LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA)
BARCELONA
19/11/13
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cod: 76321516
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 12.971,00 € Área (cm2): 819,7 Ocupación: 78,23 % Documento: 1/3 Autor: BARCELONA Redacción Núm. Lectores: 753000



ANA JIMÉNEZ

Desconcierto. Viajeros consultan los folletos repartidos por el informador en una de las paradas de los Jardinets de Gràcia, donde confluyen la H8 y la V17

Cuestión de tiempo

BARCELONA Redacción

● Barcelona suma cinco líneas más a su nueva red de buses, con las que se quiere ganar agilidad en el servicio

● La lluvia y la congestión complican el estreno, que los usuarios reciben con división de opiniones

El estreno, ayer, de las cinco nuevas *superlíneas* de autobús de Barcelona (H8, H10, H16, V3 y V17) quedó algo deslucido por la lluvia, que complicó el tráfico. Y como nunca llueve al gusto de todos, tampoco la puesta en funcionamiento de estas rutas agradó a todos. Muchos la saludaron porque tienen buenas frecuencias todo el día, les acercan a sus domicilios o lugares de trabajo o estudio o siguen trayectos fáciles de recordar. Pero también los hubo que se quejaron porque se han modificado o suprimido líneas que les iban mejor o porque ahora, para ir a sus destinos, tienen que hacer transbordos.

La Vanguardia hizo ayer tres viajes con algunas líneas nuevas y otras viejas en las que se reflejan estas posiciones. Pero más allá de estas valoraciones, lo cierto es que el estreno se vio perjudicado por las inclemencias del tiempo. Las altas frecuencias de paso previstas quedaron alteradas por la congestión. TMB tuvo que aplicar medidas de regulación, sobre todo en las horas punta, para recuperar los intervalos perdidos. Un buen número de paradas tenía los indicadores del tiempo de paso desconectados por falta de alimentación eléctrica y algunas estaban todavía en obras. La razón, explicó la compañía, es que este fin de semana no pudieron completarse todos los trabajos programados, también por culpa de la lluvia.

Sea como fuere, desde ayer ya puede hablarse de una malla de buses de altas prestaciones en Barcelona porque hay diez líneas que cubren amplias zonas de la ciudad, que irá creciendo los próximos años hasta alcanzar las 28. El nuevo modelo requerirá tiempo para la adaptación de los barceloneses, llamados a dejar de tener su propio autobús para tener una red.●

MÁS INFORMACIÓN EN LAS PÁGS. 2 Y 3

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 19/11/13
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 76321516
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 16.563,00 € Área (cm2): 1046,7 Ocupación: 99,9 % Documento: 2/3 Autor: BARCELONA Redacción Núm. Lectores: 753000

La pregunta en laVanguardia.com

¿Qué le parece la nueva red de autobuses de Barcelona?

Ruta del H16 mejorable
Jaume Casellas
El recorrido de la línea es muy mejorable. En lugar de coger la avenida Litoral cuando deja la avenida Icària en dirección al Paral·lel, debería seguir por el passeig de Circumval·lació. Este cambio reduciría entre 5-10 minutos el recorrido. Lo mismo ocurre al llegar a la plaza Palau con la dificultad de incorporarse para encarar el paseo de Colom. No se comprende el actual recorrido, ya que en la avenida Litoral sólo hay la pared de las instalaciones ferroviarias y todos los enlaces que se pueden hacer con los buses de la zona del final del paseo Marítim se pueden tambien realizar en el paseo Colom. Este cambio, además, permitiría acceder directamente a la estación de França, como ocurría con el 14.

La V3 es queda curta
Christian Franch
La nova V3, que substitueix la 72, no és gaire eficient. El giravolt a plaça Cerdà per tenir una parada davant de la Ciutat de la Justícia és lent i crea un tap de trànsit considerable i es triga uns 15 minuts per fer un tram de 100

La agilidad del bus topa con los necesarios transbordos

"Nos tendremos que acostumbrar a los cambios"



SILVIA ANGULO
Barcelona

Después de 45 minutos de estrecheces entre paraguas de todas las medidas, carros de la compra, cochecitos de bebé, el autobús estándar D20 –una ruta que se implantó el año pasado– llega al Paral·lel. Allí, casi al final de esta avenida, se puede enlazar con el H16, la nueva línea de altas prestaciones que recorre el litoral barcelonés. Pero, sorpresa. Ningún aviso sobre la posibilidad del trasbordo y los usuarios se bajan a toda prisa cuando ven uno de los autobuses de esta ruta que va por el litoral parado a la espera de que suban los viajeros.

