



La nova xarxa d'autobusos de Barcelona

- » En els propers dos anys la ciutat culminarà el procés de desplegament de la Nova Xarxa de Bus i la reconfiguració de tot el servei d'autobusos de la ciutat
- » Barcelona passarà a comptar amb un total de 97 línies d'autobús que estaran dividides en tres nivells: Nova Xarxa de Bus, línies convencionals o complementàries i busos de barri
- » El desplegament de les 12 línies que resten de la Nova Xarxa de Bus es farà en dues subfases a la tardor d'aquest any i a la tardor de l'any que ve
- » Els ciutadans passaran a disposar d'un servei d'altres prestacions més intuïtiu i fàcil d'utilitzar, més eficient, amb major connectivitat i millor intermodalitat amb la resta de transport públic
- » Amb la darrera fase, el 95% de la població passarà a disposar d'un servei de bus d'altres prestacions a menys de 300 metres de casa

» Un nou servei de bus per la ciutat

El Govern municipal està compromès amb potenciar i millorar el transport públic de la ciutat amb l'objectiu d'oferir als ciutadans un transport col·lectiu sostenible i eficient que doni el millor servei amb la màxima qualitat. En aquest marc, el desplegament definitiu de la Nova Xarxa de Bus i la configuració de la resta de les línies esdevenen dos dels principals reptes que té Barcelona en matèria de transport públic. L'aposta s'emmarca en el compliment dels objectius que marca el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018, de fomentar els desplaçaments a peu, en bici i en transport públic. Cal recordar que per arribar a complir la legislació en matèria de contaminació atmosfèrica cal reduir en un 21% els desplaçaments en vehicle privat.

Actualment a Barcelona hi ha 16 línies d'autobusos d'altres prestacions en funcionament: D20, H6, H12, V7 i V21 (octubre 2012); H8, H10, H16, V3 i V17 (novembre 2013); H14, V15 i V27 (setembre 2014); H4, V11, V13 (febrer 2016). Aquestes registren unes 300 mil validacions diàries i concentren el 42% de la demanda dels autobusos de Barcelona. La Nova Xarxa ofereix als usuaris:

- ✓ *Més freqüència de pas, de 5-8 minuts els dies feiners de 7 a 21 hores*
- ✓ *Menys temps d'espera i de viatge*
- ✓ *Més regularitat i fiabilitat del servei*
- ✓ *Més facilitat d'ús*
- ✓ *Més connectivitat i millor cobertura del territori*
- ✓ *Millora de la informació estàtica i dinàmica als passatgers, tant a les parades com als vehicles*

El Govern municipal emprèn ara la tasca de finalitzar el desplegament final de la Nova Xarxa de Bus, que es realitzarà en dues subfases: **una primera a la tardor del 2017 i una segona a la tardor del 2018**. Aquesta model també implicarà una remodelació de l'actual xarxa d'autobús en superfície, que quedarà estructurada en tres nivells: Nova Xarxa de Bus, línies convencionals o complementàries i busos de barri o de proximitat. Un cop finalitzat aquest procés, la ciutat passarà a comptar amb **un total de 97 línies**:

- **28 línies de NXB: 8 horitzontals, 17 verticals i 3 diagonals**
- **43 línies convencionals o complementàries**
- **26 línies de proximitat i bus del barri**

Culminarà així la remodelació total i global del transport públic de Barcelona més important dels últims anys.

» Procés d'informació i debat

Per realitzar aquest desplegament final s'ha dut a terme un ampli procés d'informació i debat a entitats i veïnat que s'ha anat desenvolupant en diverses fases.

El procés va arrencar amb la primera proposta de Xarxa Bus al grup de treball de Transport Públic del Pacte per la Mobilitat, en les sessions realitzades el 14 i 21 de juliol de 2016. El treball dut a terme amb els participants va generar aportacions diverses que van ser valorades i parcialment incorporades en la proposta.

