

Barcelona, 19 de marzo de 2024

La PTP celebra la puesta en servicio del giro 180° exclusivo para autobuses en la Avenida Meridiana



Puesto en servicio el pasado 8 de marzo, es fruto de un trabajo conjunto entre el Ayuntamiento de Barcelona, el Departamento de Territorio, la AVV de la Sagrera y la PTP para mejorar el funcionamiento de los buses interurbanos que entran por el norte de la ciudad y, a la vez, facilitar la convivencia con los vecinos

Permite tanto reducir el tiempo de vuelta en vacío de los autobuses, como las molestias que causen al vecindario al girar por las calles laterales, especialmente Padre Claret y Espronceda.

Ahora hay que seguir avanzando en el proyecto de Meridiana y hacer una reflexión sobre la carencia de modelo de buses interurbanos en la ciudad.

El pasado 8 de marzo se puso en servicio el giro de 180° exclusivo para autobuses interurbanos en la Avenida Meridiana, entre las calles Espronceda y Felip II, en el marco de las obras de reurbanización de este entorno. De esta manera, los autobuses evitan tener que dar la vuelta vacías por las calles Sant Antoni M^a Claret y Espronceda, y pueden dar la vuelta a la misma avenida.

¿Por qué es importante el intercambiador de Sagrera-Meridiana?

La Sagrera-Meridiana es uno de los puntos de intermodalidad entre transporte público más importantes de Barcelona. En este punto no sólo encontramos un potente enlace entre las líneas L1 y L5 de metro, sino que también conecta con la red de Cercanías y las líneas L9nord y L10nord, así como la red de bus urbano de la ciudad.

En los últimos años, con la creación de la red de autobuses Exprés.cat, se han puesto en marcha y/o incrementado las frecuencias de la mayoría de las líneas que unen Barcelona con diversas localidades del Vallès, Moianès y Osona: actualmente más de 500 expediciones de buses llegan o marchan hacia la UAB, Ripollet, Mollet, el eje de Caldes de Montbui, el Valle del Tenes, Vic, etc., a las que se suman casi 500 expediciones diarias más de TMB. Por estos usuarios, que acceden a Barcelona o salen por la Avenida Meridiana, **el intercambiador Sagrera-Meridiana es el punto geográfico ideal para iniciar/acabar su recorrido:** extremadamente bien conectado para acceder al resto de Barcelona a través de la red de metro y bus urbano, y lo suficientemente rápido de entrada y salida respecto a Barcelona. Muchas de estas expediciones, además, **dan cobertura a territorios donde no existe oferta ferroviaria** y, por tanto, se trata de la única oferta de transporte público del municipio, o donde la oferta ferroviaria es poco competitiva en tiempo de viaje, como en el eje del R3 mientras la vía única dificulta el establecimiento de servicios semidirectos, y, por tanto, captan un volumen importante de usuarios potenciales del vehículo privado.

Además, en los próximos años, el intercambiador aún tomará mayor relevancia con la puesta en servicio de la estación de Alta Velocidad de La Sagrera, situada a muy poca distancia, el tramo central de las líneas L9 y L10, y la conexión con la L4.

Así, el intercambiador Sagrera-Meridiana es y será clave para seguir avanzando en la consecución de una movilidad más sostenible en Barcelona.

¿Qué otras mejoras proponemos para ese intercambiador?

La puesta en servicio de este giro debe ser la primera piedra de una serie de mejoras para el bus interurbano en el ámbito de Sagrera-Meridiana que, de acuerdo con lo que se trabajó con los vecinos, el Ayuntamiento y la Generalitat, reduzcan su impacto negativo en la dinámica vecinal del barrio.

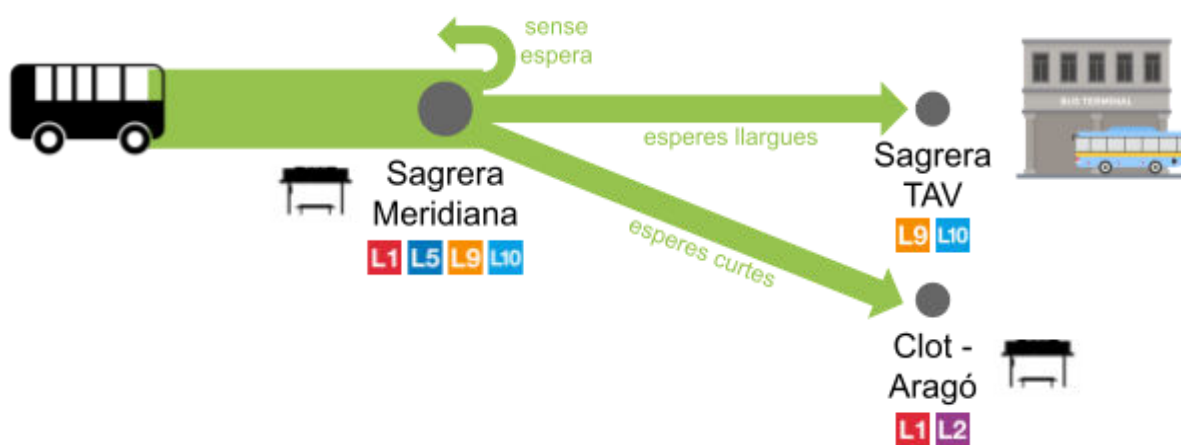
Así pues, coincidimos con el vecindario de La Sagrera en el que **es razonable reordenar las paradas** de subida de las personas usuarias y adaptar su entorno urbano para facilitar la convivencia entre los vecinos que circulan y las colas que se forman para esperar el autobús.