En la parada hay cierto desconcierto. Los informadores estaban apostados en las nuevas marquesinas y no en las antiguas, donde con carteles se informa que la parada para determinadas líneas está anulada. "Han hecho modificaciones. Nos tendremos que acostumbrar", se informan unos a otros.

Pero para muchos estos cambios suponen un quebradero de cabeza. "El autobús no es el metro", critican algunos usuarios del H16. Los vecinos del Poblenou y del Fòrum tienen la sensación de haber perdido con la implantación de esta línea de altas prestaciones que les obliga a hacer transbordos para llegar al centro. Sí tienen el metro cerca de sus casas, aunque prefieren el bus para moverse por Barcelona y ahora pueden llegar hasta el Paral·lel. Pero algunos viajeros para ir hasta plaza Catalunya deberán coger dos buses, cuando antes con uno –el 41– ya tenían el recorrido cubierto.

"Los transbordos son un engorro para los mayores como yo. Parece que cada vez nos lo ponen más complicado", decía ayer Agustín González, mientras estudiaba dónde estaba ubicada la parada que le permitiera enlazar el H16 con su añorado 41, que ha recortado su itinerario hasta el cementerio del Este. Para tomar la nueva línea de la red ortogonal, los usuarios deben cambiar de parada, algo que tampoco les gusta. "No me quiero imaginar cuando tenga que ir al aeropuerto. Coge primero el H16, luego el 41 y de allí el Aerobús o el tren. Para mi no tienen sentido estos cambios", terciaba otro de los usuarios.

La puesta en servicio de la línea, con autobuses nuevos y más cómodos y pantallas de televisión en su interior, no sedujo a la mayoría de los usuarios que utilizaron a media mañana esta línea. Eran pocos y la mayoría prefirió sentarse delante, casi junto al conductor para informarse de los cambios y preguntarle qué parada les iba mejor para su itinerario.

Con paciencia, el chófer iba respondiendo a cada una de las dudas surgidas, pero ayer ni las promesas de mayor frecuencia de paso reconfortaban.

"Ya me dirás cuánto tiempo gano, si después tengo que bajarme del bus para poder coger el 36 que me lleva al trabajo y esperar en otra parada a otro autobús", lamentaba Inés Álvarez. "Al final no ganamos nada. Además ahora tengo que caminar más y mis piernas no son lo que eran. Y hoy que es el primer día ha llegado tarde". Lo cierto es que la rapidez de los buses se vio ayer, día de su puesta de largo, deslucida por los problemas de tráfico.●

VIAJE 1: D20 + H16

De Ernest Lluch al Fòrum
Kilómetros recorridos: 12,1

El D20 enlaza con el H16 en el Paral·lel. Allí nace la nueva ruta que recorre todo el litoral barcelonés hasta llegar al Fòrum. Su puesta en servicio ha supuesto recortar las líneas 14, 36 y 41

Tiempo empleado 1h20min

NUEVOS TRANSBORDOS

Los vecinos del Poblenou y el Fòrum ven más complicada la conexión con el centro

Pasajeros que recuperan trayectos que habían perdido

"¡Qué bien, ya era hora, nos vuelven a conectar!"



ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La línea H8 es, a grandes rasgos, la 15 –a la que sustituye–, alargada por el extremo Besòs desde el hospital de Sant Pau hasta Sant Andreu. Por ello, ayer muchos usuarios la saludaron, ya que incorpora este distrito a un recorrido que cruza la ciudad horizontalmente hasta Les Corts. Este diario la usó ayer por la mañana desde La Maquinista hasta Correus, cambiando a la también recién estrenada V17 en los Jardinets de Gràcia. El tiempo de recorrido, 58 minutos, no es para tirar cohetes, pero debe tenerse en cuenta que el tráfico estuvo muy entorpecido por la lluvia.

"¡Qué bien! Ya era hora, por fin nos vuelven a conectar con Sant Pau", manifestó Carmen Parra, vecina de Onze de Setembre, que acude con asiduidad al hospital. "Antes iba con el 34 hasta Virrei Amat y allí cambiaba al 47 o al 50. Esta era la solución desde que nos quitaron el B22 y el 35", explicó a bordo del flamante autobús. Bueno, tampoco era nuevo. Y por fuera no lucía la imagen de la nueva red, en la que predomina el rojo con la cuadrícula que caracteriza el Eixample. "Son vehículos que hasta ayer estaban en otras líneas y no ha dado tiempo a cambiarlos", apunta un mando de TMB que estuvo en esta línea el día del estreno.

