

Barcelona, 19 de març de 2024

La PTP celebra la posada en servei del gir 180° exclusiu per a autobusos a l'Avinguda Meridiana



Posat en servei el passat 8 de març, és fruit d'un treball conjunt entre l'Ajuntament de Barcelona, el Departament de Territori, l'AVV de la Sagrera i la PTP per millorar el funcionament dels busos interurbans que entren pel nord de la ciutat i, alhora, facilitar la convivència amb els veïns

Permet tant reduir el temps de volta en buit dels autobusos, com les molèsties que causen al veïnat en girar pels carrers laterals, especialment Pare Claret i Espronceda.

Ara cal seguir avançant en el projecte de Meridiana i fer una reflexió sobre la manca de model de busos interurbans a la ciutat.

El passat 8 de març es va posar en servei el gir de 180° exclusiu per a autobusos interurbans a l'Avinguda Meridiana, entre els carrers Espronceda i Felip II, en el marc de les obres de reurbanització d'aquest entorn. D'aquesta manera, els autobusos eviten haver de fer la volta buits pels carrers Sant Antoni M^a Claret i Espronceda, i poden fer la volta a la mateixa avinguda.

Per què és important l'intercanviador de Sagrera-Meridiana?

La Sagrera-Meridiana és un dels punts d'intermodalitat entre transport públic més importants de Barcelona. En aquest punt no només hi trobem un potent enllaç entre les línies L1 i L5 de metro, sinó que també connecta amb la xarxa de Rodalies i les línies L9nord i L10nord, així com la xarxa de bus urbà de la ciutat.

En els últims anys, amb la creació de la xarxa d'autobusos Exprés.cat, s'han posat en marxa i/o incrementat les freqüències de la majoria de les línies que uneixen Barcelona amb diverses localitats del Vallès, el Moianès i Osona: actualment més de 500 expedicions de busos hi arriben o en marxen cap a la UAB, Ripollet, Mollet, l'eix de Caldes de Montbui, la Vall del Tenes, Vic, etc., a les quals se sumen gairebé 500 expedicions diàries més de TMB. Per aquests usuaris, que accedeixen a Barcelona o en surten per l'Avinguda Meridiana, **l'intercanviador Sagrera-Meridiana és el punt geogràfic ideal per a iniciar/acabar el seu recorregut**: extremadament ben connectat per accedir a la resta de Barcelona a través de la xarxa de metro i bus urbà, i prou ràpid d'entrada i sortida respecte de Barcelona. Moltes d'aquestes expedicions, a més a més, **donen cobertura a territoris on no existeix oferta ferroviària** i, per tant, es tracta de l'única oferta de transport públic del municipi, o on l'oferta ferroviària és poc competitiva en temps de viatge, com en l'eix de l'R3 mentre la via única dificulti l'establiment de serveis semidirectes, i per tant capten un volum important d'usuaris potencials del vehicle privat.

A més, en els propers anys, l'intercanviador encara prendrà més rellevància amb la posada en servei de l'estació d'Alta Velocitat de La Sagrera, situada a molt poca distància, el tram central de les línies L9 i L10, i la connexió amb l'L4.

Així doncs, l'intercanviador Sagrera-Meridiana és i serà clau per a seguir avançant en la consecució d'una mobilitat més sostenible a Barcelona.

Quines altres millores proposem per aquest intercanviador?

La posada en servei d'aquest gir ha de ser la primera pedra d'un seguit de millores per al bus interurbà en l'àmbit de Sagrera-Meridiana que, d'acord amb el que es va treballar amb els veïns, l'Ajuntament i la Generalitat, en redueixin l'impacte negatiu en la dinàmica veïnal del barri.

Així doncs, coincidim amb el veïnat de La Sagrera en què **és raonable reordenar les parades** de pujada de les persones usuàries i adaptar-ne l'entorn urbà per a facilitar la convivència entre els veïns que hi circulen i les cues que es formen per a esperar l'autobús.

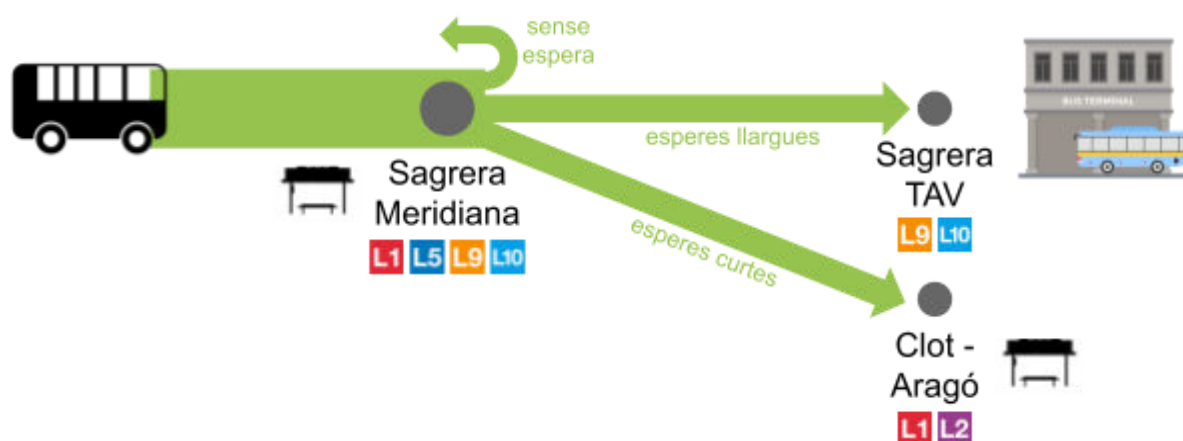
Lligat al punt anterior, **és urgent abordar una millora de la informació sobre la situació de les parades a tot l'àmbit**. Cal elaborar mapes i cartelleria que permetin a les persones usuàries orientar-se fàcilment, i poder-se desplaçar amb facilitat i rapidesa pels diversos punts de parada, els quals caldria ordenar alfabèticament, tal com ja succeeix en altres punts, com a la parada de busos interurbans del C/Tarragona. A més, també es podrien posar monitors amb informació sobre el temps d'espera per a les properes sortides a l'estació de Rodalies/metro, per tal que la gent pugui esperar-se allà en lloc del carrer, especialment necessari els dies de mal temps o en horari nocturn.

