

RESOLUCIÓ

3.4.A Transport públic



DRET AL MEDI AMBIENT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE



DRET A LA MOBILITAT
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Descripció dels fets objecte de la queixa

En el marc de diverses entrevistes mantingudes el dia 4 de desembre del 2024 a la Sindicatura Itinerant de la Sagrera, diverses persones van presentar una queixa davant aquesta Sindicatura en relació amb les molèsties derivades de la ingent quantitat d'autobusos en aquest tram de l'avinguda Meridiana, que s'ha convertit en una mena d'estació d'autobusos urbans i interurbans.

Les molèsties són múltiples i inclouen sorolls, contaminació, trànsit, embussos, i invasió de les voreres i de l'espai públic.

Al seu dia, algunes persones van presentar al·legacions contra el projecte executiu de reforma de l'avinguda Meridiana, que preveia la creació d'una estació d'autobusos interurbans en el tram comprés entre c. Sant Antoni Maria Claret i c. Garcilaso (en sentit Girona) i entre c. Garcilaso i c. Felip II (en sentit Barcelona).

Aquestes al·legacions es van desestimar perquè es va considerar que la Sagrera Meridiana havia d'esdevenir un *hub* d'intermodalitat clau per assolir els objectius de disminució del trànsit en aquest eix, i el projecte es va aprovar definitivament sense esmenes.

El veïnat considera que l'execució imminent d'aquest projecte implica l'estacionament d'autobusos interurbans, que pararan i engegaran; cues a la vorera; actuacions per fer un encaix que suposarà l'eliminació d'arbrat, i circulació dels autobusos també per carrers adjacents. Això suposa una vulneració dels drets de les persones residents, ja



que se'n dificulta el dia a dia fins a límits insuportables i s'augmenta la contaminació, el soroll, el trànsit, l'ús intensiu de l'espai públic i la brutícia al carrer.

D'acord amb la informació facilitada al veïnat, es preveu una circulació diària de més de mil autobusos i una concentració, en hores punta, d'entre tres-centes i quatre-centes persones a les parades.

Consideren que hi hauria d'haver un equilibri entre l'estratègia de mobilitat interurbana (que requereix la creació d'estacions d'autobusos) i els drets de les persones residents.

D'acord amb la plataforma de contractació, les obres han estat adjudicades en tres lots i tindran una duració de divuit mesos a partir del seu inici (codi del contracte d'obres 609.2024.050, Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA).

Actuacions fetes

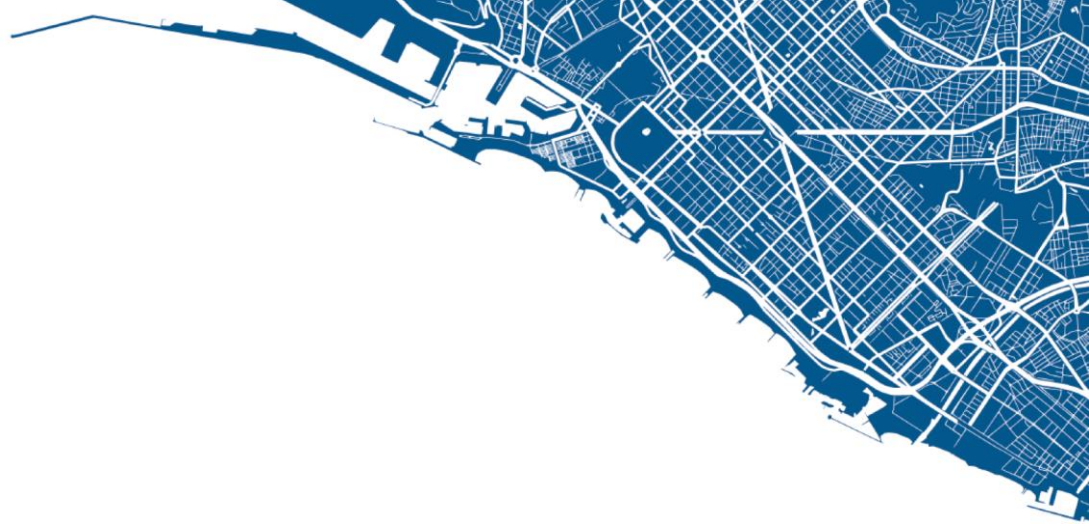
Admesa a tràmit la queixa, la Sindicatura va iniciar la instrucció de l'expedient. Va estudiar els fets i la legislació aplicable, amb la finalitat de valorar si s'havien aplicat els [principis de bona administració](#) per a la salvaguarda dels drets fonamentals a la ciutat.

