LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 24/05/12
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 58094912
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 9.706,00 € Área (cm2): 606,9 Ocupación: 58,54 % Documento: 1/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 803000



ANA JIMÉNEZ

De punta a punta. Una de las rutas que se abrirán en otoño es la que recorrerá la Gran Via, entre Gornal y Besòs-Verneda: tendrá 22,7 km de ida y vuelta

La revolución del bus

● Barcelona reformula el anterior proyecto de nueva red de autobuses de altas prestaciones y presenta otro, más extenso, con 28 líneas, cinco de las cuales se pondrán en marcha este octubre

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

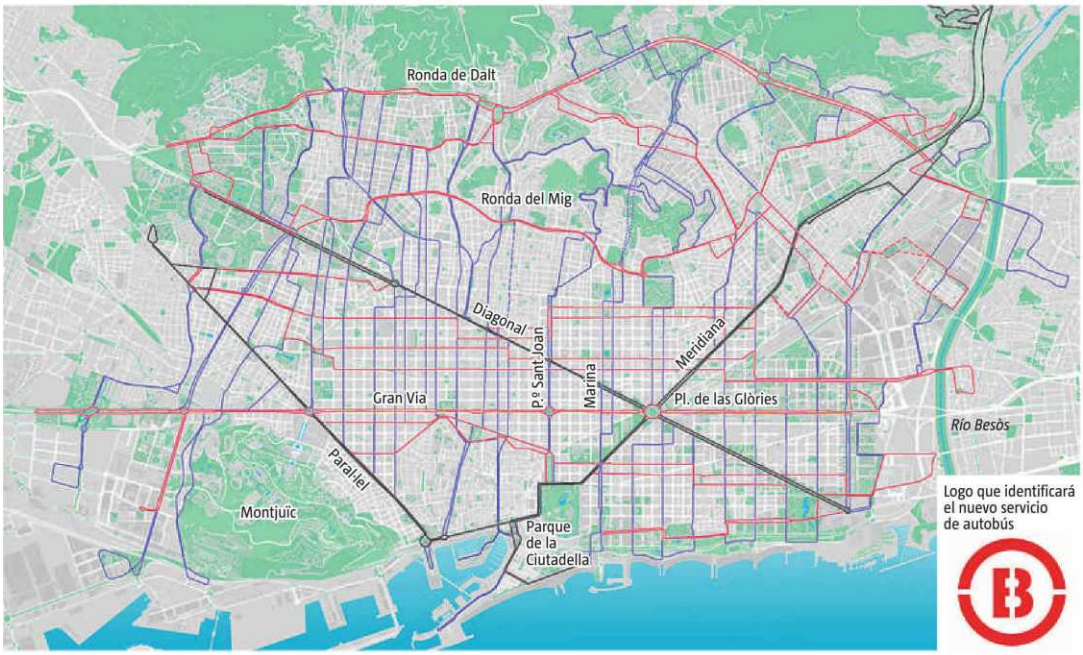
La tantas veces anunciada nueva red de autobuses de Barcelona ortogonal o reticular, que aprovecha el esquema de calles de buena parte de la ciudad, verá la luz el próximo otoño. Las primeras cinco líneas se pondrán en funcionamiento el 1 de octubre. Y, poco a poco, se irán incorporando nuevas rutas hasta un total de 28. Esta implantación, según los responsables del Ayuntamiento y de la empresa operadora, TMB, va a ser una auténtica revolución para la movilidad de la capital catalana. El alcalde, Xavier Trias, no dudó ayer en calificar el proyecto como "la apuesta más importante que se hace en el transporte público en la ciudad en los últimos diez años" y subrayó que su puesta en marcha es una "clara apuesta política". En suma, enfatizó: "Vamos a adaptar la red a las necesidades del siglo XXI".

