

Barcelona, 16 de septiembre de 2022

Es necesario acompañar la reforma de la estación de Sants con los nuevos intercambiadores bus en Diagonal y Pl. España



Desde la PTP celebramos que se acometa la reforma de esta estación, mejorando el espacio público y la accesibilidad en metro y trenes, así como el estacionamiento de bicicletas.

Sants es un intercambiador ferroviario muy potente con una estación de autobús poco aprovechada. Prescindir de la actual estación de buses solo debería considerarse si se mantiene la conectividad del servicio actual con paradas de paso y se ejecutan los intercambiadores de alta capacidad de bus en España-Gran Vía y en Diagonal.

Hoy, a las 11 h de la mañana, la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, junto con la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, han presentado el anteproyecto de ampliación y mejora de la estación de Barcelona-Sants y su entorno, frente a la misma estación.

El proyecto ha dividido las actuaciones de mejora en dos fases. En la primera, **que debe estar terminada en el año 2026**, incluye la ampliación del vestíbulo actual de la estación por el lado de la plaza Joan Peiró y por el lado de la plaza de los Países Catalans. Esta actuación es de vital importancia dado el **aumento constante de usuarios en la estación** con mayor tráfico de Cataluña, especialmente desde el inicio de los nuevos servicios de alta velocidad. En la segunda fase se prevé un **nuevo vestíbulo para el metro** (el cual será **independiente del vestíbulo de la estación de Adif**, a diferencia del actual) y mejorar sus

accesos, tanto en el mismo vestíbulo como en los andenes con nuevas escaleras y ascensores, **mejorando la accesibilidad** de la estación.

El proyecto también incluye **mejoras importantes en el aparcamiento y estacionamiento de bicicletas**, una de las deudas pendientes de la actual estación y de sus entornos. Así, se creará un nuevo aparcamiento de bicicletas que permitirá el estacionamiento seguro y un rápido enlace con todos los servicios ferroviarios de la estación, convirtiéndola en una **auténtica estación multimodal**. Las actuaciones de mejora afectan **también al espacio público en torno a la estación y sus entornos**: se prevé crear amplias zonas verdes (a diferencia de las plazas actuales) y ceder espacios a los peatones y movilidad activa con la creación de nuevos carriles bici.

Desde la PTP celebramos las medidas que se han presentado hoy en tanto que suponen una clara mejora para el transporte público y la accesibilidad de la estación, y esperamos que durante la duración de las obras se garantice también la información y accesibilidad a esta.

Hay que incrementar la capacidad de transporte interurbano por carretera y por ferrocarril

Sin embargo, la 2ª fase de esta transformación, más allá de 2026, supone la pérdida de la actual estación interurbana de autobús. Esta decisión renuncia a convertir a Sants en un gran intercambiador de autobuses con dos líneas de metro, Cercanías y alta velocidad. Es por eso que desde la **PTP pedimos tres medidas para que la desaparición de la estación de autobuses de Sants perjudique el transporte público interurbano por carretera**:

- **que se planifiquen estaciones de autobús interurbano de calidad en cada acceso de Barcelona**, de forma que se incremente notablemente la capacidad perdida en Sants. Los intercambiadores de Diagonal y España-Gran Vía deberían estar listos en 2026.
- **garantizar que se mantenga el nivel de servicio de los autobuses en la estación con una parada de paso**, que el proyecto prevé en la calle Tarragona.
- **permitir el estacionamiento de autocares de sustitución de trenes afectados por obras y/o incidencias**.

La estación de Sants debe seguir siendo un punto intermodal clave, especialmente para los autobuses metropolitanos que entran tanto por el corredor de la Diagonal como por el de Gran Vía, asegurando una parada de paso digna e integrada urbanísticamente y una terminal de rotación corta. **Es inadmisibile que la estación de Sants quede relegada en la segunda fase de aplicación de la mejora sin que exista una definición de las terminales de Diagonal y Pl. España-Gran Vía**, estaciones estratégicas para la creación y captación de demanda una vez Sants ya no esté.

Teniendo en cuenta que la primera fase está prevista de finalizar el año 2026, es necesario garantizar el inicio de obras de los intercambiadores previamente y medidas paliativas en superficie mientras estos no se ultiman. Desde la PTP instamos a **aprovechar las obras de la prolongación de FGC entre España y Gràcia para definir una nueva terminal de bus en los pabellones del Teixit y de la Metal·lúrgia de la Fira de Barcelona, así como a dar respuesta al futuro de estación de la Diagonal**. El servicio de autobuses es una pieza clave para la movilidad de nuestro territorio, dando servicio a poblaciones en las que el modo ferroviario es insuficiente y aportando un servicio sustitutorio que complementa, en caso de necesidad, en el servicio ferroviario.

Los intercambiadores de bus: la asignatura pendiente

Desde la PTP hemos denunciado en numerosas ocasiones **la falta de modelo de las administraciones en cuanto a la gestión y operación del autobús metropolitano, regional y de largo recorrido una vez entra en la ciudad de Barcelona**. En los últimos años, se ha avanzado en la creación y licitación de carriles bus de entrada a la ciudad que eran necesarios para empezar el cambio de modelo, pero estos deben estar asociados a **estaciones de autobús interurbano donde:**

- Se favorezca el enlace con otros modos de transporte.
- Se pueda disponer de servicios de cara al usuario: zonas de espera seguras ya cubierto, taquillas de información y compra de billetes, señalización de las próximas salidas, aseos, etc.
- Se pueda disponer de espacios de aparcamiento de los autobuses y de descanso de los conductores, especialmente después de largos viajes, donde tienen un rato de descanso obligado por ley.
- Los autobuses puedan acceder y salir de forma rápida, con carriles segregados.

En definitiva, la ciudad de Barcelona debe plantearse infraestructuras adecuadas para el estacionamiento y regulación de los autobuses interurbanos, **considerando las cuatro vías principales de acceso a la ciudad**. Pedimos al Ayuntamiento que estudie en profundidad la creación de una estación de autobús para las líneas que entran por cada una de las siguientes vías: **(1) Meridiana, (2) Diagonal, (3) Gran Vía Nord y (4) Gran Vía Sur** para permitir unos servicios de autobús interurbano de calidad.

Por eso desde la PTP celebramos esta noticia, pero insistimos en la necesidad de **disponer de un conjunto de estaciones de autobús interurbano en la ciudad de Barcelona**. Hay que repensar el espacio ferial de Montjuïc con una estación intermodal que acoja los buses de Gran Vía Sud, garantizar la continuidad de circulaciones en la estación de Sants y estudiar la ubicación de la terminal de Diagonal para dar cobertura a las líneas entrantes de ese corredor.

[Otros comunicados de la PTP de referencia](#)

[La PTP propone convertir una parte de la Fira en la primera estación de autobuses metropolitanos de Barcelona](#)

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