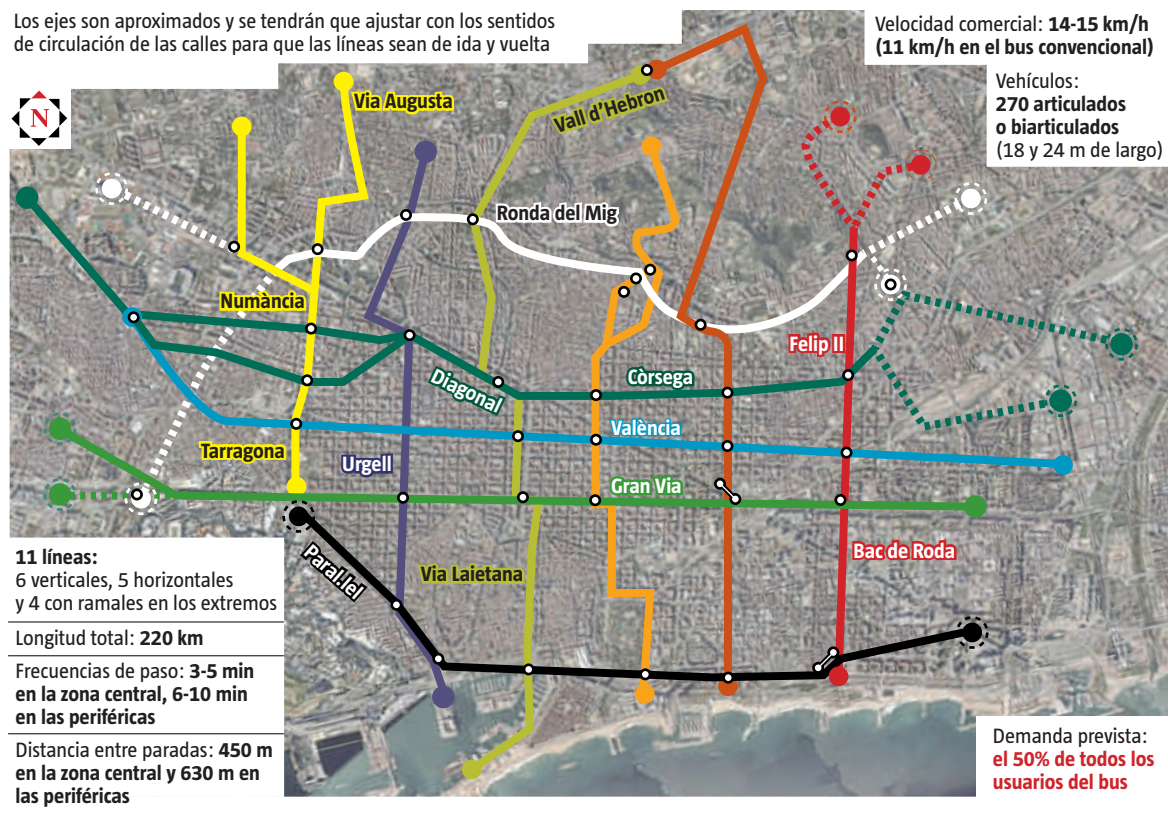


RetBus: una nueva oferta de transporte público de superficie

Los ejes son aproximados y se tendrán que ajustar con los sentidos de circulación de las calles para que las líneas sean de ida y vuelta



FUENTE: TMB y Google Earth

LA VANGUARDIA

Barcelona creará una red con once líneas de buses rápidos

El servicio, bautizado RetBus, seguirá un esquema ortogonal y se implantará por fases. Las pruebas podrían comenzar este año

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

La anunciada red ortogonal de autobuses de Barcelona va tomando forma. Al menos sobre el papel. TMB presentó ayer una propuesta con once líneas, bautizada RetBus (en referencia a la retícula que seguirán) que circularán por seis ejes verticales (mar-montaña) y cinco horizontales (Besòs-Llobregat). Los vehículos tendrán carriles propios con paradas más separadas y velocidades más competitivas que hoy. Con todo, esta red, que se implantará por fases, no sustituirá a la actual. Las líneas convencionales y las de barrio se mantendrán, aunque se reajustarán.

Todavía no hay un calendario para la puesta en servicio del RetBus, aunque TMB está en disposición de estrenar los primeros corredores ya, con los recursos de que dispone. Eso sí, son imprescindibles unas condiciones físicas (segregación de carriles, semaforización favorable o creación de zonas de adelantamiento). “Estamos en la fase de estudios técnicos, en las que consideramos otras mejoras, como la L9 del metro o la reforma de la Diagonal”, explicó la concejal de Seguridad y Movilidad y presidenta de la compañía, Assumpta Escarp. Las primeras pruebas piloto podrían llevarse a cabo este mismo año en el corredor de la Ronda del Mig. Pero el ritmo de

implantación será gradual: dos o tres líneas cada año.

Hace años que TMB estudia la reforma de la red para hacerla más eficiente siguiendo el esquema ortogonal del centro de la ciudad. Para ello ha trabajado con técnicos del área de Movilidad del Ayuntamiento, la Agència d'Ecologia Urbana, el Centre d'Innovació del Transport (Cenit) y uno de los expertos más reconocidos en la materia a nivel internacional, Carlos F. Daganzo, catedrático de la Universidad de California, en Berkeley. El espaldarazo político definitivo tuvo lugar el pasado 30 de octubre con la aprobación en el pleno municipal de una proposición de ERC en favor del cambio de modelo.

A diferencia de propuestas anteriores, la solución presentada ayer no es radical. En vez de sustituir a la actual, se superpondrá otra nueva, de altas prestaciones, de modo que Barcelona tendrá tres niveles: el bus de barrio, el convencional y el RetBus. “Que-

remos mantener las líneas actuales, que funcionan y que muchos barceloneses consideran suyas, sobre para los trayectos cortos”, explicó el director general de autobuses de la compañía, Ignasi Armengol. “Pero también daremos un salto con un servicio nuevo –añadió– para quienes hagan desplazamientos más largos en los que no hacen falta tantas para-

El nuevo sistema se superpondrá a las líneas convencionales y de barrio actuales, que se reajustarán

das y la velocidad importa”.

El elemento clave es la eficiencia. Con sólo once líneas y 220 kilómetros –el 13% de la red actual– el RetBus será capaz de transportar con mayor velocidad comercial –14 o 15 km/h en vez de los 11 km/h de hoy– casi todo el pasaje que ahora va en autobús –700.000 personas al día–. Con todo, el objetivo es que se quede con la mitad. El Ayuntamiento estudia mejoras en la circulación para que estos buses exprés puedan circular con prioridad. Una son los ajustes de los planes semaforizados a su marcha tipo y no a la de los coches en las calles por las que vayan. Otra es la creación de cápsulas, en los que estos vehículos tienen derecho de paso sobre el resto del tráfico. También se trabaja en el sistema que les permita adelantar y en la posibilidad de que compartan plataforma con el tranvía en un tramo de la futura Diagonal.●

EL DATO

La ATM alerta del coste del transporte

■ El RetBus fue presentado en la UPC en una jornada sobre gestión eficiente de autobuses. En ella, Marc García, director técnico de la ATM, alertó del “elevado coste” del “exitoso modelo” de transporte público de Barcelona. Por ello, y más en tiempos de crisis, abogó por la eficiencia también en lo económico, aunque suponga “eliminar algún servicio”.



¿POR QUÉ PREFIERE UTILIZAR MÁS EL COCHE QUE EL TRANSPORTE PÚBLICO?
www.lavanguardia.es/encuestas