El objetivo es transformar la actual red para hacerla más sencilla y eficiente. Y con los mismos

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

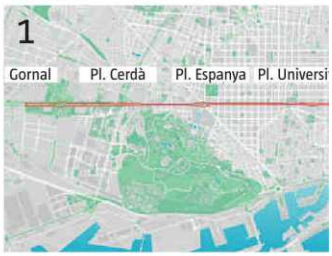
LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 24/05/12
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 58094912
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 16.201,00 € Área (cm2): 1013,0 Ocupación: 97,71 % Documento: 2/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 803000

El nuevo mapa sigue un esquema reticular y diagonal

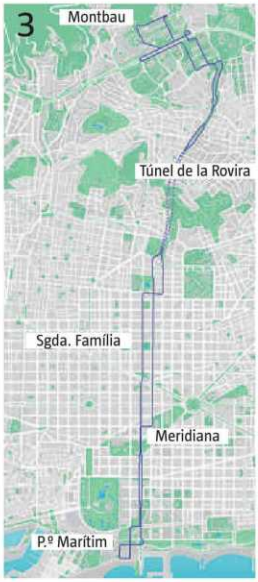


Logo que identificará el nuevo servicio de autobús

Las 5 primeras líneas







EJE MARINA-TÚNEL DE LA ROVIRA
(vertical)
Itinerario: Paseo Marítim - Montbau
Vehículos: 11 articulados (días laborables)
Longitud: 18,5 km (idea y vuelta)
Número de paradas: 39
Distancia entre paradas: 410 m

Sustituye a la línea 10

PLAN DE IMPLANTACIÓN INICIAL:
5 líneas en otoño del 2012; 4 líneas la primavera del 2013; 4 líneas en otoño del 2013.
La velocidad comercial crecerá entre un 10% y un 15%, superando los 13 km/h. La frecuencia media de 7 a 21 horas, que ahora es de 12,3 minutos, pasará a ser de entre 5 y 8 minutos

El 89% de las estaciones de metro tendrán como mínimo una parada de bus a menos de 200 metros (ahora es el 84%). La distancia media será de 60 m (ahora es de 86 m).

El 50% de la población podrá acceder a cualquier punto de Barcelona en menos de 40 minutos. Ahora es el 15%

FUENTE: TMB LA VANGUARDIA

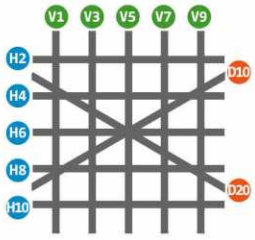
La nomenclatura de las nuevas rutas

La nueva red tendrá 28 líneas o ejes de altas prestaciones, de las que 17 son verticales, 9 horizontales y 3 diagonales

LAS LÍNEAS VERTICALES comenzarán por V seguida de números impares: V1, V3, V5... Su color será el verde

LAS LÍNEAS HORIZONTALES comenzarán por H seguida de números pares: H2, H4, H6... Su color será el azul

LAS LÍNIAS DIAGONALES comenzarán por D seguida de un número múltiplo de 10: D10, D20 y D30. Su color será el naranja



Rutas más rectas con prioridad en los semáforos

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

recursos que se dedican ahora, captar más pasaje. Los autobuses, al ser más regulares, tener mejores frecuencias de paso e ir más rápido, deberían ser más atractivos. El actual servicio, aunque recibe una buena valoración por parte de los usuarios, hace años que no deja de perder afluencia. Los índices de cobertura –la parte del coste que cubren los viajeros con su billete– son en muchas líneas muy bajos. Elemento de peso en un momento en que las administraciones se las ven y se las desean para cuadrar sus cuentas. Con todo, los autobuses de TMB siguen transportando una cifra espectacular de personas: 188 millones al año.

La mejora de la eficiencia prevista se basa en dos actuaciones clave que, en sí mismas, ya son una revolución en la vieja red de autobuses, nacida en gran parte de las antiguas líneas de tranvía. Las nuevas rutas son más rectas que las actuales, de modo que se evitan giros y pasos por zonas de tráfico compartido. Este replanteamiento permitirá abrir más carriles bus. Por otra parte –aspecto fundamental– se adaptarán los

LA INVERSIÓN

El arranque precisa de 600.000 euros, que irán, principalmente, a obras en las calles

EL CONSENSO

La necesidad de cambiar de modelo se aprobó en un pleno en el 2009

planes semafóricos a los autobuses, de modo que sólo tengan que detenerse en las paradas y no en los cruces. En algunos casos, habrá microrregulación, que permite alargar el verde a este transporte público.

