

Barcelona, marzo de 2022

La PTP propone convertir una parte de la Feria en la primera estación de autobuses metropolitanos de Barcelona



Palacio de la Metalúrgica de la Feria de Barcelona

Barcelona necesita grandes intercambiadores para los autobuses metropolitanos (hacia municipios limítrofes, cercanías y otras zonas de Cataluña) para hacer crecer el servicio sin congestión.

Por sus dimensiones y ubicación, los Palacios del Tejido y de la Metalurgia podrían convertirse en una excelente estación de autobuses intermodal.

La conversión de los pabellones en estación de autobuses sería una opción mucho más económica e inmediata que la construcción de una estación intermodal 100% subterránea.

Una de las asignaturas pendientes del transporte público en Barcelona es la ordenación y potenciación de los autobuses metropolitanos, tanto los interurbanos hacia los municipios colindantes (área metropolitana), como los de cercanías (región metropolitana y resto de

Cataluña). La inmensa mayoría de servicios metropolitanos tienen terminales pequeñas, ubicadas en plena calle, con buena accesibilidad pero escasa capacidad y comodidad.

Intercambiadores actuales

Las tres únicas estaciones de autobús metropolitano en Barcelona son limitadas o presentan algún inconveniente que limita su uso.

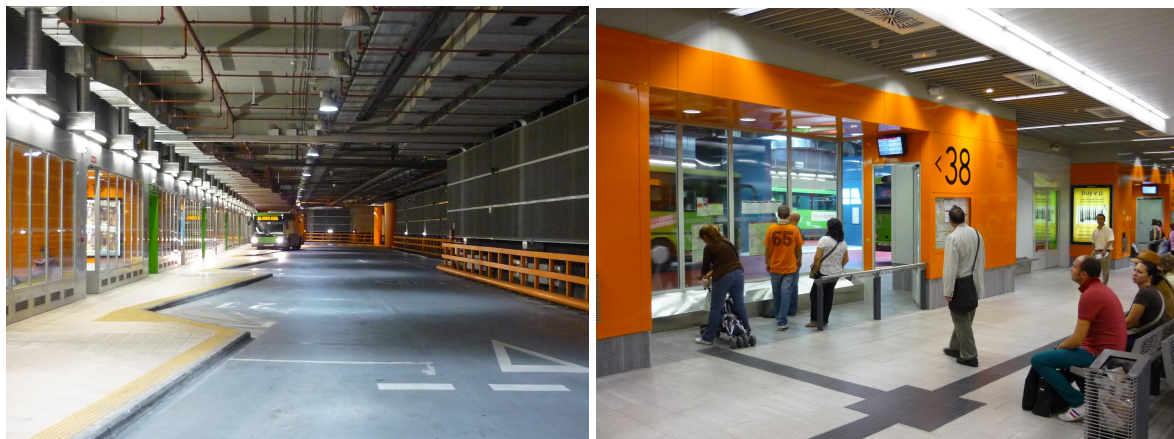
- **Fabra i Puig** se utiliza poco porque el intercambio con el metro y cercanías es más conveniente al nuevo intercambiador de **Sagrera Meridiana**, donde, desgraciadamente, no existen buenas condiciones de estacionamiento y regulación para los autobuses.
- **Sants**, que debería ser una de las estaciones clave como nodo de transporte, especialmente por los buses de media y larga distancia que entran por la Diagonal, presenta una buena entrada por la calle Numancia pero un circuito de salida del todo ineficiente para regresar a la Diagonal, y su uso también es relativamente bajo.
- **La estación del Nord**, que es la más utilizada, tiene un diseño de accesos y dársenas más pensado para autobuses nacionales e internacionales que para los autobuses metropolitanos, y también plantea problemas de acceso y maniobra para los autobuses articulados.

La PTP ha denunciado en reiteradas ocasiones el “no-modelo” de autobús metropolitano y regional en Barcelona ciudad, reclamando carriles bus interurbanos más protegidos en las principales entradas de la ciudad (Diagonal, Meridiana, Gran Vía sur y Gran Vía norte) y asociar estaciones intermodales de altas prestaciones, capaces de absorber fuertes incrementos de servicios y de demanda. Actualmente, el “no-modelo” de Barcelona, dibuja este mapa:



Estaciones bajo cubierto y paradas en superficie en los principales accesos de autobús metropolitano a Barcelona

En las antípodas del sistema de Barcelona, encontramos los **intercambiadores de autobuses interurbanos de Madrid**¹, unas infraestructuras de alta calidad, con excelentes conexiones con el Metro, conectadas con eficacia a la red viaria de alta capacidad y capaces de recibir dos autobuses por minuto, permitiendo las operaciones de carga y descarga de forma ágil, así como lo necesario estacionamiento de autobuses (regulación).



