

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 28 de gener de 2024, la ciutadana va presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què exposava la seva disconformitat per les molèsties de contaminació acústica i atmosfèrica causades per l'augment de trànsit motoritzat que comporta l'estació d'autobusos del Nord.

- L'activitat de l'estació és molt intensa amb una constant circulació d'autocars en una zona molt cèntrica de la ciutat, i provoca embussos en la circulació.
- El veïnat està preocupat pels plans de futur de l'estació, ja que hi ha informacions que apunten en diferents direccions.

D'una banda el Pla de mobilitat urbana preveu la construcció dels nous intercanviadors, que el veïnat va entendre que serien en emplaçaments no centrals, com la Sagrera, i que podrien absorbir totalment o parcialment les activitats de l'estació del Nord.

Però d'una altra banda, a la memòria d'activitats del 2022 de l'ens municipal que la gestiona, BSM, s'indica que "l'estació té com a objectiu esdevenir un *hub* de mobilitat turística i una peça clau en la millora de la mobilitat de Barcelona. Precisament, a finals d'any es va confirmar que aquest projecte de transformació rebrà 4,8 milions d'euros del Pla de modernització i competitivitat del sector turístic, finançat amb els fons europeus Next Generation".

- També és objecte de queixa la manca de resposta a la petició d'informació sobre el futur de l'estació durant la sessió de retorn de la modificació de planejament aprovada i la presentació del plantejament de participació sobre els usos de l'entorn del pont de Marina i l'àmbit de l'estació del Nord, del barri del Fort Pienc (13 de desembre de 2023, Mercat Encants Barcelona - Fira de Bellcaire).

Actuacions fetes

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

Després d'examinar el contingut de la queixa i la documentació aportada per la persona interessada, es va considerar convenient dirigir-se a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge, al Districte de l'Eixample i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona per tal de conèixer les intervencions fetes en relació amb la queixa presentada.

El dia 1 de febrer es va sol·licitar a aquests organismes la informació necessària per a l'estudi de la queixa, i el 29 d'abril de 2024 es va fer una nova sol·licitud a l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge perquè la primera resposta donada va resultar incompleta.

Resposta dels òrgans afectats

Els dies 29 d'abril, 17 de maig, 16 de juliol i 10 d'octubre de 2024, aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. Els escrits exposen les actuacions de millora dutes a terme i previstes a l'estació del Nord per millorar l'impacte ambiental i acústic.

CONSIDERACIONS

1. L'estació d'autobusos del Nord

L'Estació d'autobusos Barcelona Nord és actualment el principal centre de sortides i arribades d'autocars de la ciutat cap a destinacions nacionals i internacionals. L'any 2021 es van reubicar a l'estació d'autobusos algunes de les línies d'excursions turístiques que aleshores feien parada a la via pública de la ciutat. Des de llavors, el nombre de viatgers i viatgeres ha augmentat de forma substancial, aproximadament en un milió en els últims dos anys, de manera que ha arribat als 3,2 milions anuals.

Per adaptar-se a aquesta nova realitat, a finals de l'any 2024 l'Ajuntament de Barcelona ha aprovat el projecte executiu de renovació i millora dels espais i els serveis de l'Estació d'autobusos Barcelona Nord. Els dos canvis principals en la transformació de l'estació són la concentració de tots els serveis a la planta baixa i la creació d'un únic accés principal situat al carrer de Nàpols que permetrà optimitzar el flux de persones passatgeres, i millorar l'accessibilitat i la connexió amb l'estació de metro i Rodalies Arc de Triomf.

La reforma preveu crear noves zones d'espera i restauració, i allotjar una instal·lació fotovoltaica a la coberta per cobrir part del seu consum energètic i reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. També incorporarà nous elements per millorar la sonoritat de la instal·lació i s'adaptaran els sistemes d'informació als viatgers per fer-los més inclusius.

