17. Nuevo modelo de red de autobús: nuevas líneas RetBus de altas prestaciones y evolución de las líneas convencionales

MUNICIPIO
Barcelona

TITULAR
La red RetBus, un nuevo transporte público de superficie de alto nivel de servicio para Barcelona. Un primer paso hacia un nuevo modelo de red para Barcelona.

DESCRIPCIÓN
El RetBus es una nueva red de autobuses reticular e integrada con el resto de modos de transporte colectivo. Su configuración se adapta a la malla ortogonal del Eixample, se extiende al resto de la ciudad de Barcelona y se articula con intercambiadores en las intersecciones de los ejes. Con la implantación de esta nueva red se incrementa la jerarquización del servicio de autobuses:

- Servicio RetBus, de altas prestaciones, tiempo de viaje similar al vehículo privado.
- Servicio convencional, que en una segunda fase evolucionará y se adaptará a una topología reticular y diagonal.
- Servicio bus de barrio, movilidad local.

En el diseño de los ejes el principal objetivo ha sido asegurar los siguientes aspectos:

- La inserción en los corredores que delimitan las supermanzanas, o agrupaciones de macrobloques (equivalentes a tres manzanas del Eixample), ajustada al nuevo modelo urbanístico de la ciudad.
- La mejora de la cobertura en transporte público de las zonas residenciales y polos de actividad (22@, Sarrià, etc.).
- La conectividad y complementariedad con el resto de modos de transporte, tanto subterráneos como de superficie.

Las líneas de altas prestaciones proporcionarán un transporte en superficie con unas características similares a las del tranvía, superando las limitaciones del autobús convencional y con atractivo para captar nuevos usuarios, por la mayor frecuencia y el inferior tiempo de recorrido.

Estas ventajas se consiguen, básicamente, por el incremento del espaciamiento entre paradas y por la mayor velocidad de circulación, gracias a la creación de ondas verdes (prioridad semafórica) para los autobuses en los corredores y también en ciertos cruces, además de la habilitación de carriles segregados. Así mismo, se ha estudiado la posición y el diseño de cada uno de los intercambiadores para mejorar la conectividad entre líneas.

DATOS ECONÓMICOS Y TÉCNICOS

- Longitud total de la red: 227,3 km
- Configuración en forma de malla: 7 en sentido mar-montaña, 5 en sentido Besòs-Llobregat
- Distancia entre paradas: 400 m
- Medidas especiales de prioridad y segregación respecto al tránsito privado y a los autobuses convencionales
- Flota necesaria: 280 vehículos
- Implantación progresiva en tres fases de cuatro líneas cada una (2012-2014)

PÁGINA WEB DE REFERENCIA
www.tmb.cat

NOMBRE DE LA PERSONA RESPONSABLE DEL PROYECTO
Ayuntamiento de Barcelona y TMB.