



BARCELONA TRANSPORT

# Arriba el gran bus

Barcelona projecta una nova xarxa d'autobusos d'alta capacitat que travessaran la ciutat en eixos verticals i horitzontals. Tindrà menys parades i afavorirà els transbordaments. Les 11 línies estaran operatives el 2018.

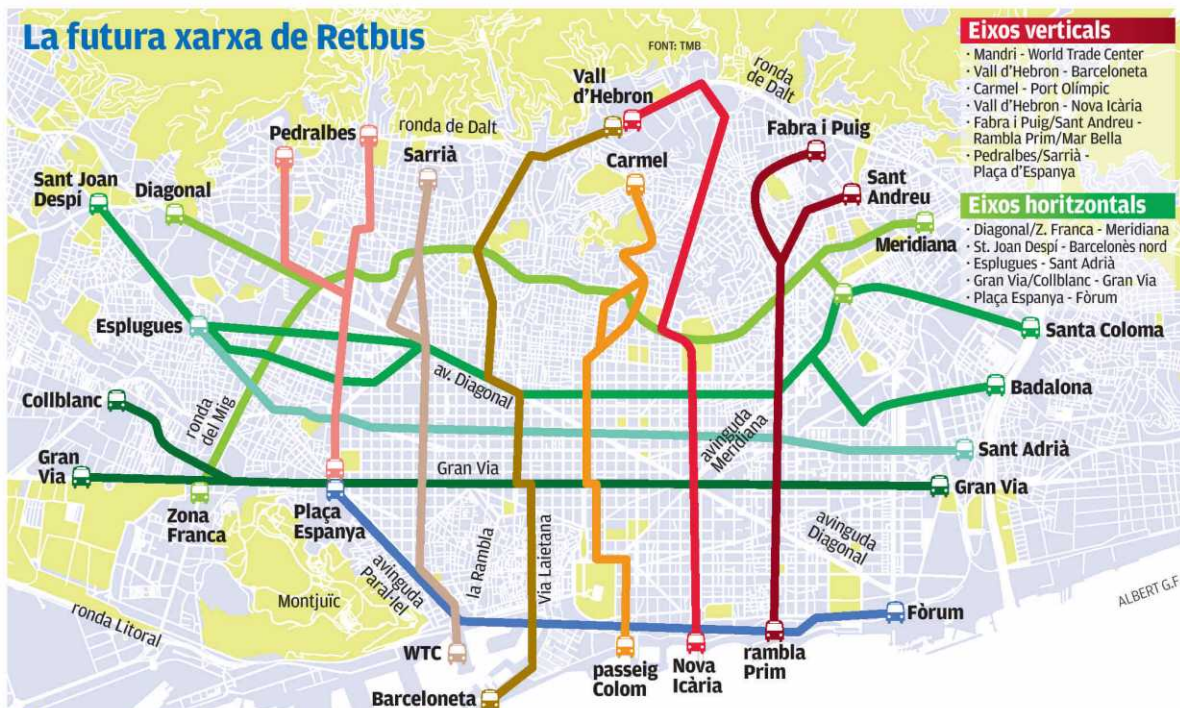
Albert Balanzà  
BARCELONA

La xarxa ortogonal d'autobús de Barcelona ja no és una mera declaració d'intencions, com la que es va aprovar l'octubre passat al ple de l'Ajuntament a instàncies d'Esquerra. Ja hi ha projecte, detalls i data aproximada de culminació: onze línies de bus amb 270 vehicles de gran capacitat que travessaran la ciutat de punta a punta, de manera progressiva, fins al 2018, i que se superposaran a la xarxa convencional actual.

L'Ajuntament de Barcelona, Transports Metropolitans (TMB) i la Universitat Politècnica de Catalunya, a través del Centre d'Innovació del Transport (Cenit), van presentar ahir sense dissimular satisfacció el nou projecte en una jornada de treball a l'Escola de Camins de la UPC.