El projecte de renovació i millora dels espais i els serveis de l'estació d'autobusos Barcelona Nord es va explicar en el Consell de Barri de Fort Pienc del segon semestre del 2024¹ i es preveu que les obres comencin de forma imminent.

2. Les condicions de l'emplaçament de l'estació del Nord

Pel que fa al contingut de la queixa, la ciutadana, en primer lloc, mostra la seva disconformitat amb l'emplaçament de l'estació d'autobusos a l'estació del Nord perquè genera molèsties, contaminació, soroll, brutícia i inseguretat al veïnat. Al·lega que l'activitat de l'estació és molt intensa, amb una constant circulació d'autocars en una zona molt cèntrica de la ciutat, provoca embussos en la circulació i es troba just davant d'una escola.

En resposta, l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge informa que l'estratègia que actualment desenvolupen de forma conjunta la Generalitat, l'Autoritat de Transport Metropolità, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Barcelona Serveis Municipals i l'Ajuntament de Barcelona és **millorar les estacions existents i crear-ne de noves**, atès que les parades a l'espai públic generen més impacte sobre les activitats de la ciutat i donen pitjor servei a les persones usuàries.

Les estacions d'autobusos són espais adequats amb els serveis necessaris per realitzar les operatives requerides per les diferents línies d'autocars i tenen menys impacte sobre l'espai públic que les parades a l'espai públic.

L'Ajuntament, junt amb els altres organismes mencionats, aposten perquè les estacions d'autobusos recullin la major part d'operacions amb la finalitat d'evitar que aquestes operacions tinguin lloc a l'espai públic, i consideren que la ubicació de l'estació del Nord la dota d'intermodalitat (metro i rodalies) i una accessibilitat àgil a gran part de la ciutat. La ciutat de Barcelona requereix un sistema de transport col·lectiu en autobús, i l'estació del Nord és una estació terminal d'autobusos cèntrica i ben connectada amb la línia 1 de metro i Rodalies.

¹ Es pot accedir al Consell de Barri mitjançant aquest enllaç:
<https://www.decidim.barcelona/assemblees/barrifortpienc/f/2888/meetings/7588>

L'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge destaca que s'han anat fent actuacions de millora als accessos i sortides de l'estació per minimitzar els recorreguts innecessaris pel barri i, recentment, s'ha aprovat un projecte de reforma de l'estació per actualitzar les instal·lacions i adaptar-les a les noves necessitats.

Pel que fa a les actuacions concretes fetes a l'estació, l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge informa que, a la tardor del 2020, es va habilitar el doble sentit de circulació al carrer d'Ali Bei, entre la sortida de l'estació i el carrer de Sardanya, de forma que els autobusos que surten de l'estació circulen directament pel carrer de Sardanya cap a la ronda del Litoral per evitar que totes les expedicions circulin pel barri i passin per davant de l'escola.

Igualment, Barcelona de Serveis Municipals executarà un conjunt d'actuacions a l'interior de l'estació entre les quals hi ha el fet que la megafonia es limiti a l'interior de l'edifici o que les dàrsenes disposin de pantalles amb informació per a les persones usuàries. Amb això, les persones usuàries disposaran de la informació necessària quan accedeixin a les dàrsenes i no serà necessària la megafonia, per la qual cosa es reduirà de forma substancial el soroll de l'estació.

D'altra banda, la ciutadana manifesta que el Pla director urbanístic metropolità (PDUM) preveu la construcció de nous intercanviadors de transport públic la ciutat, i que tant ella com part del veïnat van entendre que els emplaçaments no centrals, com la Sagrera, podrien absorbir totalment o parcialment les activitats de l'estació del Nord.

Quant a això, l'Àrea Metropolitana de Barcelona afirma que el sistema Arc de Triomf (rodalies i metro) i estació del Nord representa un àmbit important de mobilitat a escala metropolitana i que el PDUM no té competències sobre serveis de mobilitat, motiu pel qual no pot valorar quins serveis d'autobusos ha d'acollir la futura estació de la Sagrera o alterar les condicions actuals de l'estació del Nord.