Posteriorment, es va realitzar un intens treball intern amb els districtes, per tal de consensuar tècnica i políticament la proposta de la Xarxa de Bus. En total es van realitzar quatre reunions internes per districte: una de diagnosi, una de presentació, i dues de retorn, per concretar els canvis que calia introduir respecte de la proposta inicial, en consideració a les necessitats i inquietuds detectades per cada districte.

Un cop introduïdes les modificacions respecte la proposta inicial, el primer trimestre del 2017 s'ha dut a terme el procés d'informació i debat obert a la ciutadania, mitjançant un total de 17 sessions d'informació i debat a tots als districtes de la ciutat. A Ciutat Vella, Les Corts, Sarrià-St. Gervasi, Gràcia i Sant Martí s'ha dut a terme una sessió per districte i als districtes de l'Eixample, Nou Barris, Sants, Sant Andreu i Horta, s'han realitzat dues o tres sessions. A banda, s'ha fet una sessió de retorn i validació de la proposta amb el grup de transport públic del Pacte per la Mobilitat i una amb un grup específic de treball del Consell de la Gent Gran.

L'objectiu de les sessions territorials ha estat posar en comú la proposta de Nova Xarxa de Bus completa per conèixer-la a fons, debatre-la i facilitar que la ciutadania fes propostes de millora, a partir del seu coneixement quotidià, abans de la seva posada en marxa.

Tot el procés ha estat acompanyat i complementat per la plataforma digital de participació *decidim.barcelona*, on s'han publicat les cites presencials (per facilitar l'assistència de les persones interessades), tota la documentació treballada (presentacions, plànols, etc.), i les actes i les propostes sorgides en les sessions. Paral·lelament la ciutadania ha presentat online un considerable nombre de propostes, algunes coincidents amb les plantejades a les sessions presencials. La plataforma ha garantit la participació oberta, compartida i activa, del procés.

El nombre de participants presencials ha estat de **1.750 persones**, i s'han obtingut un total de **384 propostes**. D'aquestes, 259 provenen de les sessions d'informació i debat i les 125 restants han estat proposades directament per la ciutadania a través de la plataforma *decidim.barcelona*.

De totes les aportacions analitzades, el 60% s'han resolt o bé com millores a incorporar al projecte (41 peticions incorporades) o bé s'han resolt justificant, explicant els diferents aspectes del projecte (185 aclariments de dubtes, queixes, preguntes). El 40% restant s'ha considerat que no es poden admetre per raons diverses.

Les principals peticions incorporades al projecte inclouen els aspectes següents:

- ✓ *Ajustos de parades.*
- ✓ *Ajustos de recorreguts i de cobertura territorial.*
- ✓ *Millora de les àrees d'intercanvi (més senyalització, pantalles indicadores de temps, etc..).*
- ✓ *Augment de la informació a les parades sobre la proximitat dels hospitals.*
- ✓ *Dictamen sobre la proposta de la Xarxa de Bus al grup de transport públic del Pacte.*
- ✓ *Aplicació de mesures per millorar el pas i la velocitat en algunes línies.*
- ✓ *Sincronització de semàfors.*
- ✓ *Campanya de difusió i comunicació de la Nova Xarxa de Bus a tots els barris de la ciutat.*
- ✓ *Estudi i millora de la circulació a l'entorn de la Maquinista.*
- ✓ *Estudi i reducció de distància entre parades en determinades ubicacions.*
- ✓ *Revisió i millora de la numeració dels busos de les línies convencionals i dels busos de barri.*
- ✓ *Increment de la instal·lació de marquesines.*
- ✓ *Campanya educativa per millorar el civisme a les parades.*

Fruit d'aquest procés d'informació i debat ha quedat definida la xarxa global i definitiva dels autobusos de la ciutat.



