

Barcelona, març de 2022

La PTP proposa convertir una part de la Fira en la primera estació d'autobusos metropolitans de Barcelona



Palau de la Metal·lúrgica de la Fira de Barcelona

Barcelona necessita grans intercanviadors per als autobusos metropolitans (cap a municipis limítrofs, rodalies i altres zones de Catalunya) per fer créixer el servei sense congestió.

Per les seves dimensions i ubicació, els Palaus del Teixit i de la Metal·lúrgica podrien convertir-se en una excel·lent estació d'autobusos intermodal.

La conversió dels pavellons en estació d'autobusos seria una opció molt més econòmica i immediata que la construcció d'una estació intermodal 100% subterrània.

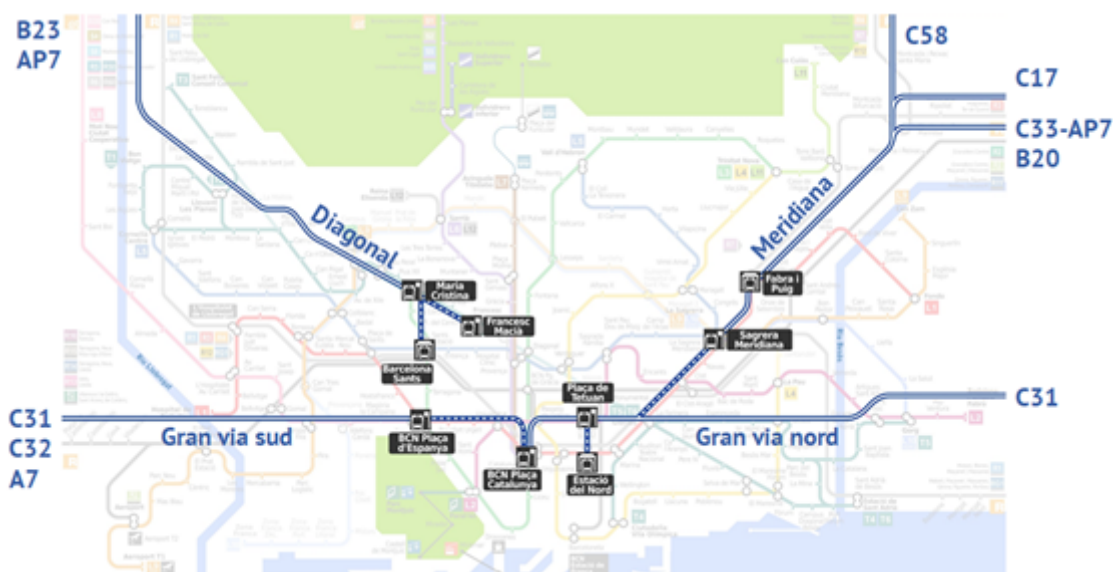
Una de les assignatures pendents del transport públic a Barcelona és l'ordenació i potenciació dels autobusos metropolitans, tant els interurbans cap als municipis limítrofs (àrea metropolitana), com els de rodalies (regió metropolitana i resta de Catalunya). La immensa majoria de serveis metropolitans tenen terminals petites, ubicades en ple carrer, amb bona accessibilitat però escassa capacitat i comoditat.

El problema dels intercanviadors actuals

Les tres úniques estacions d'autobús metropolità a Barcelona són limitades o presenten algun inconvenient que en limita el seu ús.

- **Fabra i Puig** es fa servir poc perquè l'intercanvi amb el metro i rodalies és més convenient al nou intercanviador de **Sagrera Meridiana**, on, malauradament, no existeixen bones condicions d'estacionament i regulació per als autobusos.
- **Sants**, que hauria de ser una de les estacions clau com a node de transport, especialment pels busos de mitja i llarga distància que entren per la Diagonal, presenta una bona entrada pel carrer Numància però un circuit de sortida del tot ineficient per retornar a la Diagonal, i el seu ús també és relativament baix.
- **L'estació del Nord**, que és la més utilitzada, té un disseny d'accessos i d'arsenes més pensat per a autobusos nacionals i internacionals que per als autobusos metropolitans, i també planteja problemes d'accés i maniobra per als autobusos articulats.

