



RESOLUCIÓ

Transport públic



DRET AL DESCANS
CIUTAT HABITABLE I SOSTENIBLE

ANTECEDENTS

Objecte de la queixa

En data 20 de setembre de 2025, un conjunt de persones van presentar una queixa en aquesta Sindicatura en què exposaven les molèsties derivades del soroll provinent dels autobusos en una parada concreta.

Es tractava de la parada Palamós - Sa Tuna (codi 623). Era una parada d'origen i final on operaven dues línies: una urbana que depèn de TMB (H2) i una altra interurbana i nocturna que depèn de l'AMB (Nitbús N1).

L'activitat d'aquesta parada de bus era molt intensa i sovint s'hi acumulaven quatre i cinc autobusos. Aquests vehicles emetien un soroll insuportable i que afectava la tranquil·litat del veïnat tant de dia com de nit.

Aquesta situació no era nova, sinó que es tractava d'un problema enquistat que patien i denunciaven des dels darrers anys. En els darrers mesos, diferents persones del veïnat havien presentat multitud de queixes mitjançant diversos canals, tant davant de l'Ajuntament de Barcelona com de TMB i l'AMB.

Les respostes rebudes justificaven que les empreses operadores garantien que les persones conductores estaven puntualment informades de la situació, i els recordaven el deure d'aturar els motors.

Consideraven que el problema afectava greument la seva qualitat de vida, i per això demanaven una solució que inclogués un canvi d'ubicació de la parada.



Actuacions fetes

La Sindicatura va admetre la queixa a tràmit i en va iniciar l'anàlisi per determinar si s'havien respectat els **drets de la ciutadania** i els **principis de bona administració**.

El dia 22 d'octubre de 2025, per tal de conèixer les intervencions efectuades en relació amb la queixa presentada, la Sindicatura es va adreçar als òrgans i organismes següents:

- Districte de Nou Barris
- Primera Tinència d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans
- Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)
- Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)

Resposta dels òrgans afectats

Els dies 1 de desembre de 2025, 24 de desembre de 2025, 2 de febrer de 2026, i 26 de maig de 2026 aquesta Sindicatura va rebre la informació sol·licitada.

CONSIDERACIONS

1. Dret al descans

El motiu principal de la queixa són les molèsties pel soroll provinents dels autobusos de la parada de bus, que afecten sobretot el veïnat que resideix als habitatges del carrer de Palamós i a la plaça de la Terra.

El veïnat va identificar dos orígens d'aquests sorolls:

- D'una banda, els motors dels vehicles, perquè les persones conductores no els aturen en arribar a la parada, que és origen i final.
- D'altra, també van identificar que, tot i tenir els motors aturats, sovint es deixen en marxa els sistemes de climatització, que emeten un soroll inclús més fort i que és especialment molest en els vehicles amb ventiladors al sostre.

L'activitat d'aquesta parada de bus és molt intensa perquè serveix per regular les línies, i per això s'hi acumulen vehicles estacionats. Les tasques de regulació impliquen que el



vehicle s'ha d'aturar un temps específic per ajustar el seu horari, sincronitzar-se amb l'interval previst (freqüència de pas) i evitar que els autobusos circulin massa junts o endarrerits, o permetre el descans de la persona conductora.

El veïnat s'ha mobilitzat en els darrers mesos per denunciar la situació. A continuació s'esmenten les queixes més destacades:

- Instància registrada en data 19/6/2025, amb un llistat de més de cent signatures de persones veïnes que donaven suport a la queixa i demanaven el canvi d'ubicació de la parada de bus.
- Cartelleria penjada el 17/6/2025 a diferents punts del barri i enviada a l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament.
- Participació en l'Audiència Pública de Nou Barris, en la sessió del 8/7/2025.
- Queixes davant de TMB.
- Queixes davant de l'AMB.
- Queixes davant de l'operador del Nitbús, DIREXIS TUSGSAL.

D'acord amb la Carta europea de salvaguarda dels drets humans a la ciutat, la ciutadania té reconegut el dret a la tranquil·litat a la ciutat (art. XX), i les autoritats municipals han d'adoptar polítiques de prevenció de la contaminació acústica sobre la base del principi de precaució (art. XVIII).

En termes similars, la Carta de drets i deures de la ciutat de Barcelona estableix que totes les persones tenen dret a gaudir de la tranquil·litat dins la ciutat, sense perjudici de l'activitat cultural, comercial i industrial. L'Ajuntament ha de controlar tota mena d'emissions perjudicials per a la salut i el benestar de les persones i facilitar solucions als conflictes entre particulars causats per sorolls mitjançant l'assessorament i la mediació (art. 31).