» La Nova Xarxa de Bus

En el cas de la Nova Xarxa de Bus, en els propers dos anys es realitzarà el desplegament final de les **12 noves línies** que falten per implantar, que tindrà lloc en dues subfases:

Tardor 2017:

- ✓ **V5 → M. DEU DEL PORT - PEDRALBES:** Mare de Déu del Port – Olzinelles (Moianès)– Comtes Bell-lloc (Joan Güell) – Carles III - Av. Pedralbes – Monestir Pedralbes.
- ✓ **V29 → FÒRUM - ROQUETES:** Josep Pla (Selva de Mar) - Pont del Treball Digne – La Sagrera – Meridiana - Fabra i Puig (Dublín) - Pi i Molist - Via Júlia – Almansa (Artesania) - Roquetes - Trinitat Nova.
- ✓ **V31 → MAR BELLA - TRINITAT VELLA:** Bac de Roda (Espronceda) - Llull – Rambla Prim- Pont del Treball Digne - La Sagrera - Berenguer de Palou – Segre - Pg. Torras i Bages - Trinitat Vella.
- ✓ **D40 → PL. ESPANYA - ROQUETES:** Pl. Espanya - Estació de Sants – Francesc Macià - Travessera de Gràcia – Via Augusta - Príncep d'Astúries (Balmes) - Pl.Lesseps - Travessera de Dalt - Av. Mare de Déu de Montserrat – Ramon Albó (Av. de Borbó) - Pl. Virrei Amat - Pi i Molist - Pl. Lluçmajor – Artesania (Almansa) – Guineueta.

Tardor 2018:

- ✓ **H2 → AV. ESPLUGUES - TRINITAT NOVA:** Hospital Sant Joan de Déu – Campus Nord UPC – Monestir Pedralbes - Col·legis Sarrià - Alfonso Comín / Hospital Quirón – Carmel – Pg. Fabra i Puig – Pg. Valldaura - Via Júlia - Trinitat Nova.
- ✓ **V1 → GRAN VIA L'HOSPITALET - AV. D'ESPLUGUES:** Polígon Pedrosa - Fira - Pl. Europa - Amadeu Torner - L'Aprestadora - Riera Blanca - Aristides Maillol - Dr. Marañón - González Tablas - Hospital Sant Joan de Déu.
- ✓ **V9 → AV. PARALLEL – SARRIA :** Av. Paral·lel - Metro Poble Sec – Entença (Viladomat) - Dr. Fleming - Ganduxer - Via Augusta - Calatrava - Anglís (Iradier) – Ronda de Dalt.
- ✓ **V19 → BARCELONETA - PL. ALFONSO COMÍN:** Pg. Borbó – Pla de Palau – Marquès de l'Argentera - Pg. Picasso - Pg. Lluís Companys - Arc de Triomf - Pl. Joanic- Pg. Pi i Margall - Ctra. Carmel - Pg. Mare de Déu del Coll – Viaducte de Vallcarca – Alfonso Comín / Hospital Quirón.
- ✓ **V23 → POBLENOU - CAN MARCET :** Badajoz (Pamplona) - Independència (Dos de Maig) - Hospital de Sant Pau - Av. Mare de Déu de Montserrat - Rbla. Carmel - Av.de l'Estatut - Mundet, L3 Ronda de Dalt.

- ✓ **V25 → POBLENOU - HORTA:** Llacuna (Roc Boronat) - Meridiana - Trinxant (Navas) - Pg. Maragall - Tajo - Av. Estatut (Jerez) - Ctra. Cerdanyola, Cementiri d'Horta.
- ✓ **V33 → FÒRUM - SANTA COLOMA:** Fòrum – Eduard Maristany - St. Ramón dePenyafort - Alfons Magnànim - Extremadura - Rbla. Guipúscoa – Balmes, Sant Adrià - Bon Pastor - Baró de Viver - Pont Sta. Coloma - Santa Coloma, Santa Rosa.
- ✓ **D50 → CIUTAT MERIDIANA – PL. CATALUNYA:** Av. Vallbona – Via Júlia – Pg. Verdum – Pi i Molist – Av. De Borbó – Pg. Maragall – Sant Antoni Ma Claret – Dos de Maig – Mallorca – Pg. De Sant Joan – Ronda Sant Pere – Pl. Catalunya.