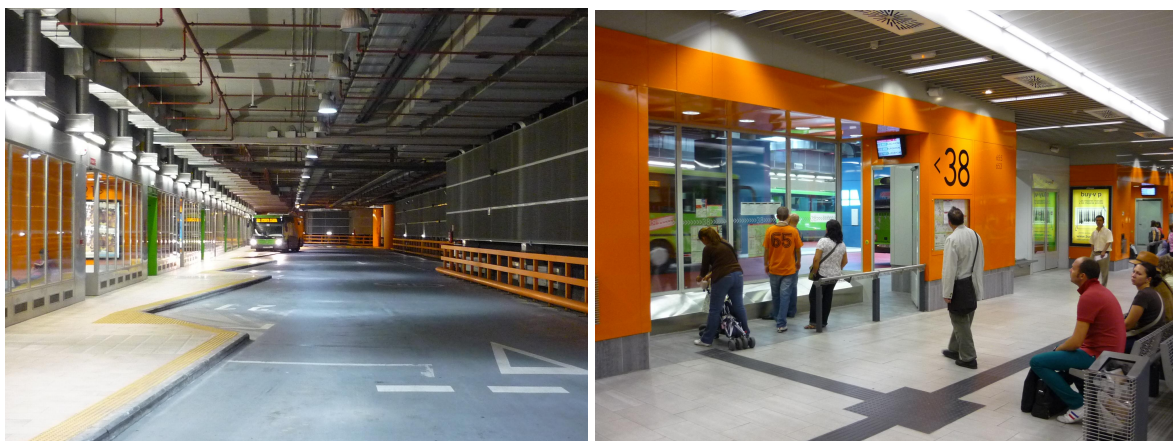
La PTP ha denunciat en reiterades ocasions el “no-model” d'autobús metropolità i regional a Barcelona ciutat, reclamant carrils bus interurbans més protegits a les principals entrades de la ciutat (Diagonal, Meridiana, Gran Via sud i Gran Via nord) i associar-hi estacions intermodals d'altres prestacions, capaces d'absorbir forts increments de serveis i de demanda. Actualment, el “no-model” de Barcelona, dibuixa aquest mapa:



Estacions sota cobert i parades en superfície als principals accessos d'autobús metropolità a Barcelona

Als antípodes del sistema de Barcelona, trobem els **intercanviadors d'autobusos interurbans de Madrid**¹, unes infraestructures d'alta qualitat, amb excel·lents connexions amb el Metro, connectades amb eficàcia a la xarxa viària d'alta capacitat i capaces de rebre dos autobusos per minut, tot permetent les operacions de càrrega i descàrrega de forma àgil, així com el necessari estacionament d'autobusos (regulació).

¹ [Transport Públic a Madrid - Revista Mobilitat Segura i Sostenible número 48](#)



Zona d'estacionament i embarcament d'autobusos a l'intercanviador de Príncipe Pío de Madrid

Regular i estacionar els autobusos interurbans: Gran Via sud, un tema pendent

Des de la PTP considerem que Barcelona ha de plantejar **infraestructures adequades per a l'estacionament i regulació dels autobusos interurbans a cadascuna de les quatre principals vies d'accés de la ciutat:** (Meridiana, Diagonal, Gran Via sud i Gran Via nord). L'objectiu d'aquestes infraestructures és permetre un creixement d'oferta i de demanda de més del doble, sense congestionar el centre urbà i permetent una adequada accessibilitat per a les persones usuàries.