Després d'examinar el contingut de la queixa i la documentació aportada per la persona interessada, es va considerar convenient dirigir-se a l'[Àrea d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans](#) (abans denominada Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge) per tal de conèixer les intervencions fetes en relació amb la queixa presentada.

El dia 12 de desembre de 2024 es va sol·licitar a aquest organisme la informació necessària per a l'estudi de la queixa.

Resposta dels òrgans afectats

El dia 11 de març de 2025 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada. L'escrit exposa les actuacions que va dur a terme l'Ajuntament.



CONSIDERACIONS

1. Projecte de reforma de l'avinguda Meridiana

L'informe municipal explica que la reforma de l'avinguda Meridiana té l'objectiu de transformar aquesta via en un eix cívic més verd i pacificat, amb voreres més amples i més espais per als vianants.

Pel que fa a l'ordenació del trànsit, la reforma implica la reducció de dos carrils de circulació de vehicles privats. A l'àmbit de la Sagrera, l'espai obtingut per aquesta eliminació s'utilitzarà per crear un carril bici central, un carril bus doble en sentit sortida i una reculada en sentit entrada aprofitant una zona on no es pot plantar arbrat perquè està situada sobre el calaix ferroviari.

Aquesta nova configuració permetrà facilitar el flux dels autobusos urbans i interurbans, millorar les maniobres i reduir els temps d'espera i, consegüentment, les cues i les emissions dels vehicles.

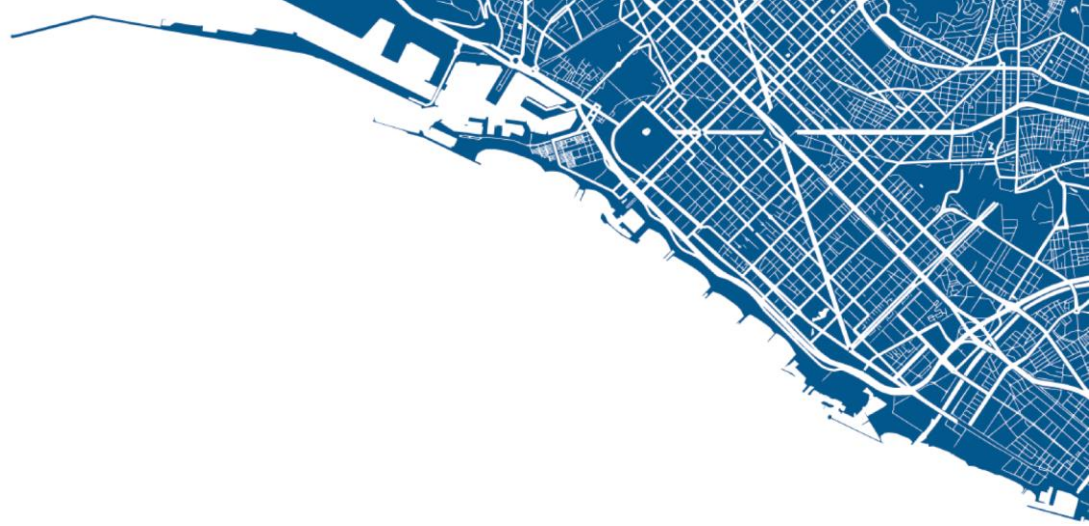
2. Previsió de fluxos d'autobusos

Primerament, l'informe municipal aclareix que les línies d'autobusos interurbans i urbans no es defineixen en l'àmbit del projecte, ja que aquesta definició es produeix en funció de les necessitats de mobilitat en transport públic i, per tant, és una qüestió dinàmica que va evolucionant amb el temps.

En aquest sentit, l'Ajuntament confirma que **es mantindran les divuit línies d'autobusos interurbans i les sis línies d'autobús urbà** que presten servei en aquests moments.

Així mateix, l'informe indica que el projecte preveu la creació d'una zona de desencotxament en sentit Glòries i una parada per a l'encotxament en sentit sortida de Barcelona, ambdues amb una capacitat per a quatre autobusos.

Respecte als autobusos urbans, es preveu crear una parada en cada sentit.