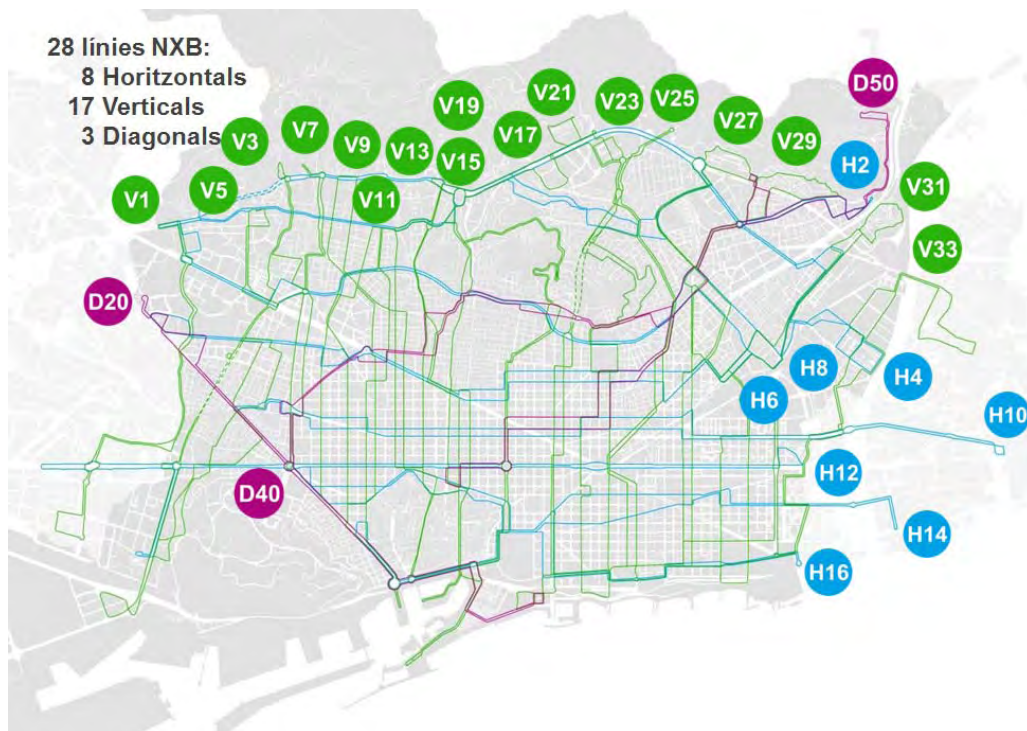


El desplegament d'aquesta nova fase implicarà modificacions en línies ja existents. Així, abans de finalitzar el 2018, s'actuarà sobre **8 línies** de la Nova Xarxa de Bus que inclouran variacions de traçat:

- ✓ **H6 → ZONA UNIVERSITARIA-ONZE DE SETEMBRE:** La línia deixarà de circular pels carrers Cartagena i Mare de Déu de Montserrat per realitzar un recorregut més directe per la Ronda de Guinardó. Al districte de Sant Andreu es perllongarà de Fabra i Puig fins a la Rbla. Onze de Setembre.
- ✓ **H8 → CAMP NOU- BON PASTOR:** En sentit Besòs la línia circularà per Travessera de les Corts entre els carrers d'Arizala i Comandante Benítez. A l'extrem nord, la línia es perllongarà fins al Bon Pastor passant pel carrer Sas, realitzant el terminal al carrer Ciudad de la Asunción. En sentit Llobregat la línia circularà pel Pg. de l'Havana per tal de servir també en aquest sentit la zona de La Maquinista.
- ✓ **H10 → PLAÇA DE SANTS-OLÍMPIC DE BADALONA:** A la zona de Sants la línia s'escurçarà a la Plaça de Sants deixant de circular per l'Av. Madrid.
- ✓ **H14 → PARAL·LEL- SANT ADRIÀ:** Modificarà el seu recorregut al Poblenou per circular pels carrers Marroc, Tànger, Pere IV i Cristòbal de Moura.