Ligado al punto anterior, **es urgente abordar una mejora de la información sobre la situación de las paradas en todo el ámbito.** Es necesario elaborar mapas y cartelería que permitan a las personas usuarias orientarse fácilmente, y poder desplazarse con facilidad y rapidez por los diversos puntos de parada, los cuales habría que ordenar alfabéticamente, tal y como ya sucede en otros puntos, como en la parada de buses interurbanos de la C/Tarragona. Además, también podrían ponerse monitores con información sobre el tiempo de espera para las próximas salidas a la estación de Cercanías/metro, para que la gente pueda esperarse allí en lugar de la calle, especialmente necesario los días de mal tiempo o en horario nocturno.

Para la operativa del bus, **es imprescindible avanzar en el proyecto de reurbanización de este tramo de la Avenida Meridiana**, que con el doble carril bus que incluye permitirá que los autobuses que están parados cargando usuarios no entorpezcan el paso de los autobuses pasantes, como ya sucede ahora en la Gran Vía.

Por otra parte, es necesario **minimizar el tiempo que los vehículos están parados en la Avenida**. Por eso, pedimos que en las líneas de autobús donde sea posible se evite realizar la regulación (el tiempo que los buses están parados por descanso del conductor o porque esperen la hora de volver a salir) dentro de Barcelona, o bien que se haga en el otro extremo de la línea. Esto es posible en líneas cortas y muy frecuentes. En aquellas más largas, que puedan necesitar tiempos de regulación más elevados, estos autobuses deberían ir a estaciones o aparcamientos que no generen interferencias con el vecindario, como podría ser en torno a Sagrera TAV.

Con ese mismo objetivo, también creemos que **podría explorarse alargar algunas líneas (total o parcialmente) hasta más adentro de Barcelona, como el Clot, la Estación del Norte o la Plaza Tetuán**. Esto permitiría reducir las molestias a los vecinos (distribuyendo las colas de personas usuarias y evitando buses parados en este punto) y favorecería la intermodalidad con líneas como la L2, pero hay que tener en cuenta que esto encarece el coste del servicio de autobuses: alarga el recorrido y lo hace en un tramo ya puramente urbano donde la velocidad comercial suele reducirse de forma importante.



¿Por qué Fabra i Puig o Sagrera TAV no son buenas alternativas a este intercambiador?

La respuesta es sencilla: ninguna de las dos tiene conectividad con la L5, la L1 y la L9/10 a la vez (y L4 en un futuro). En el caso de Sagrera TAV, creemos que debe jugar un doble rol. Por un lado, para líneas interurbanas donde el conductor o el vehículo deben pararse un tiempo largo, Sagrera TAV puede jugar el rol como lugar donde estacionar el vehículo, hacer descanso del conductor, vender billetes a usuarios, etc. en un papel similar al de la estación del norte. En este caso, será necesario establecer un itinerario para que los buses entren por Meridiana, hagan parada en Sagrera-Meridiana y sigan hacia Sagrera TAV, pero sin perder el servicio en Sagrera - Meridiana. Por otra parte, en el caso de las líneas de largo recorrido (especialmente las internacionales) no se necesita la capilaridad de un intercambio rápido con el metro, pudiendo ir directamente a Sagrera TAV por el carril bus segregado que está proyectado desde el nudo de la Trinidad.

En el caso de Fabra i Puig, su conectividad es menor que la de Sagrera - Meridiana. Sin embargo, puede seguir siendo útil para los servicios de refuerzo de las líneas más congestionadas, que pueden empezar en este punto, ya que seguramente existe una parte

de la demanda que puede tener como destino u origen este emplazamiento o un enlace con la L1.

¡Necesitamos el bus interurbano, no lo guardamos bajo la alfombra!

Desde la PTP hace años que denunciarnos que **en Barcelona y en toda Cataluña hay una falta de modelo para los buses interurbanos**, que no tienen la infraestructura que se merecen. En este sentido, muchos elementos del debate que tenemos hoy en día en la Avenida Meridiana tienen similitudes en otras vías de entrada a la ciudad, como pueden ser la Diagonal (donde Zona Universitaria juega un rol similar en Sagrera-Meridiana, y nos hace falta una estación terminal en torno a la Plaza de Francesc Macià) o la Gran Vía Sur, con la estación proyectada de Plaza España. En este sentido, ya denunciarnos la preocupación porque la reforma de la estación de Sants elimine la estación de buses interurbanos.

El modelo que proponemos en la PTP, es que **Sagrera-Meridiana se mantenga y potencie como intercambiador y punto de parada de paso, donde los vehículos pasen el mínimo tiempo posible para subir o bajar los pasajeros**, y los vehículos sigan, sea de regreso hacia fuera de Barcelona (girando con el giro de 180° recién estrenado) o se dirijan hacia puntos cercanos donde parar durante un tiempo más largo. Este modelo es exportable a la mayoría de vías de entrada y potenciarlo es una política clave para afrontar la reducción del vehículo privado que ya debería estar produciéndose.

Más información y referencias

[La Sagrera-Meridiana, uno de los nodos referentes del transporte público en la capital catalana](#)