Hasta aquí, unas cuantas ideas básicas ya conocidas que los últimos años se han concretado en varios proyectos nonatos que han surgido del cruce de ideas de los técnicos de TMB, del Ayuntamiento y de centros especializados como la Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona y el Cenit. Todo ello se ha hecho en base a un consenso político alcanzado en el 2009 con la aprobación en el pleno municipal de una proposición de ERC en favor de un cambio de modelo. Con todo, el PSC ayer puso en duda que la solución elegida sea la mejor.

Este nuevo proyecto llega poco más de un año después de que el anterior equipo de gobierno municipal detallara otro, el Retbus, que se quería estrenar el pasado otoño. Han pasado los meses y con CiU en la Casa Gran se ha modificado el plan para darle otro aire. Además de enterrar el nombre, que muchos relaciona-

EL OTRO PROYECTO

"El tranvía es una cosa aparte"

La presentación de la nueva red de autobuses volvió a plantear qué encaje tiene con la propuesta de conectar las dos redes de tranvía por el centro de Barcelona. Xavier Trias trató de evitar el asunto. "El tranvía es una cosa aparte", dijo el alcalde. E insistió: "No podemos estar obsesionados con él; nuestra obsesión es que funcione la red de autobuses". El alcaldel recordó que "en estos momentos no hay dinero" por lo que, sin decirlo, dio por bueno que la Generalitat lo quiera aparcar, al menos a corto y medio plazo. Recorridos apuntados para el tranvía –Urgell, Gran Via o Provença– tienen líneas del nuevo sistema de bus. También la Diagonal, que Trias descarta para el tranvía, queda cubierta en toda su extensión por los futuros autobuses.

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 24/05/12
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 58094912
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 10.025,00 € Área (cm2): 626,8 Ocupación: 60,46 % Documento: 3/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Núm. Lectores: 803000



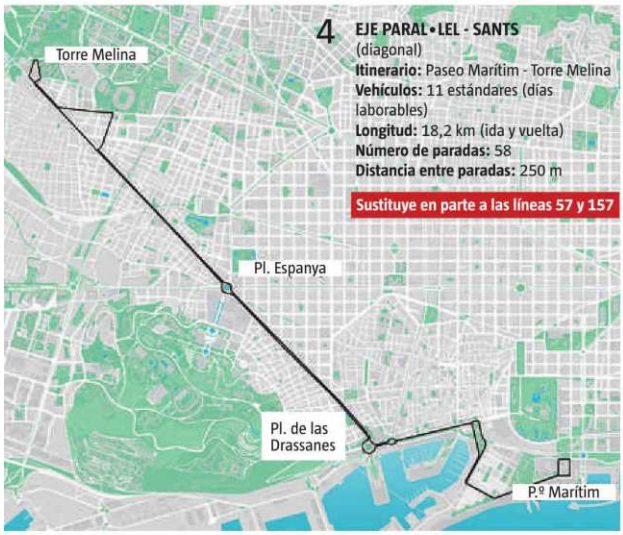
EJE GRAN VIA
(horizontal)
Itinerario: Gornal (l'Hospitalet de Llobregat) - Besòs / Verneda
Vehículos: 18 articulados y biarticulados (días laborables)
Longitud: 22,7 km (ida y vuelta)
Número de paradas: 61
Distancia entre paradas: 350 m

Sustituye a la línea 56



EJE RONDA DEL MIG
(horizontal)
Itinerario: Zona Universitària - Fabra i Puig
Vehículos: 18 articulados (días laborables)
Longitud: 19,3 km (ida y vuelta)
Número de paradas: 48
Distancia entre paradas: 350 m

Sustituye a la línea 74



EJE PARAL·LEL - SANTS
(diagonal)
Itinerario: Paseo Marítim - Torre Melina
Vehículos: 11 estándares (días laborables)
Longitud: 18,2 km (ida y vuelta)
Número de paradas: 58
Distancia entre paradas: 250 m