- ✓ **H16** → **PASSEIG ZONA FRANCA-CAMPUS BESÒS**: A l'extrem nord la línia perllongarà el seu recorregut fins al nou Campus Universitari del Besòs. Al barri de Sant Antoni, la línia deixarà de circular de tornada pel carrer Sepúlveda per canviar al carrer Manso.
- ✓ **V13** → **PLA DE PALAU-RONDA DE DALT**: Perllongarà el seu final actual a la Ronda de Dalt passant per l'Av. Tibidabo.
- ✓ **V15** → **BARCELONETA-ALFONSO COMÍN**: Escurçarà el seu recorregut a la Pl. Alfonso Comín (la resta del recorregut actual el realitzarà la línia V17).
- ✓ **V17** → **PORT VELL- VALL D'HEBRON**: Deixarà de servir el barri del Carmel i perllongarà el seu recorregut fins a la Vall d'Hebron.

La resta de línies mantindran el seu traçat habitual. Totes les noves línies seguiran oferint freqüències de pas d'entre 5 i 8 minuts en dia feiner. Amb el desplegament final es passarà a cobrir el 65% del territori de la ciutat amb línies de la Nova Xarxa de Bus i s'arribarà al 95% de la població que passarà a disposar d'un servei de busos d'altres prestacions.



» Línies Convencionals i Busos de barri

El desplegament final de la Nova Xarxa de Bus també implicarà canvis en les línies convencionals o complementàries i en els busos de barri de la ciutat. La xarxa final d'autobusos de Barcelona passarà a comptar amb un total de **43 línies convencionals o complementàries, de les quals 30 mantindran el seu recorregut actual i 13 modificaran el seu traçat**. Les variacions seran les següents:

- ✓ **6 → PG. MANUEL GIRONA-VERDAGUER:** Es manté la part de la línia que circula per l'avinguda Diagonal.
- ✓ **22 → PLAÇA CATALUNYA-CARMEL:** Deixarà de donar servei a la pl. Kennedy (la servirà la línia V17) per pujar al barri del Carmel pel viaducte de Vallcarca (servei realitzat actualment per la línia V17).
- ✓ **27 → ESTACIÓ DE SANTS-ROQUETES:** Deixarà de servir el tram entre l'Estació de Sants i la pl. Espanya (aquest tram quedarà cobert per les línies V7 i D40).
- ✓ **39 → PL.URQUINAONA-PL.CATALANA:** La línia es retallarà pels dos extrems atès que aquests es cobriran amb línies de la Nova Xarxa de Bus V19 i V23.
- ✓ **42 → PL. CATALUNYA- VERNEDA:** Canvia de recorregut per donar un servei directe entre el centre de la ciutat i la Verneda.
- ✓ **47 → PG. MARÍTIM-CANYELLES:** Es perllonga des de la Pl. Urquinaona fins el Pg. Marítim per cobrir un tram que deixarà de servir la línia 45.
- ✓ **50 → COLLBLANC- PL. CATALUNYA:** La línia escurça el seu recorregut al centre de la ciutat. La resta del traçat actual estarà cobert per la línia D50.
- ✓ **54 → COLLBLANC- ESTACIÓ DEL NORD:** Deixa de servir el tram entre Collblanc i el Campus Nord que ja quedarà cobert amb la nova línia V1.
- ✓ **55 → MONTJUÏC- PL. URQUINAONA:** El tram fins a la Pl. Catalana ja quedarà servit per les línies V19 i D40.
- ✓ **60 → BON PASTOR- VALL D'HEBRON:** Deixarà de servir el tram entre Bon Pastor i Gran Via i el tram entre Vall d'Hebron i Zona Universitària (aquests trams els cobriran les línies V33 i H2, respectivament).
- ✓ **68 → HOSPITAL CLÍNIC-CORNELLÀ:** La línia s'escurçarà entre la Pl. Catalunya i l'Hospital Clínic.
- ✓ **91 → SANT ANTONI - LA BORDETA:** La línia donarà servei entre la Bordeta i el CAP de Manso. Des d'aquest punt altres línies com l'H16 donaran un servei similar al de l'actual línia 91.
- ✓ **109 → HOSPITAL CLÍNIC- POL.IND.ZONA FRANCA:** La línia es perllonga des de l'Estació de Sants fins a l'Hospital Clínic per tal de millorar l'accés al recinte hospitalari dels viatgers actuals de la línia 37.

