

Barcelona, 24 d'agost de 2022

Celebrem les millores anunciades a l'H12, però recordem que no solucionen els problemes actuals de la línia



Font: Ajuntament de Barcelona

Aplaudim que s'aposti per la millora del transport públic en superfície, sobretot tenint en compte els dèficits als semàfors i al disseny i control de molts carrils bus actuals

Demanem que es treballi per augmentar la velocitat i plantegem propostes: un carril totalment segregat, parades dobles a tot el recorregut, prioritat semafòrica, reduir parades i evitar girs

Al futur, plantegem la conversió d'aquesta línia en un tramvia per la Gran Via, prolongant l'actual línia T5 fins a la Plaça Ildefons Cerdà

Aquest 24 d'agost, TMB ha anunciat un seguit de millores en la línia H12. Les noves prestacions anunciades, que s'iniciaran a partir de 2023 i tindran una durada de quatre anys, se centren sobretot en millores tecnològiques, apostant per l'**electrificació total** de la línia mitjançant carregadors a les cotxeres i a les terminals de la línia, la **millora de la regularitat** mitjançant una millor comunicació entre els centres de control de trànsit i l'activació intel·ligent de la prioritat semafòrica a determinades cruïlles, i apostar pel coneixement de la demanda en temps real mitjançant la **sensorització i la informació a bord** del bus.

Des de la PTP aplaudim sempre que s'aposti per la millora del transport públic en superfície. Sempre hem destacat la desídia de l'administració vers la millora la qualitat del servei del bus a Barcelona (especialment en termes de velocitat) i la manca d'estratègies per tal de **considerar l'autobús una alternativa real al vehicle privat**. En els últims anys algunes de les reformes urbanístiques han relegat l'autobús a un segon terme, i s'ha mantingut la **manca de control en les invasions al carril bus**, cosa que ha impactat negativament en la qualitat del servei. Així, si el 2004 la velocitat comercial en hora punta era d'11,90 km/h i en hora vall de 12,43 km/h, les dades de TMB del 2022 mostren que aquestes velocitats han caigut fins als 11,37 km/h i 12,07 km/h, respectivament. Per tant, tot i l'aposta per la xarxa ortogonal, l'autobús a Barcelona és avui més lent i ineficient, de manera que **incorporar millores per aquest servei no només és una decisió correcta sinó que és una prioritat**.

Celebrem les millores tecnològiques, però no superen algunes de les limitacions actuals de la línia

Les millores proposades són un avenç per a la línia i per al futur de la xarxa ortogonal de bus. En primer lloc, l'**electrificació de la flota**, en tant que pot suposar una certa rigidesa en l'explotació de la línia, permetrà encaminar-nos al compliment dels **objectius de l'Agenda 2030**. En segon lloc, la **coordinació entre el centre de control de bus i de trànsit**, a través de sistemes intel·ligents de prioritat semafòrica, pot contribuir a la **fluïdesa d'una de les principals avingudes de la ciutat**. Cal celebrar aquestes mesures, i des de la PTP instem que no es limitin a una sola línia sinó que siguin d'**implantació immediata a la resta de corredors de la xarxa ortogonal**.

Tanmateix, creiem fermament que la millora del servei a la línia H12 **no ha de limitar-se a incorporar millores tecnològiques** sinó que ha de passar també per una incorporació d'elements i actuacions que permetin **millorar la velocitat** i l'eficiència del servei, convertint-lo en un autèntic sistema BRT (*Bus Rapid Transit*). Concretament, proposem:

- Apostar per un **carril bus exclusiu i completament segregat** d'altres vehicles (incloent-hi també el taxi).
- Adoptar una **política decidida per una gestió activa i eficient del control de les infraccions**, accelerant els programes de disciplina del carril bus, la incorporació de càmeres embarcades als vehicles de l'operador o bé directament als vehicles de la Guàrdia Urbana.
- **Incrementar el nombre de parades dobles** al llarg de tota la Gran Via, especialment aquelles que fan d'intercanviador amb una altra línia de transport públic, augmentant la velocitat comercial. Aquesta mesura contribueix a reduir els temps de parada no només a la línia H12 sinó també a altres línies de bus urbanes i interurbanes.
- Assegurar la instal·lació de **sistemes intel·ligents de prioritat semafòrica** en la major part de cruïlles de l'Eixample, així com en els punts més conflictius de la ruta.
- **Buscar l'augment de la distància entre parades** a l'actual línia allà on els intercanvis entre les línies de la xarxa ho permetin, procurant situar-les a prop de les cruïlles i dels accessos a altres modes de transport públic.

- Permetre la **pujada i baixada dels usuaris per totes les portes** com passa amb el tramvia i amb qualsevol BRT existent.
- **Evitar els possibles girs de vehicles sobre el recorregut dels autobusos**, ja que les maniobres de gir de cotxes, furgonetes i motos (especialment a l'Eixample) obliguen a ocupar temporalment el carril bus per a realitzar-les, penalitzant notablement la velocitat comercial de la línia.

El volum actual de demanda del corredor justifica un eix tramviari

Tanmateix, el volum actual i potencial d'usuaris de la línia H12 fa que fins i tot un BRT pugui quedar-se curt de capacitat en un futur no molt llunyà. Per tot això, des de la PTP defensem fermament estudiar la **integració de la Gran Via a la xarxa tramviària de la ciutat, perllongant l'actual línia T5 fins a la plaça Ildefons Cerdà**. Aquest eix, si bé està parcialment cobert pel metro, ho està de manera discontinua i segregada en diverses línies i xarxes independents (al tram sud per la Línia 8 i els serveis suburbans de la línia Llobregat-Anoia, i al tram central de l'avinguda per la Línia 1 del metro i després per la Línia 2). Una línia de tramvia contínua entre la plaça d'Ildefons Cerdà, el Besòs i Badalona afavoriria els desplaçaments ràpids i accessibles sense fer cap transbord ni enllaç a la segona avinguda més important de Barcelona. Concretament:

- El tramvia **permetria superar les limitacions de capacitat de la línia H12** en incorporar un mode de transport de més capacitat (4000-8000 viatgers/hora respecte als 2000 viatgers/hora de l'autobús), especialment al tram central de la línia entre la Plaça Espanya i Glòries.
- Permetria un **accés i sortida dels passatgers més ràpid i accessible**, augmentant notablement la velocitat comercial (tal com ha succeït a les xarxes actuals del Trambaix i el Trambesòs, i passarà a la Diagonal).
- **Reduiria el cost d'explotació per passatger**, passant d'1,47 € per viatger efectuat en autobús a 1,13 € per viatger en tramvia.
- **Optimitzaria la circulació d'autobusos interurbans, creant nous intercanviadors** potents entre bus, tramvia, metro i tren a Ildefons Cerdà, Plaça Espanya, Passeig de Gràcia i Glòries / Estació del Nord. Això permetria millorar la de freqüència de les línies de bus interurbà. **Desincentivaria notablement l'ús del vehicle privat** alliberant una part important de vehicles que avui discorren pel centre de la ciutat.
- Permetria **naturalitzar i reurbanitzar la segona gran avinguda de Barcelona**, tal com succeirà a l'avinguda Diagonal i tal com ha succeït a Saragossa o Sevilla, on la xarxa d'autobusos ha passat a ser un sistema d'aportació al tramvia de la ciutat.

Per aquests motius, celebrem la incorporació de noves mesures que ajudin a millorar la línia a curt termini, però instem a l'Ajuntament de Barcelona a convertir l'H12 en un sistema BRT potent i segregat i a plantejar una futura transformació tramviària per la Gran Via.