

Mesura de govern

## **La Nova Xarxa d'Autobús**

2a fase - Novembre 2013

**Comissió de Seguretat i Mobilitat**

21 de novembre de 2013

## 1. ANTECEDENTS

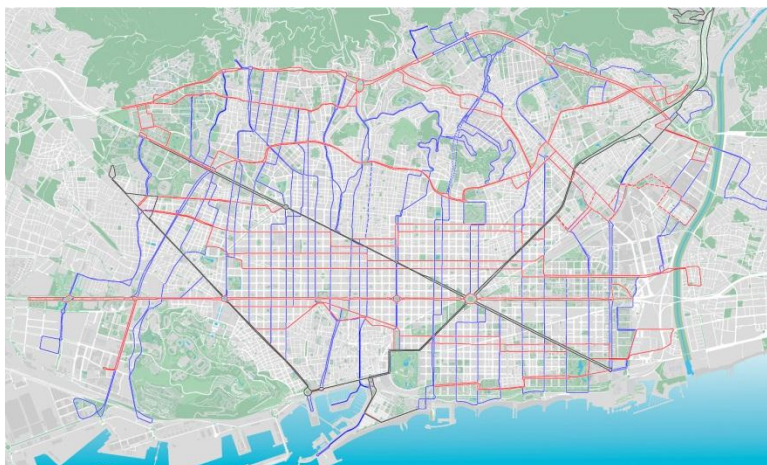
Els primers autobusos de la ciutat van començar a funcionar fa més d'un segle, el 1906. La xarxa naixia de fet el 1922, i des de llavors, al llarg de 90 anys, s'han anat estenent i superposant progressivament les línies. La seva implantació ha estat paral·lela al creixement de Barcelona. Durant aquest període, l'urbanisme de la capital catalana i la seva configuració han anat evolucionant amb la creació de nous espais urbans, noves centralitats i noves zones de vianants que no existien quan van néixer les primeres línies d'autobús.

De la mateixa manera, durant més d'un segle, Barcelona ha anat creixent i evolucionant amb la construcció de noves infraestructures de transport públic a la ciutat que han passat a cobrir itineraris que inicialment només es podien fer en autobús. **Les modificacions estructurals que s'han succeït han generat una xarxa d'autobús que ha quedat obsoleta** i que presenta alguns reptes necessaris d'afrontar: la redundància entre línies i amb altres sistemes de transport públic, les dificultats per incrementar la velocitat comercial, o la cobertura desigual de les diferents àrees de la ciutat.

## 2. OBJECTIU

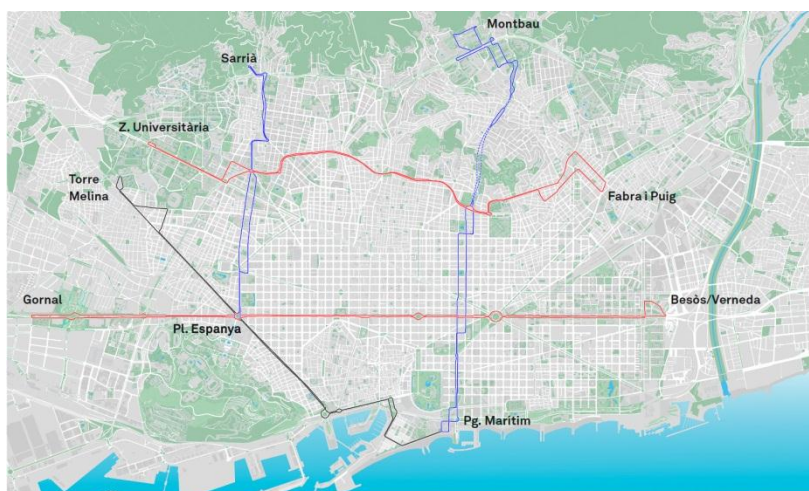
**L'Ajuntament de Barcelona aposta per oferir cada dia un millor servei als ciutadans potenciant el transport públic i la mobilitat sostenible a la ciutat.** Amb aquesta voluntat, durant aquest mandat el Govern Municipal està abordant un dels principals reptes que té en aquests moments la ciutat i el transport públic en superfície: la reformulació de la xarxa d'autobusos de Barcelona.

**L'objectiu és obtenir una nova xarxa de transport públic en superfície adaptada a les necessitats del segle XXI que guanyi en eficàcia, eficiència i competitivitat pels ciutadans.**



### 3. LA NOVA XARXA D'AUTOBÚS; LA PRIMERA FASE D'IMPLANTACIÓ

Les cinc primeres línies de la nova xarxa, que es van posar en funcionament l'1 d'octubre de 2012, segueixen els eixos de Gran Via de les Corts Catalanes (Gornal-Besòs / Verneda), ronda del Mig (Zona Universitària - Fabra i Puig), Sants-Sarrià (plaça d'Espanya - Sarrià), Marina - túnel de la Rovira (passeig Marítim - Montbau) i Diagonal Paral·lel-Sants (passeig Marítim - Torre Melina).