Zona de estacionamiento y embarque de autobuses en el intercambiador de Príncipe Pío de Madrid

Regular y estacionar los autobuses interurbanos: Gran Vía sur, un tema pendiente

Desde la PTP consideramos que Barcelona debe plantear **infraestructuras adecuadas para el estacionamiento y regulación de los autobuses interurbanos en cada una de las cuatro principales vías de acceso de la ciudad**: (Meridiana, Diagonal, Gran Vía sur y Gran Vía norte). El objetivo de estas infraestructuras es permitir un crecimiento de oferta y demanda de más del doble, sin congestionar el centro urbano y permitiendo una adecuada accesibilidad para las personas usuarias.

Para cubrir el corredor de Gran Vía sur **planteamos el encaje de una estación de autobuses interurbanos en la plaza de España**. Este emplazamiento garantiza la intermodalidad con las líneas 1, 3 y 8 del metro, la última de las cuales será prolongada a Francesc Macià i Gràcia. Para facilitar su construcción y reducir los costes y plazos respecto a una opción 100% soterrada (que podría alargarse más de 10 años), planteamos el **aprovechamiento de los pabellones del Tejido y parte del de la Metalurgia de la Feria de Barcelona**, que quedarán en desuso con la actual remodelación del recinto Fira 1 de Pl. España/Montjuïc. El intercambiador presentaría las siguientes características:

- **Accesos ágiles sin interferir con la rotonda de la pl. de España**: la entrada desde la Gran Vía por la actual puerta de mercancías del pabellón del Tejido, situada antes de la plaza. La salida podría plantearse en superficie a diferente nivel para ahorrar los atascos de la plaza, remodelando el actual paso inferior viario.
- **Encaje de dársenas en semibatería con ángulo de ataque abierto** para facilitar el estacionamiento de autobuses, siguiendo el modelo de los intercambiadores de Madrid.

¹ [Transporte Público a Madrid - Revista Movilidad Segura y Sostenible número 48](#)

- **Creación de amplios pasillos de enlace** con el intercambiador ferroviario de TMB y FGC que conecte con las líneas 1, 3 y 8 del Metro, así como los autobuses urbanos de altas prestaciones como D20, D40, H12 y V7 entre otros.

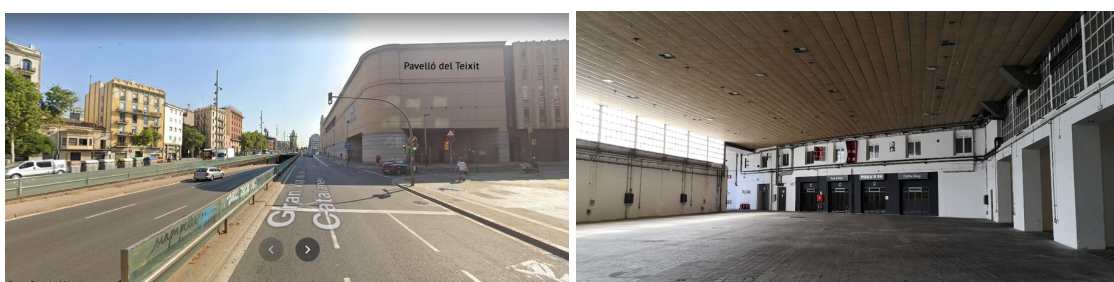


Propuesta de estación de autobuses en los pabellones de la Feria de Pl. España de Barcelona

Creemos que aprovechar el edificio de la feria, con una renovación de la cara exterior y una remodelación interior, junto a la construcción de un acceso soterrado (y no la totalidad de la estación), es la opción óptima para la ciudadanía, tanto en lo que se refiere a los recursos empleados como, sobre todo, por la inmediatez de la apertura de la estación. Esta se podría realizar por fases y ordenar, en un corto plazo, todas las líneas de bus que se quieren hacer regular en este punto.

Más conexiones de futuro

En última instancia, y con una mirada larga, desde la PTP planteamos que la estación permita la **óptima intermodalidad con la extensión de la línea T5 del tranvía** desde Glòries a lo largo de la Gran Vía de Barcelona, en una operación de pacificación del tramo central de la Gran Vía, permitiendo un enlace de alta capacidad con el centro de Barcelona, complementario a la línea 1 del Metro, y aligerando una de las líneas de autobús más saturadas de Barcelona, el H12. Esta operación sería comparable con la del MetroCentro de Sevilla o el tranvía de Zaragoza, donde el tranvía ha permitido pacificar unos entornos céntricos con fuerte saturación de tráfico de bus y vehículos privados.



Acceso desde la Gran Vía e interior del Palacio del Tejido, que se encuentra conectado con el Palacio de la Metalúrgica.

Otros enlaces relevantes relacionados:

[*Necesitamos el bus interurbano: no lo guardamos bajo la alfombra*](#)

[*21 propuestas para formar un gobierno por la movilidad sostenible en el área metropolitana de barcelona en el período 2019-2023*](#)