A banda, 13 línies convencionals o complementàries seran substituïdes per la Nova Xarxa de Bus. Seran les següents: 20, 26, 32, 36, 37, 40, 41, 45, 51, 57, 66, 92 i 143.

Pel que respecta als busos de barri, la xarxa d'autobusos definitiva disposarà d'un total de **26 línies de proximitat, 22 de les quals mantindran el seu recorregut actual, 1 modificarà el seu itinerari i 3 més seran de nova creació.**

- ✓ **185 → METRO CANYELLES – MONTBAU (modificació itinerari):** Deixa de servir el barri de Sant Genís (que estarà cobert per la línia 112, que es recupera) i servirà el barri de Montbau amb un nou recorregut.
- ✓ **112 → SANT GENÍS-MERCAT D'HORTA (nova creació):** Recuperació parcial del servei que donava aquesta línia abans de ser absorbida per la 185.
- ✓ **133 → BARÓ DE VIVER- PLAÇA ORFILA (nova creació):** Nova línia circular que donarà servei als barris de Sant Andreu, Baró de Viver i Bon Pastor unint els CAP de Meridiana i el de Casernes.
- ✓ **191 → CONGRÉS- HOSPITAL DE SANT PAU (nova creació):** Donarà servei fonamentalment al barri del Congrés, amb un recorregut que coincideix parcialment amb la línia 20, que es suprimeix, i que permetrà accedir al CAP de Maragall i a l'Hospital de Sant Pau, ampliant l'accés al centre.

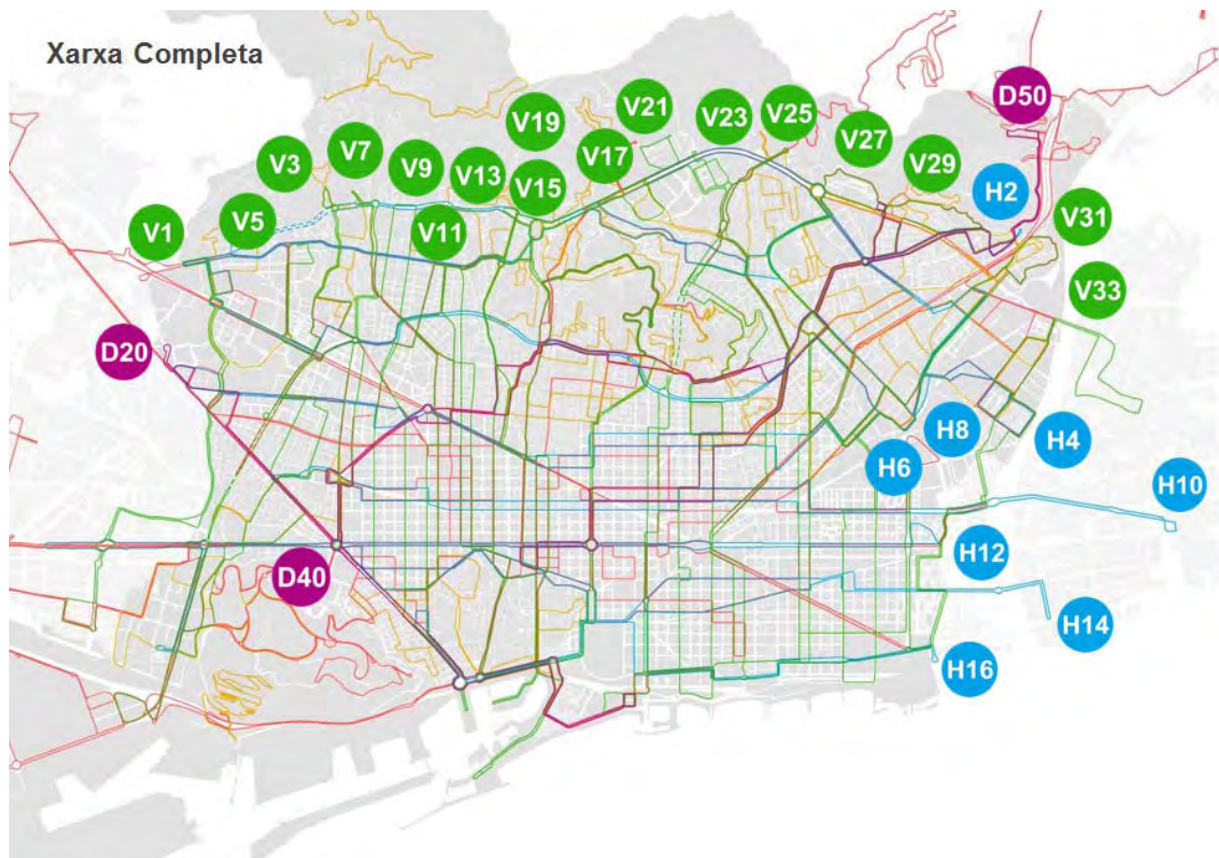
La línia de proximitat 192 (Hospital de Sant Pau - Poblenou) quedarà substituïda per les línies de Nova Xarxa V23 i V25.

