

Barcelona, 24 de agosto de 2022

Celebramos las mejoras anunciadas en el H12, pero recordamos que no solucionan los problemas actuales de la línea



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona

Aplaudimos que se apueste por la mejora del transporte público en superficie, sobre todo teniendo en cuenta los déficits en los semáforos y en el diseño y control de muchos carriles bus actuales

Pedimos que se trabaje para aumentar la velocidad y planteamos propuestas: un carril totalmente segregado, paradas dobles en todo el recorrido, prioridad semafórica, reducir paradas y evitar giros

Al futuro, planteamos la conversión de esta línea en un tranvía por la Gran Via, prolongando la actual línea T5 hasta la Plaza Ildefons Cerdà

Este 24 de agosto, TMB ha anunciado una serie de mejoras en la línea H12. Las nuevas prestaciones anunciadas, que se iniciarán a partir de 2023 y tendrán una duración de cuatro años, se centran sobre todo en mejoras tecnológicas, apostando por la **electrificación total** de la línea mediante cargadores en las cocheras y en las terminales de la línea, la **mejora de la regularidad** mediante una mejor comunicación entre los centros de control de tráfico y la activación inteligente de la prioridad semafórica en determinados cruces, y apostar por el

conocimiento de la demanda en tiempo real mediante la **sensorización y la información a bordo** del bus.

Desde la PTP aplaudimos siempre que se apueste por la mejora del transporte público en superficie. Siempre hemos destacado la desidia de la administración hacia la mejora de la calidad del servicio del bus en Barcelona (especialmente en términos de velocidad) y la falta de estrategias para **considerar el autobús una alternativa real al vehículo privado**. En los últimos años, algunas de las reformas urbanísticas han relegado el autobús a un segundo plano, manteniendo la **falta de control en las invasiones en el carril bus**, lo que ha impactado negativamente en la calidad del servicio. Así, si en 2004 la velocidad comercial en hora punta era de 11,90 km/h y en hora valle de 12,43 km/h, los datos de TMB de 2022 muestran que estas velocidades han caído hasta los 11,37 km/h y 12,07 km/h, respectivamente. Por tanto, a pesar de la apuesta por la red ortogonal, el autobús en Barcelona es hoy más lento e ineficiente, por lo que **incorporar mejoras por este servicio no solo es una decisión correcta, sino que es una prioridad**.

Celebramos las mejoras tecnológicas, pero no superan algunas de las limitaciones actuales de la línea

Las mejoras propuestas son un avance para la línea y para el futuro de la red ortogonal de bus. En primer lugar, la electrificación **de la flota**, en tanto que puede suponer cierta rigidez en la explotación de la línea, permitirá encaminarnos al cumplimiento de los **objetivos de la Agenda 2030**. En segundo lugar, la **coordinación entre el centro de control de bus y de tráfico**, a través de sistemas inteligentes de prioridad semafórica, puede contribuir a la **fluidez de una de las principales avenidas de la ciudad**. Es necesario celebrar estas medidas, y desde la PTP instamos a que no se limiten a una sola línea, sino que sean de **implantación inmediata al resto de corredores de la red ortogonal**.

Sin embargo, creemos firmemente que la mejora del servicio en la línea H12 **no debe limitarse a incorporar mejoras tecnológicas**, sino que debe pasar también por una incorporación de elementos y actuaciones que permitan **mejorar la velocidad** y la eficiencia del servicio, convirtiéndolo en un auténtico sistema BRT (*Bus Rapid Transit*). Concretamente, proponemos:

- Apostar por un **carril bus exclusivo y completamente segregado** de otros vehículos (incluyendo también el taxi).
- Adoptar una **política decidida por una gestión activa y eficiente del control de las infracciones**, acelerando los programas de disciplina del carril bus, la incorporación de cámaras embarcadas en los vehículos del operador o directamente en los vehículos de la Guardia Urbana.
- **Incrementar el número de paradas dobles** a lo largo de toda la Gran Via, especialmente aquellas que hacen de intercambiador con otra línea de transporte público, aumentando la velocidad comercial. Esta medida contribuye a reducir los tiempos de parada no solo en la línea H12 sino también en otras líneas de bus urbanas e interurbanas.

- Asegurar la instalación de **sistemas inteligentes de prioridad semafórica** en la mayor parte de cruces del Eixample, así como en los puntos más conflictivos de la ruta.
- **Buscar el aumento de la distancia entre paradas** en la actual línea allá donde los intercambios entre las líneas de la red lo permitan, procurando situarlas cerca de los cruces y de los accesos a otros modos de transporte público.
- Permitir la **subida y bajada de los usuarios por todas las puertas** como ocurre con el tranvía y con cualquier BRT existente.
- **Evitar los posibles giros de vehículos sobre el recorrido de los autobuses**, ya que las maniobras de giro de coches, furgonetas y motos (especialmente en el Eixample) obligan a ocupar temporalmente el carril bus para realizarlas, penalizando notablemente la velocidad comercial de la línea.

El volumen actual de demanda del corredor justifica un eje tranviario

Sin embargo, el volumen actual y potencial de usuarios de la línea H12 hace que incluso un BRT pueda quedar corto de capacidad en un futuro no muy lejano. Por todo ello, desde la PTP defendemos firmemente estudiar la **integración de la Gran Vía en la red tranviaria de la ciudad, prolongando la actual línea T5 hasta la plaza Ildefons Cerdà**. Este eje, si bien está parcialmente cubierto por el metro, lo está de forma discontinua y segregada en varias líneas y redes independientes (en el tramo sur por la Línea 8 y los servicios suburbanos de la línea Llobregat-Anoia, y en el tramo central de la avenida por la Línea 1 del metro y después por la Línea 2). Una línea de tranvía continua entre la plaza de Ildefons Cerdà, el Besòs y Badalona favorecería los desplazamientos rápidos y accesibles sin realizar ningún transbordo ni enlace a la segunda avenida más importante de Barcelona. Concretamente:

- El tranvía **permitiría superar las limitaciones de capacidad de la línea H12** al incorporar un modo de transporte de mayor capacidad (4000-8000 viajeros/hora respecto a los 2000 viajeros/hora del autobús), especialmente en el tramo central de la línea entre la Plaza España y Glòries.
- Permitiría un **acceso y salida de los pasajeros más rápido y accesible**, aumentando notablemente la velocidad comercial (tal y como ha sucedido en las redes actuales del Trambaix y el Trambesòs, y pasará a la Diagonal).
- **Reduciría el coste de explotación por pasajero**, pasando de 1,47 € por viajero efectuado en autobús a 1,13 € por viajero en tranvía.
- **Optimizaría la circulación de autobuses interurbanos, creando nuevos intercambiadores** potentes entre bus, tranvía, metro y tren en Ildefons Cerdà, Plaza España, Paseo de Gracia y Glòries/Estació del Nord. Esto permitiría mejorar la frecuencia de las líneas de bus interurbano. **Desincentivaría notablemente el uso del vehículo privado, liberando** a una parte importante de vehículos que hoy discurren por el centro de la ciudad.
- Permitiría **naturalizar y reurbanizar la segunda gran avenida de Barcelona**, tal y como sucederá en la avenida Diagonal y tal y como ha sucedido en Zaragoza o Sevilla, donde la red de autobuses ha pasado a ser un sistema de aportación al tranvía de la ciudad.

Por estos motivos, celebramos la incorporación de nuevas medidas que ayuden a mejorar la línea a corto plazo, pero instamos al Ayuntamiento de Barcelona a convertir el H12 en un sistema BRT potente y segregado ya plantear una futura transformación tranviaria por la Gran Via.