En aquest sentit, és evident que la proximitat de la parada d'autobús amb els edificis d'habitatges afecta la tranquil·litat de les persones que hi viuen. Amb la informació aportada, queda acreditada la realitat del problema i el seu coneixement per part de l'Ajuntament de Barcelona.

2. Prohibició de romandre amb els motors engegats

Aquesta prohibició està recollida per a tots els vehicles, inclosos els autobusos del transport públic, a l'article 44-3.7 de l'Ordenança del medi ambient de Barcelona:

44-3 Vehicles privats i públics



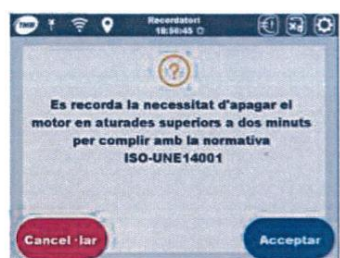
[...] “7. Llevat de situacions de congestió del trànsit, està prohibit que els vehicles aturats a la via pública o a altres espais públics romanguin amb els motors en marxa durant més de dos minuts”.

En els informes de les administracions responsables del transport públic urbà i interurbà, respectivament, s’han comunicat les mesures adoptades per abordar l’incompliment d’aquesta obligació per part de la seva plantilla de conducció.

En els [informes de TMB](#) s’exposa que sí que s’han dut a terme actuacions específiques, principalment adreçades a recordar al personal de conducció de totes les línies que no han de deixar els vehicles engegats quan arriben al final de la línia.

Des d’un vessant més procedimental, TMB té un procediment escrit, el P610, que recull expressament el següent: “[...] En arribar als terminals de línia es realitzen les funcions indicades en el SPV modificant el terminal de destí, així com tots aquells paràmetres necessaris per a l’inici del següent viatge. Sempre que no existeixi una causa tècnica que ho impedeixi i l’espera sigui superior a dos minuts, s’ha d’aturar el motor conforme al que estipula el Sistema de gestió segons la norma ISO 14001”.

Des d’un punt de vista operatiu, el Centre de Control de Bus va enviar missatges específics durant els tres mesos d’estiu del 2025 (juny, juliol i agost). Igualment i en paral·lel, va donar i continua donant instruccions al personal de carrer, com ara inspecció, regulació, proximitat, reparació, etc., per tal que estigui pendent d’aquest aspecte i faci les correccions oportunes, si escau. Addicionalment, es va desplegar una nova versió de l’aplicació que utilitza el personal de conducció (sistema d’informació al conductor, SIC), en la qual apareix un missatge cada vegada que el vehicle arriba al final de línia i té un temps d’espera previst superior als dos minuts.



Al seu torn, en l'[informe de l'AMB](#) s’exposa que s’efectuen controls periòdics a la xarxa de parades, i en particular a les parades de regulació de les línies metropolitanes, com és el cas. En el supòsit que els resultats demostrin algun incompliment, es contacta amb l’empresa prestatària perquè corregeixi la deficiència detectada i, a més a més, es fa un seguiment. En el cas d’aquesta parada, el seguiment es va dur a terme durant els mesos de setembre i octubre del 2025 amb uns nivells de compliment satisfactoris, d’entre el



93% i el 100% de les expedicions, i el novembre es va enviar un requeriment perquè es garantís el compliment efectiu en totes les expedicions.

Pel que fa a possibles expedients informatius o sancionadors incoats a persones conductores que hagin incomplert l'obligació d'aturar els motors, s'informa que no se n'ha obert cap, ja que no hi ha sistemes per monitorar en temps real l'estat del motor i, per tant, no hi ha registres amb què fonamentar un possible expedient.

3. La ubicació de les parades d'autobús

L'AMB exposa que la ubicació de la línia N1 es va acordar l'any 2022, aprofitant que en aquesta parada ja es regulava la línia diürna H2.

La petició principal del veïnat promotor de la queixa és que les mesures adoptades no siguin únicament informar les persones conductores i reiterar-los que han d'aturar els motors, sinó que cal traslladar la parada a un altre indret. El veïnat va proposar el carrer d'Aiguablava, més ample i amb menys habitatges. Justifiquen que en aquest carrer hi ha les oficines dels Mossos d'Esquadra i l'estació de metro, i que durant un temps va haver-hi busos llançadora en aquest emplaçament amb resultats favorables.

Sobre el tema de la ubicació de parades en general, en [l'informe de l'Àrea de Mobilitat](#) s'exposa que cal tenir en compte que la definició de les parades de bus a la ciutat és una decisió estratègica.