D'acord amb l'informe de l'Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge, **està previst que l'estació del Nord mantingui la seva activitat com a estació d'autobusos**, motiu pel qual s'han dut a terme les millores mencionades.

3. Informació a la ciutadania sobre les actuacions a l'estació del Nord

En segon lloc, la ciutadana es queixa de la manca de resposta a la petició d'informació sobre el futur de l'estació durant la sessió de retorn de la modificació de planejament aprovada i presentació del planejament de participació sobre els usos de l'entorn del pont de Marina i l'àmbit de l'estació del Nord, al barri del Fort Pienc, el 13 de desembre de 2023 (Mercat Encants Barcelona - Fira de Bellcaire).

En resposta a aquesta qüestió, el Districte de l'Eixample assenyala que **la informació que es va facilitar en aquesta sessió es troba accessible a la pàgina web de Decidim².**

D'acord amb l'acta de la reunió, una representant del Departament de Participació de l'Àrea d'Urbanisme va explicar a les persones assistents que, des del Districte de l'Eixample, conjuntament amb la Gerència de l'Arquitecta en Cap, es volia iniciar una reflexió estratègica sobre el Fort Pienc que tenia com a finalitat la millora de l'espai públic i dels equipaments del barri en l'entorn del pont de Marina i l'àmbit de l'estació del Nord.

Així, a la reunió es va proposar endegar un espai de debat i participació ciutadana en el marc de la Comissió de Seguiment del Consell de Barri del Fort Pienc, a través de la convocatòria de tres taules temàtiques: 1) Taula d'Urbanisme: per debatre els temes relacionats amb l'espai públic i els equipaments. 2) Taula de Mobilitat: per debatre com ha de ser la mobilitat i les connexions del barri. 3) Taula de Convivència i Manteniment: per a temes com ara els usos col·lectius, les activitats, el civisme o la neteja. I recentment, a l'últim Consell de Barri de Fort Pienc, celebrat el 27 de novembre de 2024, un representant de l'Àrea Metropolitana de Barcelona va exposar detalladament el projecte de transformació i millora de l'estació d'autobusos del Nord.

Aquesta Sindicatura considera que si bé és possible que a la reunió de 13 de desembre de 2023 no es donés tota la informació demanada pel veïnat, l'Ajuntament ha generat en els últims temps espais de debat, participació i informació regulars perquè el veïnat de Fort Pienc faci arribar les seves demandes i reivindicacions sobre l'estació del Nord. Així mateix, es considera que la informació donada sobre les accions previstes en aquesta àrea són suficients.

4. El dret a la mobilitat sostenible i la necessitat de fomentar l'ús del transport públic

Finalment, la ciutadana fa constar la seva disconformitat amb l'increment de trànsit dels carrers d'Ali Bei i de Roger de Flor causat, principalment, per l'entrada i sortida d'autobusos de l'estació del Nord.

En relació amb això, el consistori informa la ciutadana que el carrer d'Ali Bei pertany a la xarxa bàsica de Barcelona i que la definició dels carrers de la xarxa bàsica correspon a un criteri estratègic de planificació de la mobilitat per garantir el

² <https://www.decidim.barcelona/processes/mpgmpontdemarina/f/5407/meetings/6716>

manteniment de la connectivitat i la capacitat de circulació rodada al conjunt de la ciutat.

Quant als problemes de contaminació causat pels autobusos, l'Ajuntament informa que està treballant en l'electrificació de la flota d'aquests vehicles, cosa que produirà una reducció de les molèsties.

En el context de crisi climàtica en què ens trobem, 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**. En l'àmbit urbà, la mobilitat motoritzada contribueix en un 60% a les immissions de NO₂. La contaminació atmosfèrica és un dels principals problemes de salut pública a les ciutats.

