22. RetBus

MUNICIPIO
Barcelona

TITULAR
La red RetBus, un nuevo transporte público de superficie de alto nivel de servicio para Barcelona.

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: 650 m (430 m en la zona central).
- 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 (2011-2013).

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
El RetBus es una nueva red de autobuses reticular integrada con el resto de transportes públicos. Su configuración se adapta a la malla ortogonal de la ciudad de Barcelona, con intercambiadores en las intersecciones. Con la implantación de esta nueva red se crea una jerarquización en el servicio de autobuses:
- RetBus, de altas prestaciones, tiempo de viaje parecido al vehículo privado.
- Convencional, máxima cobertura, para viajes cortos o de conexión.
- Bus de barrio, movilidad local.

En el diseño de los ejes se ha tenido como objetivo asegurar:
- La mejora de la cobertura con transporte público en 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.
- Su conexión con los servicios metropolitanos de Cercanías, metro o bus interurbano metropolitano en los terminales de las líneas.

El RetBus proporcionará un transporte en superficie con unas características similares a las del tranvía, superando las limitaciones del autobús convencional y con suficiente atractivo como para captar nuevos usuarios, por la más alta frecuencia y el menor tiempo de recorrido.

Estas ventajas se consiguen, básicamente, por el incremento del espaciamiento entre paradas y por proporcionar una mayor velocidad de circulación, a través de una cierta prioridad en los cruces, la creación de carriles segregados y la generación de puntos donde se facilite el adelantamiento de autobuses. Asimismo, se ha estudiado la posición y el diseño de cada uno de los intercambiadores para mejorar la conectividad entre líneas.

La flota prevista es de 280 vehículos y, con una frecuencia de paso de 3 minutos en el tronco central y de 6 en las antenas, dará una capacidad de 60.000 pax/h. La velocidad comercial se incrementará en un 28% hasta alcanzar los 15 km/h.

PÁGINA WEB
www.tmb.cat

RESPONSABLE DEL PROYECTO
TMB, Ayuntamiento de Barcelona y CENIT.