## Els combois tindran prioritat sobre el bus actual i usaran l'espai del tramvia

El gran bus, anomenat corporativament Retbus per la seva forma de xarxa, tindrà sis eixos verticals (Bonanova - World Trade Center, Vall d'Hebron - Barceloneta, Carmel - Port Olímpic, Vall d'Hebron - Nova Icària, Fabra i Puig/Sant Andreu - Rambla Prim/Mar Bella i Pedralbes/Sarrià - plaça Espanya) i cinc eixos horitzontals (Diagonal/Zona Franca - Meridiana, Sant Joan Despí - Barcelonès nord, Esplugues - Sant Adrià, Gran Via/Collblanc - Gran Via i l'Hospitalet i plaça Espanya



### Eixos verticals

- Mandri - World Trade Center
- Vall d'Hebron - Barceloneta
- Carmel - Port Olímpic
- Vall d'Hebron - Nova Icària
- Fabra i Puig/Sant Andreu - Rambla Prim/Mar Bella
- Pedralbes/Sarrià - Plaça d'Espanya

### Eixos horitzontals

- Diagonal/Z. Franca - Meridiana
- St. Joan Despí - Barcelonès nord
- Esplugues - Sant Adrià
- Gran Via/Collblanc - Gran Via
- Plaça Espanya - Fòrum

-Fòrum). Quatre línies es bifurcaran als extrems per arribar al màxim a zones ara desassistides com el Carmel, Pedralbes, el 22@, la Ciutat de la Justícia, el Front Litoral i l'Àrea Metropolitana. També es prioritzaran els transbordaments (a menys de 100 metres) i l'arribada del nou transport públic a hospitals públics i privats fins ara poc dotats de connexió a la xarxa de servei públic.

Tot i que els traçats encara estan molt difusos i en els extrems de línia són merament orientatius, el projecte de Retbus està molt avançat en la definició de detalls com la dimensió dels combois, les opcions de circulació, la freqüència de pas i la distància entre les parades. El director general d'autobusos de TMB, Ignasi Armengol, va explicar que la nova xarxa de bus estarà formada per vehicles de 24 metres (els busos articulats actuals fan 18 metres) que tindran prioritat sobre el bus con-

vençional i que podran utilitzar el traçat del tramvia. Les parades estaran a una distància mínima de 450 metres a la zona cèntrica i a 630 metres a les antenes o extrems de línia. Tot i que hi haurà menys parades, els combois tindran un interval de 3/5 minuts i 6/10 minuts als extrems.

Un altre dels grans debats del problema del bus a la ciutat, la velocitat, també sembla que té remei amb el Retbus: el projecte preveu una velocitat comercial de 14/15 quilòmetres per hora. Ara la mitjana és d'11,7 km/h i a la Diagonal els busos no passen de 10 km/h. ■

## Pistes per als canvis a la Diagonal

Ningú ahir a l'Escola de Camins va atrevir-se a sentenciar res sobre la reforma de la Diagonal. Però a ningú se li va escapar que el projecte de nova xarxa ortogonal de busos de gran capacitat ofereix una alternativa al tramvia que anima els detractors d'un servei que encara està en fase de consolidació a la ciutat. Una de les pistes que el projecte de l'Ajuntament, TMB i la UPC va donar sobre els canvis a la gran avinguda va ser la instal·lació de parades cada 450 metres a les

zones cèntriques, una de les quals és la que va des de la Diagonal fins a la Meridiana. El que no té, de moment, el projecte són línies precisament diagonals, i si horitzontals i verticals, que cobreixen fins ara eixos oblidats com el carrer Aragó o avingudes amb connexió incompleta com la Gran Via. Per això entre els presents a l'Escola de Camins, entre els quals Jordi Portabella (ERC), Eduard Freixedes (CIU) i Ricard Riol (Plataforma pel Transport Públic), hi havia encara alguns dubtes.