Pel que fa als **fluxos previstos d'autobusos en aquest tram de l'avinguda Meridiana**, la previsió de pas dels autobusos interurbans en dies laborables és de 970 expedicions diàries, que es corresponen amb les expedicions que es fan actualment. Respecte a les expedicions de busos urbans, es preveuen 407 expedicions diàries, que també coincideixen amb les expedicions actuals.

Cal tenir en compte que, d'acord amb els diversos plans de mobilitat urbana, tant l'actual com els anteriors, una de les estratègies principals és la **millora del transport públic**. Així, des de l'Ajuntament l'impuls del transport públic es considera una acció prioritària per reduir la contaminació i millorar la qualitat de l'aire, fomentar una mobilitat segura i saludable, garantir l'equitat i l'accessibilitat per a tothom, reduir la congestió i fer els desplaçaments més eficients.

En aquest sentit, l'Ajuntament considera que caldrà valorar, en cada moment, quina és la demanda d'aquest servei per garantir les necessitats de mobilitat col·lectiva i minimitzar l'impacte en l'entorn més proper.

3. Coordinació interadministrativa entre Ajuntament i Generalitat de Catalunya per mitigar les molèsties per la circulació d'autobusos

L'informe municipal indica que sí que s'han previst accions per minorar les molèsties que l'activitat habitual del trànsit d'autobusos provoca al veïnat.

Primerament, cal tenir en compte que la **competència del servei d'autobusos interurbans que paren a l'avinguda Meridiana és de la Generalitat de Catalunya** i no de l'Ajuntament.

Per això, l'abril del 2023 la Gerència del Districte de Sant Andreu, la Gerència de Mobilitat i Infraestructures de l'Ajuntament, l'AV de la Sagrera i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic es van reunir amb la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat de Catalunya per valorar els problemes generats per la presència dels autobusos interurbans al node de la Sagrera-Meridiana i plantejar-hi possibles solucions.

Fruit d'aquesta reunió, les parts es van comprometre a analitzar conjuntament la situació de l'entorn per fer compatible una bona oferta de transport públic amb la necessitat de reduir l'impacte negatiu que genera la presència dels autobusos interurbans.

Per fer el seguiment dels acords, des de la Gerència del Districte de Sant Andreu es va promoure, el mes de març del 2024, una taula de coordinació periòdica en què participen la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, a més del Districte mateix. Aquesta taula s'ha reunit en quatre ocasions.

Aquesta coordinació es va concretar en **quatre línies de treball** dirigides a descongestionar la zona, optimitzar el servei i millorar les condicions d'estada de les persones usuàries:

1. Millorar la configuració i la gestió de les línies actuals per **reduir el nombre d'expedicions** que paren a l'àmbit de la Sagrera-Meridiana. Es va fer un estudi per analitzar les possibilitats de modificar el recorregut de línies actuals amb l'objectiu de reduir el nombre d'autobusos que s'aturen a l'àmbit de la Sagrera-Meridiana. Aquest estudi ha permès escurçar el recorregut d'algunes expedicions que acaben a l'estació de Fabra i Puig.

Actualment resta pendent implantar, durant el primer trimestre del 2025, el nou gir de la Meridiana - el Clot, que permetrà generar un nou intercanviador que, quan es posi en marxa, permetrà reestructurar algunes línies que actualment paren a la Sagrera.

2. **Disminuir dràsticament les operacions de regulació** de les línies de curta distància a Barcelona per reduir el temps d'estada dels autobusos en les operacions imprescindibles d'encotxament.

La regulació dels autobusos és el conjunt d'accions operatives amb les quals els vehicles resten aturats per ajustar els temps de pas, sigui perquè s'han ajuntat o distanciat massa, sigui per ajustar les freqüències de pas esperades.

Ara bé, per reduir el temps d'estada dels autobusos (i, amb això, també les molèsties de soroll i d'emissions), l'Ajuntament va acordar amb la Generalitat que

les línies de curta distància (90% de les expedicions) no fessin aquesta regulació a la ciutat de Barcelona. Per això, únicament paren per fer purament les operacions d'encotxament i desencotxament.

3. **Habilitar un gir** de 180° previ a la cruïlla de Meridiana amb Espronceda per evitar que els autobusos circulin per l'interior del barri de Navas.

El nou gir de busos a l'avinguda Meridiana va entrar en funcionament el març del 2024. Aquest gir ha permès als autobusos interurbans fer el canvi de sentit de forma directa des de la mateixa avinguda Meridiana sense haver de circular pels carrers del barri de Navas, principalment Sant Antoni Maria Claret i Espronceda. A la taula de coordinació s'ha revisat la implantació del gir i s'han introduït millores per tal de facilitar l'operativa entre els operadors.

