Tema del día

Reorganización del transporte en BCN Pág. 2 a 4

MEJORAS EN LA MOVILIDAD EN SUPERFICIE

Paso al bus del siglo XXI

Barcelona estrena el lunes la red que busca una movilidad pública más rápida y racional

El servicio coincide con una nueva huelga y empieza con cinco líneas y 67 vehículos

CARLOS MÁRQUEZ // RAMON COMORERA
BARCELONA

Las cinco primeras líneas de la red ortogonal inician el lunes su andadura por las calles de Barcelona. Será el primer paso para empezar a desenredar los recorridos que el tranvía dejó en herencia a la ciudad, ese plato de espaguetis en el que los trazados se amontonan sin demasiado orden unos encima de los otros. Desde el prisma político, el invento es el primer proyecto de peso que el equipo de Xavier Trias logra cristalizar en un año de difícil mandato, al margen de la bajada de la Guardia Urbana al metro. Sin margen de error, ayuntamiento y TMB ponen la carne en el asador. Dentro de la parrilla, los usuarios, responsables de endulzar o amargar la receta municipal. ¿Serán capaces de adaptarse a la novedad? ¿Podrá el transporte de superficie hacer frente al subterráneo? ¿Aumentará la velocidad y la frecuencia de paso de los autobuses?

Eficiente, racional y fácil de usar; así se presenta el bus del siglo XXI. Hay que partir de la base de que tampoco es tan difícil mejorar lo presente. Pero es justo admitir que no es sencillo cambiar algo que lleva tantos años incrustado en la rutina de los viajeros. El bus quiere ser más rápido. Superar esos raquíticos 12 kilómetros por hora parece más una obligación que un reto. Para conseguirlo, se han pintado nuevos carriles bus –Numància, Capitán Arenas, Nicaragua, Marina, Diagonal, ronda del Guinardó, Carles III, Paral·lel y Gran Via, donde se acaba de pincelar un pasillo doble que ayer causó notables atascos– y se han modificado sentidos de circulación –véase el detalle de la línea V7 de Sarrià y Tres Torres– para ganar agilidad e intentar que los recorridos sean el máximo de rectos posible. El bus H12, sin un solo giro de L'Hospitalet a la Verneda, es el mejor ejemplo del espíritu de la red: la línea recta es la distancia más corta entre dos puntos.

AÑOS DE MADURACIÓN // «El mayor avance en transporte público de los últimos 10 años», señalaba Trias en mayo, colocando la red ortogonal por delante del Bicing o de los pedazos ya finalizados de la línea 9. Cinco líneas, dos horizontales, dos verticales y una en diagonal, serán la punta de lanza de algo que empezó a gestarse en el mandato anterior a raíz de una estrecha colaboración entre TMB, la UPC y el ayuntamiento. Los socialistas lo llamaron RetBus y lo dejaron en 12 líneas. CiU decidió hincharlo hasta los 28 recorridos, que irán desplegándose por fases.

Pasa a la página siguiente

claves

1 ¿Desaparecerán las líneas actuales?

No. fue una de las primeras cuestiones que TMB quiso dejar claras cuando se presentó la red para evitar rumores de recortes de persona en la empresa. Solo se eliminan los recorridos que coinciden con las nuevas líneas.

2 ¿Podrá conectar toda la ciudad?

Está previsto que el 95% de los trayectos dentro de Barcelona puedan realizarse con un solo transbordo y en un tiempo máximo de unos 40 minutos. La frecuencia media de paso pasa de los 12 minutos actuales a ocho.

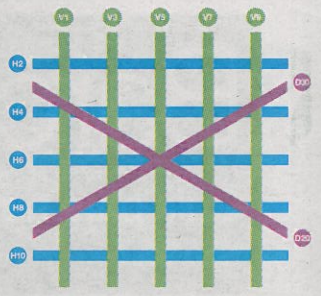
3 ¿Valen los mismos billetes de siempre?

Sí. Además, por primera vez, los usuarios del bus podrán comprar sus billetes en la superficie, en las paradas de Espanya, plaza de la Universitat, Gran Via con Rambla de Catalunya y Prat de la Riba.