Per decidir-ne la ubicació es tenen en compte aspectes clau per garantir la mobilitat de la zona, com la distància entre parades, punts d'intercanvi entre diferents transports, proximitat a centres específics —com hospitals o centres d'ensenyament—, i tenint en compte la urbanització de l'entorn que permeti implementar les parades complint la Llei 13/2014 d'accessibilitat. Així s'assegura una millor operativa i cobertura de servei de transport públic a tota la ciutadania de la manera més equitativa possible. Per tant, la dificultat de les solucions rau en el fet que el [canvi de parada no afecti negativament el servei de transport públic](#). Així doncs, cal buscar un equilibri entre reduir les molèsties i garantir un servei de transport públic.

El cas que ens ocupa es va analitzar degudament durant diverses sessions de la [Taula de Mobilitat del Districte](#) i es va arribar als acords següents:

- Es va rebutjar un canvi d'ubicació de la línia H2: es va considerar que afectaria de manera negativa el servei que s'ofereix als veïns i les veïnes del barri de la Trinitat Nova, ja que per desplaçar-se cap a la ciutat haurien d'incorporar en el seu trajecte aquesta estona de parada de regulació que ara es poden evitar.



- Quant a la N1, sí que es considera adequada la mesura de traslladar aquesta parada en coordinació amb l'AMB. L'opció preferida seria el carrer d'Aiguablava, en concret a la parada que ja existeix (2515 Aiguablava - Vila-real), però cal acabar d'acordar la decisió amb l'AMB, que és l'Administració competent.

Es preveu que reduint el nombre de línies que operen en la parada i, en conseqüència, el nombre de vehicles, això es traduirà en una reducció dels nivells de contaminació acústica. Cal destacar que les línies que es desplacen són les nocturnes, ja que es considera el període més sensible quant a la contaminació acústica.

Des d'un punt de vista competencial, la ubicació de les parades d'autobús no és una decisió de l'operador del servei, sinó que cal la [cooperació de totes les administracions implicades](#). A més a més, en el cas de línies interurbanes l'àmbit competencial és autonòmic, en concret del departament competent en matèria de 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 els diferents plans de mobilitat urbana recullen la necessària cooperació institucional entre els agents que intervenen en la gestió de la mobilitat de la ciutat.

Aquesta Sindicatura ha tractat situacions similars en pronunciaments anteriors i reitera que les [accions merament preventives](#) basades en recordatoris de la necessitat de complir amb la normativa [no són suficients com a solució per erradicar situacions concretes](#).

En aquesta ocasió, la Sindicatura celebra que l'Administració hagi acordat un canvi d'ubicació per a almenys una de les dues línies, que és la que afecta més el dret al descans del veïnat.

Ara bé, també cal reflexionar sobre la flota de vehicles. Aquesta Sindicatura considera que la configuració del dret a la mobilitat ha d'estar intrínsecament lligada al dret al medi ambient. Per això cal que l'Administració utilitzi vehicles menys contaminants i més silenciosos.

La gestió de la flota ha de respectar els principis de bona administració i d'eficàcia dels serveis públics recollits a l'article 41 de la Carta de drets fonamentals de la Unió



Europea, als articles 9.3 i 103 de la Constitució espanyola i a l'article 3 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, del règim jurídic del sector públic administratiu comú. Aquests drets impliquen que l'Administració ha de prestar un servei efectiu a la ciutadania i agilitzar els procediments administratius i les activitats de gestió, i respectar, alhora, els drets i els interessos legítims de la ciutadania.

En el mateix sentit, l'article 29 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya, preveu que les administracions públiques de Catalunya han de garantir en llur actuació l'exercici i l'efectivitat dels drets de la ciutadania, qualsevol que sigui el mitjà de relació.

DECISIÓ

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

Considerats els fets i les normes aplicables, conclou que, en aquest cas, l'actuació de l'Àrea d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans, de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), i del Districte de Nou Barris ha estat ajustada a dret i eficaç pel que fa al tractament de la queixa i la solució consensuada amb tots els serveis implicats.

No obstant això, aquesta Sindicatura resol:

- **Suggerir a l'Àrea d'Urbanisme, Acció Climàtica, Mobilitat, Pla de Barris i Serveis Urbans** que, en cooperació amb les altres administracions competents en matèria de transport col·lectiu urbà i interurbà, s'incorporin mesures efectives per garantir que la flota de vehicles de les empreses operadores es propulsi per energies menys contaminants.

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

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