i que tenen l'origen principalment en els processos de combustió, rodaments i frenades dels vehicles, en les obres de construcció o en la pols que arriba del Sàhara⁴.

Atesa la clara **correlació entre la contaminació atmosfèrica i el trànsit rodat**, el PMU 2024 va establir l'objectiu de contribuir a la reducció dels nivells de contaminació atmosfèrica, mitjançant la reducció dels desplaçaments en vehicle privat en -25 %, i la prioritització del transport públic amb criteris de sostenibilitat, accessibilitat i assequibilitat.

En aquest sentit, els **vehicles utilitzats pel transport públic haurien de potenciar la sostenibilitat i apostar per la renovació de la flota, substituint els vehicles més contaminants**, com ara els de dièsel (energia utilitzada pels autobusos de les parades objecte d'aquesta queixa) per altres de potencialment menys contaminants, com ara el bus elèctric o l'híbrid.

Com ja s'ha comentat, l'empresa no és una contractista de l'Ajuntament de Barcelona, i per tant l'Ajuntament no ha sigut l'administració responsable d'elaborar els corresponents plecs tècnics d'aquest contracte, on es pogués preveure l'obligació de disposar d'una flota de vehicles de baixes emissions.

Això no obstant, caldria que, en coherència amb el PMU 2024, **l'Ajuntament pogués influir perquè aquesta mesura s'inclogués en els propers contractes de gestió dels autobusos interurbans amb parades a Barcelona**, de conformitat amb el que preveu l'article 42.3 de la Carta municipal.

⁴ Font: web municipal, secció sobre qualitat de l'aire.

3. L'Ajuntament ha de fomentar l'ús del transport públic davant del transport privat i l'ús de vehicles no contaminants davant dels que puguin produir algun tipus de contaminació.

Aquesta Sindicatura considera que la configuració del dret a la mobilitat ha d'estar intrínsecament lligada al dret al medi ambient, i d'aquí la seva dimensió de mobilitat sostenible. Així es reflecteix en diversa normativa bàsica com l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i la Carta de drets i deures de la ciutat de Barcelona, entre d'altres:

- **Estatut d'Autonomia de Catalunya:**

Article 27: Totes les persones tenen dret a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut. També tenen dret a la protecció davant les diferents formes de contaminació i a accedir a la informació mediambiental de què disposen els poders públics.

Article 48.1: Els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda.

- **Carta de drets i deures de la ciutat de Barcelona:**

Article 31: Totes les persones tenen dret a un medi ambient que permeti una bona qualitat de vida a la ciutat i que l'hàbitat sigui lliure de residus i de contaminació. L'Ajuntament ha de controlar tota mena d'emissions perjudicials, preservar i millorar el medi ambient i potenciar els hàbits de reutilització i reciclatge.

Article 32.1: Totes les persones tenen dret a un sistema de mobilitat, pública i privada, i a un transport públic de qualitat i accessible que permeti arribar a totes les zones residencials, comercials i industrials, així com als punts d'interès general del municipi. Aquest sistema ha d'afavorir el desplaçament en mitjans poc contaminants.

6. Conclusions

- La concentració de més d'un autobús a la parada del carrer Buenos Aires, 1-7, sovint suposa que els autobusos envaeixin el pas de vianants, fet que fa que es desbordi l'espai habilitat per als autobusos. A més, quan són tres autobusos, clarament afecta la maniobrabilitat per accedir a l'aparcament amb seguretat per als vianants i resta de vehicles.

Tanmateix, s'observen infraccions recurrents de la disciplina viària: usuaris de l'aparcament que entren contra direcció pujant per carrer del Comte Borrell, i vehicles estacionats en l'espai d'estacionament i parada prohibida.

- En el cas que els autobusos interurbans de les parades del xamfrà dels carrers del Comte Borrell i de Buenos Aires romanguin amb el motor al ralenti més de dos minuts, caldria avisar al 112 perquè la Guàrdia Urbana pugui acreditar la infracció i, si escau, denunciar-la. Les molèsties pel soroll són atribuïbles a l'intens trànsit de l'avinguda de Sarrià.
- Si bé l'Ajuntament de Barcelona no és competent per a l'autorització administrativa de les parades i servei de transport col·lectiu interurbà, tal com s'esmenta a l'informe de Mobilitat, **sí que participa en el diàleg a escala metropolitana sobre el servei de transport col·lectiu amb parades a la ciutat.**
- Les intervencions en l'espai públic per a pacificar carrers, així com la ubicació de les parades i l'ordenació del trànsit i la via pública, són decisions dins de la **potestat discrecional** administrativa.
- Els autobusos interurbans de les línies que tenen el seu origen i final a les parades objecte de la queixa **són més contaminants** que altres opcions del mercat.

DECISIÓ

D'acord amb el que disposen l'article 143 de la Carta Municipal de Barcelona i el Reglament que regula la Sindicatura de Greuges de Barcelona, aquesta institució té com a missió valorar si s'ha produït un greuge. Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació de l'Àrea de Seguretat i Prevenció, del Districte de l'Eixample, i l'Àrea de Mobilitat ha estat ajustada a dret, però podria ser més eficaç.**

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

- **Recomanar a l'Àrea de Seguretat i Prevenció, a l'Àrea de Mobilitat i al Districte de l'Eixample**, que en la Taula de Mobilitat:
 - i) es recordi a l'empresa l'obligació d'estacionar els vehicles únicament dins de l'espai habilitat, sense envair ni el pas de vianants ni l'espai de calçada necessari per a accedir a l'aparcament del carrer de Buenos Aires, 1-7.
 - ii) es revisin els fluxos de la circulació de la zona i, si escau, es duguin a terme les modificacions que s'estimin pertinents;
 - iii) es revisi l'estat de manteniment del senyal de prohibició de parada i estacionament existent a xamfrà dels carrers de Buenos Aires i del Comte Borrell;
- **Recomanar a l'Àrea de Seguretat i Prevenció** que controli les infraccions de disciplina viària en el xamfrà dels carrers de Buenos Aires i del Comte Borrell.

- **Suggerir a l’Ajuntament de Barcelona** que en cooperació amb les altres administracions competents en matèria de transport col·lectiu interurbà, s’incorporin mesures efectives per garantir que la flota de vehicles de les empreses operadores sigui propulsada per energies menys contaminants.

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