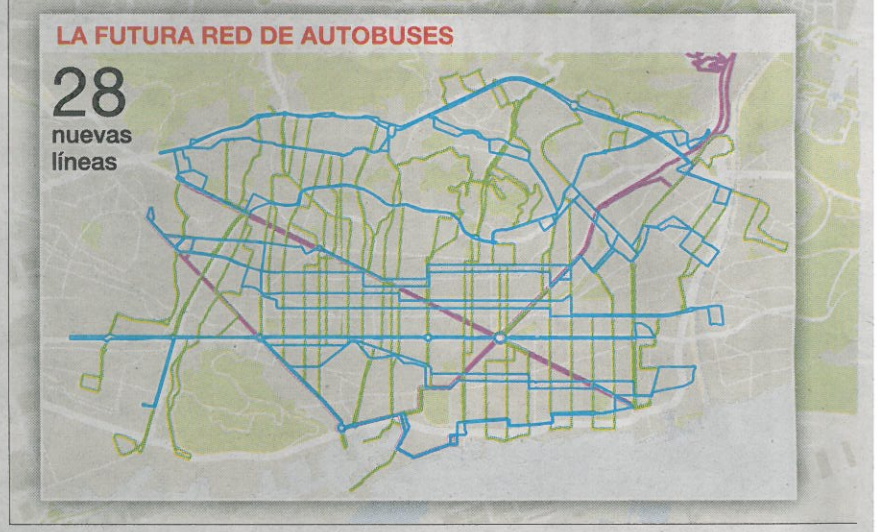
LA PRIMERA FASE DE LA NUEVA RED DE AUTOBUSES

LAS PRIMERAS CINCO LÍNEAS QUE EMPIEZAN A FUNCIONAR EL LUNES

H- Líneas horizontales
V- Líneas verticales
D- Líneas diagonales
Puntos de intercambio







trayectos con tentáculos en toda la ciudad

NUEVO ENLACE CON L'HOSPITALET

H12 La línea H12 permitirá que los vecinos de L'Hospitalet lleguen al paseo de Gràcia en poco más de 20 minutos gracias a esta nueva línea que cruza toda la Gran Vía de punta a punta desde el Gornal hasta la Verneda. Su despliegue ha obligado a cerrar el doble carril de montaña entre Marina y plaza de Espanya, convirtiéndolo en un solo corredor destinado al transporte público, y también ha creado el primer carril bus-taxi doble de Barcelona, entre Vilamarí y rambla de Catalunya que obligará a prohibir los giros a la derecha en este tramo. Puede ser una de las líneas más rápidas de la red a pesar de algunos obstáculos. En la plaza de Cerdà se encontrará, en sentido Llobregat, un semáforo en rojo que tarda 110 segundos en ponerse verde y que solo está abierto 25 segundos. Ahí no hay carril bus, así que abrir la señal para que pase no es una opción. En la Gran Via habrá tramos en los que compartirá carril con hasta seis líneas, lo que podría generar colas, como sucede en la avenida de la Diagonal. ≡

CONEXIÓN DIRECTA SARRIÀ-ESTACIÓN DE SANTS

V7 La línea V7 no se limita a sustituir al bus 30. Además de realizar un recorrido mucho más directo y recto entre la plaza de Borràs, junto a la Ronda de Dalt, y la plaza de Espanya, cuenta con nuevos tramos de carril bus que se supone que la dotarán de mayor rapidez. Para la confección de este trazado, el ayuntamiento ha realizado una serie de cambios de sentido que han modificado sustancialmente la circulación del barrio de Tres Torres y la parte baja de Sarrià. El reto consistía en arreglar el tapón que la calle de los Vergós ejercía en la zona, algo que parece haberse resuelto a pesar de los muchos despistes que todavía generan estas novedades aplicadas hace un par de semanas. El principal escollo que deberá superar el V7 es la hora punta de los colegios. Obligado a bajar por Via Augusta sin carril reservado, es probable que los tiempos de espera se vean afectados por la presencia de numerosos padres que siguen usando el vehículo particular para llevar a los niños a los colegios de Sarrià. ≡

DE COLLBLANC AL MAR

D20 La D20, que va del intercambiador de Ernest Lluch (Collblanc) hasta el de Passeig Marítim es la única línea oblicua del primer paquete de rutas ortogonales. En sus 18,2 kilómetros (ida y vuelta) asume el tronco común de las actuales 57 (Passeig Marítim-Cornellà) y 157 (Passeig Marítim-Sant Joan Despí). Para mejorar la velocidad, una de las primeras razones de ser del sistema, en la avenida del Paral·lel se han implantado más tramos de carril bus. Con estas

LA CORTA VIDA DEL INVENTO

1 **La ciudad conoce el** RetBus por primera vez en febrero del 2010 durante unas jornadas de la UPC.

2 **El PSC hace suyo el** plan y presenta los cuatro primeros trazados en marzo del 2011.

3 **CiU gana las elecciones** y adapta el invento. Ya no tiene nombre y pasa de 12 a 28 líneas.