És, per tant, essencial i imprescindible reduir l'ús del cotxe i **apostar fermament pel transport públic per tal de reduir encara més els nivells de contaminació existents**. Així, doncs, és important un canvi de model en la mobilitat urbana per aconseguir una millora en la qualitat de l'aire.

En aquest sentit, la fita operativa 11.2 dels objectius de desenvolupament sostenible (ODS) estableix l'ampliació del transport públic com a horitzó a assolir l'any 2030 per part de l'Ajuntament de Barcelona:

11.2 Proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant **l'ampliació del transport públic**, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, nenes, nens, persones amb discapacitat i persones grans.

En aquests moments s'està elaborant el **nou Pla de mobilitat urbana (PMU)** per als anys 2025-2030, amb una visió centrada a assolir una millor mobilitat de les persones, i això s'identifica amb una mobilitat segura, saludable, respectuosa, equilibrada, justa i eficient.

En la sessió dedicada a la "Mobilitat i sostenibilitat: salut, qualitat de l'aire i soroll"³ celebrada el 9 de maig de 2024, entre d'altres, es van establir com a objectius prioritaris de l'estratègia municipal de mobilitat els següents:

- que s'acceleri la descarbonització del transport i la reducció de les externalitats negatives, i
que es garanteixi el dret a la mobilitat sostenible i segura per a tothom.

³ <https://www.decidim.barcelona/processes/PMU2025-2030/f/6209/meetings/7020>

Si bé és veritat que l'any 2023 es va complir amb els nivells màxims d'emissions de NO₂, PM₁₀, i PM_{2,5} a totes les estacions de mesura de Barcelona (i, per tant, la concentració actual de contaminants locals està per sota dels llindars de la directiva europea vigent), també ho és que l'any 2030 aquests llindars baixaran i que caldrà adoptar mesures per assolir els nous nivells.

Reptes pel 2030 i visió pel 2050



Vector	Situació actual	Objectiu de ciutat 2030	Visió 2050
	<i>Mitjana anual</i>	^{61a} <i>Nous nivells normatius proposats Directiva europea</i>	<i>Nivells OMS:</i>
	NO ₂ : 35 µg/m ³ (2023) Nivell normatiu actual: 40 µg/m ³	NO ₂ : 20 µg/m ³	NO ₂ : 10 µg/m ³
	PM ₁₀ : 28 µg/m ³ (2022) Nivell normatiu actual: 40 µg/m ³	PM ₁₀ : 20 µg/m ³	PM ₁₀ : 15 µg/m ³
	PM _{2,5} : 16 µg/m ³ (2022) Nivell normatiu actual: 20 µg/m ³	PM _{2,5} : 10 µg/m ³	PM _{2,5} : 5 µg/m ³

L'obligació de les administracions públiques de garantir el dret a un medi ambient adequat, així com de protegir la ciutadania davant la contaminació i promoure el transport públic es reflecteix també en diversa normativa bàsica com l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, la Carta municipal i la Carta de drets i deures de la ciutat de Barcelona, entre altres:

Estatut d'Autonomia de Catalunya:

Article 27. Normes de conducta: 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 diverses 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. Normes de conducta: Totes les persones tenen dret a un **medi ambient que permeti una bona qualitat de vida a la ciutat** i que l'hàbitat estigui 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.

Carta municipal de Barcelona.

Article 42.3. 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.

El transport col·lectiu és un element clau per assolir un model sostenible de mobilitat al municipi de Barcelona. És cabdal des del punt de vista mediambiental (reducció de la pol·lució, del soroll, del cost energètic i dels sinistres) i des del punt de vista de la qualitat de vida (reducció del temps de desplaçament, de la congestió i de l'ocupació de l'espai públic).

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'Ajuntament de Barcelona ha estat ajustada a dret, atès que l'impuls de l'estació d'autobusos del Nord és congruent amb les polítiques municipals de foment del transport públic. No obstant això, cal continuar treballant per reduir les afectacions del veïnat més proper.**

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.