Este viaje en el H8 y el V16, además de más lento de lo habitual, estuvo huérfano de información automática a bordo. Los indicadores de la próxima parada en ambos vehículos no funcionaban, con lo que algunos viajeros iban muy despistados, mirando por las ventanas por dónde pasaban para saber dónde pararse. Lo que fue aplaudido de manera general es la frecuencia, de entre 5 y siete minutos entre las siete de la mañana y las nueve de la noche. El mando enseña la tabla de horarios en una tableta. Y para verlo en tiempo real, muestra el carrusel en su móvil. El trayecto hasta Sant Pau se completa en 27 minutos. A partir de este punto, la mayoría de pasajeros consultados conoce la línea, ya eran habituales de la 15. "Me parece que es prácticamente igual", cuenta Marcel Sans, aunque pronto se da cuenta de que hay algunas modificaciones. En el paseo de Sant Joan gira por Còrsega y evita Verdaguer. "Es más recto, mejor", añade este joven. Algunos se extrañan y preguntan al conductor, que amablemente les indica la nueva ruta.

El transbordo en los Jardinets, en la Diagonal, es rápido. Solamente hay que cambiar de acera. Pero esta parada está en obras. No ha dado tiempo a ponerla a punto, dicen en TMB. En tres minutos llega el V17, que baja por el lateral y toma Pau Claris con poco pasaje. "Voy de la Teixonera a la parte baja del paseo de Gràcia y antes cogía el 28, ahora voy en este, se parecen mucho, no noto mucho cambio", explica Rosa. Ona baja por esta calle para transbordar en la Gran Via con el H12, que le llevará a Glòries. Tampoco lo ve muy distinto. Antes, la bajada la hacía en el 22, el 24 o el 28.

El bus llega a Correus. El viaje ha durado una hora y ocho minutos. La mayoría de los viajeros se apea. Pocos se quedan porque quieren llegar al final, al Maremagnum. Y no parecen turistas.●

VIAJE 2: H8 + V17

De La Maquinista a Correus
Kilómetros recorridos: 9,8

Sant Andreu ahora tiene el H8 que conecta con Sant Pau. Desde aquí, la línea sigue, más o menos, el trazado que tenía la 15. Enlaza en los Jardinets de Gràcia con el V17, que baja recto hasta el Port Vell

Tiempo empleado 1h08min

MUTACIÓN

Muchos ya conocían el H8 porque en gran parte es el 15, al que sustituye

El primer día



Línea litoral. Una unidad de la ruta H16, que sigue el frente marítimo



Las marquesinas. Las nuevas 'superlíneas' tienen una señalización especial



Los desorientados. Usuarios miran las indicaciones de una de las rutas modificadas

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA)
BARCELONA
19/11/13
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 76321516
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 7.894,00 € Área (cm2): 498,8 Ocupación: 47,61 % Documento: 3/3 Autor: BARCELONA Redacción Núm. Lectores: 753000

metres on hi ha dues parades tocant-se. El 72 acabava al polígon Pedrosa. Ara la V3 no hi va i no hi ha cap línia de bus alternativa.

Mal repartiment de l'espai
Jordi Berot
Sólo con el despropósito de la línea V7 en la calle Nicaragua, donde de un carril han hecho 3 y que no caben los vehículos, cuando tenemos al lado Entença mucho más amplia y rápida. No confío en los nuevos autobuses.

Transbordos con demora
Raúl Rocamora Martínez
Ahora tenemos que hacer transbordos, coger dos autobuses, y encima, al no haber ninguna coordinación entre el primer bus y el siguiente que cogemos, perdemos muchísimo más tiempo.

Más rapidez y mejor frecuencia
José Boldú Salamero
Con la implantación del bus H12 y la ubicación del doble carril bus en la Gran Vía, el servicio funciona mucho mejor por la rapidez de los trayectos y la frecuencia de las unidades.

¿Por qué cambiar si funciona?
Juan Hernández
Sinceramente me parece inaceptable que se recorte en sanidad, educación, etcétera, para cambiar cosas que ya funcionaban, y creo que bien, como las líneas de autobús, las baldosas del paseo de Gràcia...

EXPLIQUE SU EXPERIENCIA EN LAS NUEVAS LÍNEAS VÍA TWITTER CON LA ETIQUETA #redbusLV O EN
participacion@lavanguardia.es



ROSER VILALLONGA



ANA JIMÉNEZ



MARC ARIAS