Per cobrir el corredor de Gran Via sud **plantejem l'encaix d'una estació d'autobusos interurbans a la plaça d'Espanya.** Aquest emplaçament garanteix la intermodalitat amb les línies 1, 3 i 8 del metro, la darrera de les quals serà perllongada a Francesc Macià i Gràcia. Per tal de facilitar la seva construcció i reduir els costos i terminis respecte a una opció 100% soterrada (que es podria allargar més de 10 anys), plantejem **l'aprofitament dels pavellons del Teixit i part del de la Metal·lúrgia de la Fira de Barcelona,** que quedaran en desús amb l'actual remodelació del recinte Fira 1 de Pl. Espanya / Montjuïc. L'intercanviador presentaria les següents característiques:

- **Accessos àgils sense interferir amb la rotonda de la Pl. d'Espanya:** l'entrada des de la Gran Via per l'actual porta de mercaderies del pavelló del Teixit, situada abans de la plaça. La sortida a es podria plantejar en superfície a diferent nivell per estalviar els embussos de la plaça, tot remodelant l'actual pas inferior viari.
- **Encaix de dàrsenes en semibateria amb angle d'atac obert** per facilitar l'estacionament d'autobusos, seguint el model dels intercanviadors de Madrid.
- **Creació d'amples passadissos d'enllaç** amb l'intercanviador ferroviari de TMB i FGC que connecti amb les línies 1, 3 i 8 del Metro, així com els autobusos urbans d'altres prestacions com ara D20, D40, H12 i V7 entre d'altres.

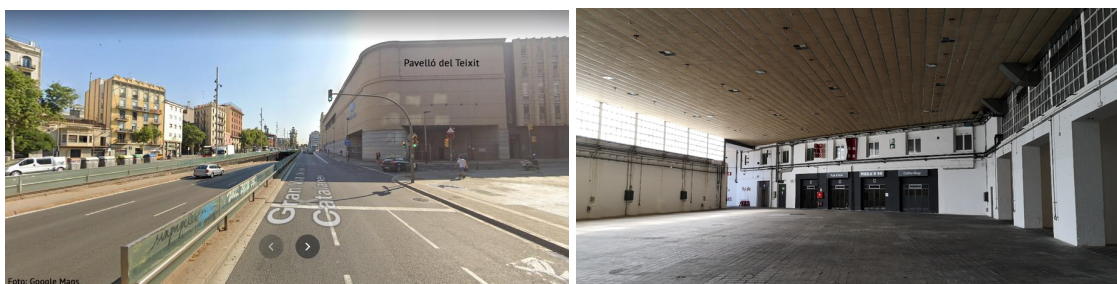


Proposta d'estació d'autobusos als pavellons de la Fira de Pl. Espanya de Barcelona

Creiem que aprofitar l'edifici de la fira, amb una renovació de la cara exterior i una remodelació interior, junt amb la construcció d'un accés soterrat (i no la totalitat de l'estació), és l'opció òptima per a la ciutadania, tant pel que fa als recursos emprats com, sobretot, per la immediatesa de l'obertura de l'estació. Aquesta es podria fer per fases i ordenar, en un curt termini, totes les línies de bus que es volen fer regular en aquest punt.

Més connexions de futur

En darrera instància, i amb una mirada llarga, des de la PTP plantejarem que l'estació permeti **l'òptima intermodalitat amb l'extensió de la línia T5 del tramvia** des de Glòries al llarg de la Gran Via de Barcelona, en una operació de pacificació del tram central de la Gran Via, permetent un enllaç d'alta capacitat amb el centre de Barcelona, complementari a la línia 1 del Metro, i alleugerint una de les línies d'autobús més saturades de Barcelona, l'H12. Aquesta operació seria comparable amb la del "MetroCentro" de Sevilla o el tramvia de Saragossa, on el tramvia ha permès pacificar uns entorns centrals amb forta saturació de trànsit de bus i vehicles privats.



Accés des de la Gran Via i interior del Palau del Teixit, que es troba connectat amb el Palau de la Metal·lúrgica.

Altres enllaços rellevants relacionats:

[Necessitem el bus interurbà: no el guardem sota la catifa](#)

[21 propostes per formar un govern per la mobilitat sostenible a l'àrea metropolitana de barcelona al període 2019-2023](#)