Sustituye en parte a las líneas 57 y 157



EJE SANTS-SARRIÀ
(vertical)
Itinerario: Pl. Espanya - Sarrià
Vehículos: 9 estándares (días laborables)
Longitud: 10,1 km (ida y vuelta)
Número de paradas: 26
Distancia entre paradas: 421 m

Sustituye a la línea 30

ban con la etapa del socialista Jordi Hereu en la alcaldía, se ha definido un modelo más extenso –el anterior tenía doce líneas–, que cubre más territorio. El proceso de implantación será más suave. Las primeras cinco rutas se estrenarán este año y ocho lo harán el 2013 (cuatro en primavera y cuatro en otoño). El calendario de las otras 15 se decidirá tras evaluar la experiencia inicial.

A simple vista, el modelo presentado ayer parece un Retbus descafeinado, pero según como se mire puede acabar siendo más radical. La razón es que, por su extensión, irá sustituyendo al actual sistema. El esquema previsto para el 2011 se sobreponía a la actual red, con la que se complementaba. Las doce líneas tenían un perfil más definido de bus de altas prestaciones. Por ejemplo, las paradas tenían una separación en el centro de la ciudad de 430 metros y en la periferia de 650. Ahora se prevén distancias menores, de entre 250 y 421 metros (las medias actuales son de 250 a 300). Las frecuencias, que iban a ser de tres minutos, ahora estarán entre cinco y ocho de media. Y la velocidad comercial, que se fijó en 15 km/h, ahora se da por buena si supera los 13 km/h, que es entre un 10% y un 15% más que la actual. La red anunciada ayer tiene una mejor cobertura territorial que el Retbus. Llega a más lugares porque tiene más líneas y más paradas.

En todo caso, se mantendrán los autobuses de barrio, los interurbanos y algunas de las líneas convencionales. ¿Cuántas? No hubo una respuesta precisa a esta pregunta. "Ahora es difícil decirlo, habrá que ver cómo funcionan las líneas que se pongan en marcha; pero evitaremos superposiciones", afirmó Jaume Tintoré, director general de autobuses de TMB. El coste del arranque del proyecto es sensiblemente inferior al del Retbus. Se han previsto 600.00 euros para las primeras cinco líneas, que se dedicarán principalmente a obras de adaptación de las calles. Para las primeras cuatro rutas del proyecto del 2011 se estimaron 4,5 millones de euros, de los que la mitad salían del municipio. El resto los iba a poner TMB y para ello reclamó una aportación extra de la ATM que no recibió. Ahora, la compañía asume el coste, que con el tiempo llegará ser cero, según la empresa, con recursos propios.

Los responsables municipales explicaron que la solución elegida no rompe con la anterior, sino que la engloba y la mejora. El modelo elegido es, a su entender, "ecléctico". El alcalde Trias dijo que "nos hemos quedado con la mejor de todas las propuestas que se han hecho para adaptarlas a nuestra ciudad". E insistió en que la implantación se hará con mucho cuidado para no soliviantar a los actuales viajeros.

Se estima que 1.870.000 ciudadanos tendrán un autobús a menos de 300 metros de su residencia, lo que representa 30.000 personas más que con el actual modelo. Ahora, sólo el 15% de los barceloneses pueden acceder a cualquier punto del municipio en menos de 40 minutos. Con la entrada en servicio del nuevo sistema, podrá hacerlo el 50%. Otro elemento clave es el fomento de la intermodalidad. Con la nueva red, el 89% de las estaciones de metro tendrán una parada de autobús a menos de 200 metros (la distancia media será de 60 metros). Hoy el 84% lo está a un promedio de 86 metros.●

ECLECTICISMO

La solución elegida suma, según Trias, lo mejor de las anteriores propuestas

LA SUSTITUCIÓN

Aún no se ha decidido cuántas líneas desaparecerán con el nuevo sistema

@ ¿VE NECESARIO CAMBIAR LA RED DE AUTOBUSES DE BARCELONA? www.lavanguardia.com/participacion