Per a l'operativa del bus, **és imprescindible avançar en el projecte de reurbantització d'aquest tram de l'Avinguda Meridiana**, que amb el doble carril bus que inclou permetrà que els autobusos que estan parats carregant usuaris no entorpeixin el pas dels autobusos passants, com ja succeeix ara a la Gran Via.

D'altra banda, cal **minimitzar el temps que els vehicles estan parats a l'Avinguda**. Per això, demanem que a les línies d'autobús on sigui possible s'eviti realitzar la regulació (el temps que els busos estan parats per descans del conductor o perquè esperen l'hora de tornar a

sortir) dins de Barcelona, o bé que es faci a l'altre extrem de la línia. Això és possible en línies curtes i molt freqüents. En aquelles més llargues, que puguin necessitar temps de regulació més elevats, aquests autobusos haurien d'anar a estacions o aparcaments que no generin interferències amb el veïnat, com podria ser entorn de Sagrera TAV.

Amb aquest mateix objectiu, també creiem que **podria explorar-se allargar algunes línies (totalment o parcialment) fins més endins de Barcelona, com el Clot, l'Estació del Nord o la Plaça Tetuan.** Això permetria reduir les molèsties als veïns (distribuïnt les cues de persones usuàries i evitant busos parats en aquest punt) i afavoriria la intermodalitat amb línies com l'L2, però cal tenir en compte que això encareix el cost del servei d'autobusos: n'allarga el recorregut i ho fa en un tram ja purament urbà on la velocitat comercial se sol reduir de forma important.



Per què Fabra i Puig o Sagrera TAV no són bones alternatives a aquest intercanviador?

La resposta és senzilla: cap de les dues té connectivitat amb l'L5, l'L1 i l'L9/10 alhora (i L4 en un futur). En el cas de Sagrera TAV, creiem que ha de jugar un doble rol. D'una banda, per a línies interurbanes on el conductor o el vehicle s'han de parar un temps llarg, Sagrera TAV pot jugar el rol com a lloc on estacionar el vehicle, fer descans del conductor, vendre bitllets a usuaris, etc. en un paper similar al de l'estació del nord. En aquest cas, caldrà establir un itinerari perquè els busos entrin per Meridiana, facin parada a Sagrera-Meridiana i segueixin cap a Sagrera TAV, però sense perdre el servei a Sagrera - Meridiana. Per una altra banda, en el cas de les línies de llarg recorregut (especialment les internacionals) no es necessita la capilaritat d'un intercanvi ràpid amb el metro, i podrien anar directament a Sagrera TAV pel carril bus segregat que està projectat des del nus de la Trinitat.

En el cas de Fabra i Puig, la seva connectivitat és menor que la de Sagrera - Meridiana. Tanmateix, pot seguir sent útil per als serveis de reforç de les línies més congestionades, que poden començar en aquest punt, ja que segurament hi ha una part de la demanda que pot tenir com a destinació o origen aquest emplaçament o un enllaç amb l'L1.

Necessitem el bus interurbà, no el guardem sota la catifa!

Des de la PTP fa anys que denunciem que **a Barcelona i a tot Catalunya hi ha una manca de model pels busos interurbans**, que no tenen la infraestructura que es mereixen. En aquest sentit, molts elements del debat que tenim avui dia a l'Avinguda Meridiana tenen similituds

en altres vies d'entrada a la ciutat, com poden ser la Diagonal (on Zona Universitària juga un rol similar a Sagrera-Meridiana, i ens fa falta una estació terminal entorn de la Plaça de Francesc Macià) o la Gran Via Sud, amb l'estació projectada de Plaça Espanya. En aquest sentit, ja vam denunciar la preocupació perquè la reforma de l'estació de Sants elimini l'estació de busos interurbans.

El model que proposem a la PTP, és que **Sagrera-Meridiana es mantingui i potenciï com a intercanviador i punt de parada de pas, on els vehicles passin el mínim temps possible per fer pujar o baixar els passatgers**, i els vehicles segueixin, sigui de retorn cap a fora de Barcelona (girant amb el gir de 180° acabat d'estrenar) o s'encaminin cap a punts propers on parar durant un temps més llarg. Aquest model és exportable a la majoria de vies d'entrada i potenciar-lo és una política clau per afrontar la reducció del vehicle privat que ja s'hauria d'estar produint.

Més informació i referències

[La Sagrera-Meridiana, un dels nodes referents del transport públic a la capital catalana](#)