4. **Millorar l'espai públic** dels voltants de les parades. S'ha reforçat la neteja i s'han incrementat i renovat elements com bancs, papereres i contenidors per assegurar que estiguin en bon estat i siguin funcionals. Hi ha una segona actuació pendent que s'executarà durant les obres d'urbanització del tram de l'avinguda Meridiana entre Felip II i Fabra i Puig, i que consistirà a millorar les zones d'estada properes a les parades i, sobretot, l'operativa per facilitar les maniobres per pujar i baixar dels vehicles amb més comoditat i sense interrompre el pas de la resta d'autobusos.

Aquestes mesures són coherents amb l'obligació imposada a totes les administracions públiques per l'article 3.1.k de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, que estableix l'obligació de servir amb objectivitat els interessos generals i actuar d'acord amb els principis d'eficàcia, jerarquia, descentralització, desconcentració i coordinació, i de respectar, en la seva actuació i en les seves relacions, els principis de cooperació, col·laboració i coordinació interadministrativa.

4. Objectius municipals envers la mobilitat sostenible

El Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2024 (PMU) va tenir com a objectiu ambiental principal assolir un nivell de qualitat de l'aire òptim per a la salut de les persones, atesa la clara **correlació entre la contaminació atmosfèrica i el trànsit rodar**.

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 en 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, els rodaments i les frenades dels vehicles, així com en les obres de construcció o en la pols que arriba del Sàhara.¹

Si bé és veritat que els anys 2023 i 2024² es van complir els nivells màxims d'emissions d'NO₂, PM₁₀ i PM_{2,5} a totes les estacions de mesura de Barcelona (i, per tant, actualment la concentració 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 (els valors màxims quedaran fixats en 20 µg/m³, la meitat que el màxim actual, 40 µg/m³).

Reptes pel 2030 i visió pel 2050			
		PMU 2030	
Vector	Situació actual	Objectiu de ciutat 2030	Visió 2050
	Mitjana anual	^{61a} Nous nivells normatius proposta Directiva europea	Nivells OMS:
	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

Actualment 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.

¹ Font: web municipal, secció sobre qualitat de l'aire.

² https://www.barcelona.cat/infobarcelona/ca/tema/medi-ambient-i-sostenibilitat/baixa-la-contaminacio-de-laire-a-barcelona_1470184.html

En la sessió dedicada a “Mobilitat i sostenibilitat: salut, qualitat de l'aire i soroll³” 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.

El consistori **justifica que l'ampli desplegament de parades d'autobús és una decisió tècnica fonamentada en el fet que la Sagrera-Meridiana és un espai intermodal de referència del transport públic de la ciutat, ja que facilita l'intercanvi entre metro, Rodalies i autobusos urbans i interurbans.** Inclou connexions amb les línies L1, L5, L9, L10 Nord, i també amb el futur l'allargament de l'L4 i l'estació d'alta velocitat de la Sagrera.

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 tal com es reflecteix en diverses normatives bàsiques, com l'Estatut d'autonomia de Catalunya (articles 27 i 48.1) i la Carta de drets i deures de la ciutat de Barcelona (articles 31 i 32.1).

Vista la normativa anterior a la qual s'ha fet referència, aquesta Sindicatura considera que la planificació de parades d'autobús en la zona objecte de la queixa és congruent amb les polítiques municipals de promoció de la mobilitat. 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.

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

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.

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



Ara bé, sens perjudici de tot l'anterior, és necessari que la planificació prevista inclogui mesures més concretes per mitigar les molèsties causades al veïnat per la concentració de fluxos de busos per la Meridiana.

DECISIÓ

D'acord amb el que disposen l'article 143 de la Carta municipal de Barcelona i el reglament que regula la Sindicatura de Greuges de Barcelona, aquesta institució té com a missió valorar si s'ha produït un greuge. Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, **l'actuació de l'Àrea d'Urbanisme, Acció climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans 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.

Aquesta resolució s'emmarca dins el compromís de l'Ajuntament de Barcelona amb els **objectius de desenvolupament sostenible (ODS)**, d'acord amb la mesura de govern sobre l'Estratègia d'impuls de l'Agenda 2030. Concretament, es relaciona amb l'objectiu 11.2 **"El 2030, més ecomobilitat, fonamentada en un sistema de transport públic de màxima qualitat, sostenible i inclusiu"**.