Desplegament de la Nova Xarxa de Bus	
Línies de Nova Xarxa de Bus	28
Noves línies	12
Línies modificades	8
Línies que no modifiquen traçat	8
Línies convencionals	43
Noves línies	0
Línies modificades	13
Línies que no modifiquen traçat	30
Línies de Proximitat i Bus de Barri	26
Línies que no es modifiquen	22
Línies que es modifiquen	1
Noves línies	3
Línies que quedaran suprimides	14

» Configuració global dels autobusos

La xarxa convencional, l'origen de la qual es remunta a l'any 1906, es va formar a través de la incorporació progressiva de línies que, molt sovint, superposaven parcialment el seus recorreguts. La Nova Xarxa Bus representa un canvi de model en el transport públic de superfície de la ciutat. Finalitzat el seu procés d'implantació, Barcelona passarà a disposar d'una nova i renovada xarxa de transport públic en superfície que permetrà donar un servei a l'alçada de les necessitats d'una ciutat del segle XXI.

La configuració final de la xarxa d'autobusos de Barcelona, amb els busos convencionals i els busos de barri inclosos, serà la següent:



Amb la totalitat de la Nova Xarxa Bus desplegada, la distribució de les línies deixarà de ser radial (amb una configuració de recorreguts que conflueixen al centre de la ciutat) per passar a una nova configuració. La nova xarxa, amb línies verticals, horitzontals i diagonals més rectilínies que les convencionals, oferiran desplaçaments més ràpids i, conseqüentment, amb més freqüència de pas.

La nova xarxa, dotada amb autobusos d'altres prestacions, destaca per ser més intuïtiva i fàcil d'utilitzar, més eficient, amb major connectivitat i millor intermodalitat amb la resta de transport públic: xarxa convencional, xarxa de bus de barri, metro, tram, etc. Així mateix, la cobertura territorial és més regular (600 x 800 metres), i s'amplia la cobertura a alguns àmbits de la ciutat que, amb la xarxa convencional, no tenen servei.

Finalitzat aquest procés els usuaris tindran una major versatilitat, ja que disposaran de diferents opcions de recorregut per a un mateix origen i destí. Paral·lelament, la informació del temps d'espera del bus facilitada a través de les parades (PIU) i de l'App de TMB facilitarà la planificació dels viatges dels ciutadans.

El fet de ser una xarxa d'alta freqüència permet assolir un temps d'espera i de viatge menor, que juntament amb la regularitat i la fiabilitat constitueixen atributs de desig per part dels usuaris. Per tant, amb la nova xarxa de bus es millora la qualitat del servei, sense baixar l'oferta en cap zona de la ciutat. En definitiva, es disposarà d'un transport públic més atractiu, sostenible en termes ambientals i econòmics i coherent amb el model de ciutat.

Perquè tot això sigui possible, el desplegament final de la Nova Xarxa de Bus anirà acompanyat de millores a l'espai públic, com la semaforització específica, l'ampliació de la xarxa de carrils bus i la implementació de diferents actuacions per a garantir la prioritat de pas de l'autobús.