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona / TMB ALEX R. FISCHER

Viene de la página anterior

El lunes, 67 vehículos pintados con figuras que recuerdan las formas del Eixample empezarán a surcar los 88,8 kilómetros que conforman la malla ortogonal, los detalles de la cual pueden conocerse en la web novaxarxabus.bcn.cat. Circularán, si se cumple la previsión, a una media de 13 kilómetros por hora cuando ahora apenas se superan los 12, y cargarán a cerca de 70.000 pasajeros cada día –el 10% del total– con una frecuencia de paso de entre cinco y 10 minutos en horas punta. Las estimaciones, sin embargo, dependen de demasiados agentes externos –tráfico y meteorología, sobre todo– como para poder hablar con la certeza y la puntualidad que sí puede garantizar el transporte suburbano.

Por si no hubiera suficientes nervios en el ayuntamiento, TMB verá entorpecida la puesta de largo

La red crecerá en ocho rutas más en el 2013 si la batalla laboral no se recrudece y el usuario aprueba la idea

de su proyecto estrella con la convocatoria de huelga impulsada por la Coordinadora Obrera Sindical de Autobuses, un paro no apoyado por el comité de empresa y cuyo seguimiento es todo un misterio. La dirección de Treball ha marcado unos servicios mínimos del 50% en las horas de máxima afluencia, pero ante el inmenso abanico sindical que impera en la compañía, se hace difícil calibrar el grado de seguimiento.

Si no hay imprevistos, Barcelona sumará otras ocho líneas a la red ortogonal en el 2013. ¿Qué podría evitarlo? Tres cosas, básicamente: que la batalla laboral con la plantilla se recrudezca hasta el punto de que el despliegue sea una temeridad, que el Gobierno central dé otro hachazo a las cuentas de la empresa y no haya dinero o, lo que sería peor, que el usuario prefiera los espaguetis. ≡

mejoras TMB situará la frecuencia de paso en las hora punta en siete minutos. Con la D20, Ernest Lluch será el punto de entrada o salida de la capital de los viajeros del Baix Llobregat a través de la 57 y 157, rutas que ahora tendrán ahí su final y que pasarán a ser de aportación de pasaje. El nuevo trayecto en diagonal las convierte en líneas interurbanas y debe permitir, además, superar la irregularidad de frecuencias, difíciles de cumplir por la longitud de las rutas, 30 kilómetros. La 57 baja el intervalo de 14 a 10 minutos y la 157, de 13 a 10. ≡

TRAVESÍA NORTE POR LA RONDA DEL MIG

H6

Los 19,3 kilómetros de la H6 discurren por el norte entre la Zona Universitària y Fabra i Puig, un territorio por el que en una parte importante pasará en un futuro lejano el tramo central de la L-9 del metro. Para poder alcanzar una frecuencia de paso de cinco a siete minutos en hora punta la línea discurrirá por la calzada central de la Diagonal entre la Zona Universitària y la plaza de la Reina Maria Cristina. En este sector utilizará las mismas paradas del Trambaix. En la plaza tendrá un giro exclusivo a la izquierda hacia la Gran Via de Carlos III. Igualmente para reducir los tiempos de viaje, los autobuses circularán por el túnel de la Ronda del Mig. Pasarán por el punto de intercambio de Alfons X y pararán cerca del nuevo Sant Pau. La H6 estrenará carril bus en la Gran Via de Carles III y también en la ronda del Guinardó. La nueva ruta sustituye a la actual 74, menos en el tramo de la calle de las Camèlies y en una parte de la avenida de la Mare de Déu de Montserrat, donde el servicio se prestará con la 32. ≡

MÁS VELOCIDAD EN EL EJE MAR-MONTAÑA

V21

La V21 será con sus 18,5 kilómetros de ida y vuelta el mayor eje mar montaña. Sustituirá a la línea 10 con la que coincide en gran parte y que ya se creó en 1996 como el principal eje vertical de la ciudad. Los dos puntos en los que no seguirá a su predecesora serán, primero, en el giro desde la calle de la Marina a la Travessera de Gràcia, en sentido Montbau, para coger Padilla y enfilar el túnel de la Rovira, un cambio que la 10 hace ahora por Rosselló. Y segundo, los giros en sentido descendente desde Lepant a Diputació y de aquí a Marina, en la manzana de la Monumental. Para alcanzar la frecuencia prevista de ocho o nueve minutos en hora punta, la V21 tendrá nuevos tramos de carril bus en la Marina. En uno de ellos, entre Diputació y Gran Via, los largos buses articulados irán en sentido contrario al tráfico. Además, su incorporación a Marina, una vía de gran amplitud, coincidirá con el giro hacia Diputació de parte de la circulación que sube por ella. Serán maniobras como mínimo algo complejas. ≡