Al llarg d'aquest darrer any s'han anat introduint millores que han permès que el servei hagi anat guanyant en eficàcia i eficiència. Actualment aquestes línies ja transporten el 16% de passatge del servei de bus de la ciutat.

**Els usuaris puntuen amb un 7,6 sobre 10 les noves línies implantades, per sobre de la puntuació que donen al conjunt del servei d'autobusos, que és d'un 7,2.**

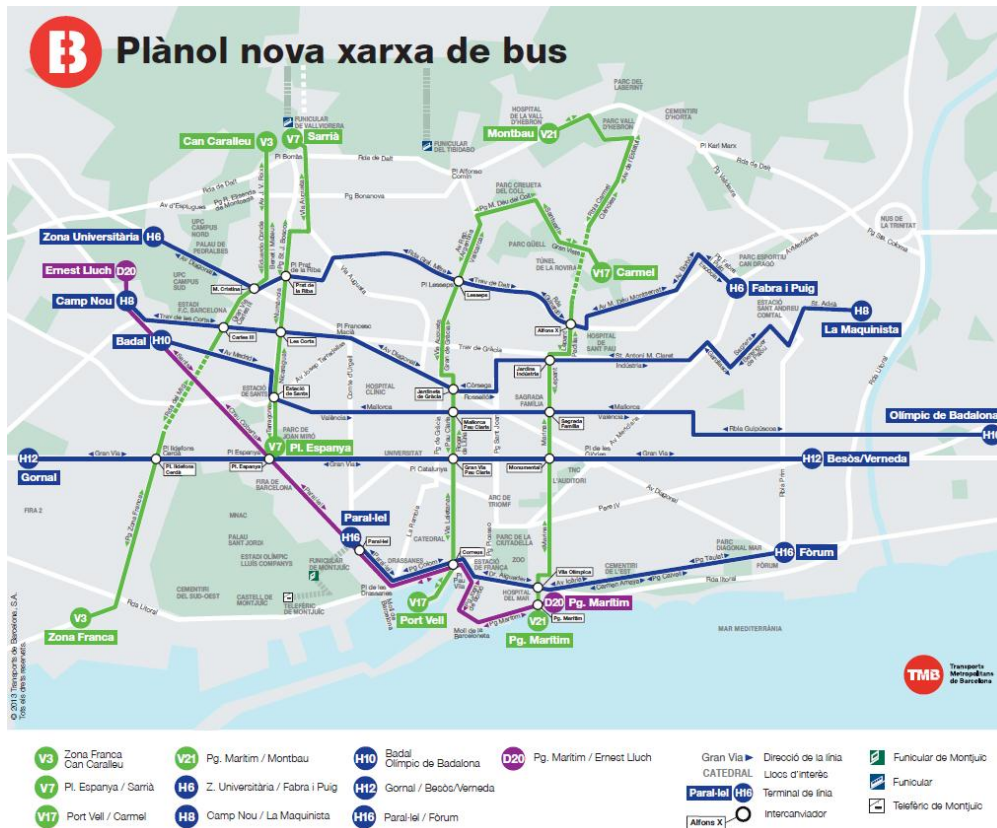
### 4. LA NOVA XARXA D'AUTOBÚS; LA SEGONA FASE D'IMPLANTACIÓ

La segona fase que s'ha posat en servei aquest dilluns 18 de novembre de 2013, està formada per cinc noves línies que són la H8 (Camp Nou - La Maquinista), H10 (Badal - Olímpic de Badalona) i H16 (Paral·lel - Fòrum), i les verticals V3 (Zona Franca - Can Caralleu) i V17 (Port Vell - Carmel). Aquestes 5 línies sumen un total de 49 km de longitud i 233 parades.

**La Nova Xarxa de Bus ha passat a comptar amb un total de deu línies que funcionen en intervals de 5-8 minuts entre les 7h i les 21h.** Es preveu que al voltant del 30% del passatge de bus (180.000 viatges) ja podrà realitzar els seus desplaçaments en línies d'altres prestacions.

Les cinc línies noves línies corresponen a eixos d'elevada demanda. En quatre casos (H8, H10, V3 i V17) han substituït les línies convencionals 15, 43, 44, 72 i 28, mentre

que la H16 se solapa amb tres línies convencionals que continuen funcionant amb algunes modificacions.



La nova xarxa de bus s'ha dissenyat per oferir un millor servei als ciutadans. Els usuaris actuals i futurs hi guanyen en diversos aspectes: més freqüència menys temps d'espera i de viatge, més regularitat i fiabilitat de servei, més llegibilitat, més usabilitat, millora de la connectivitat espacial i millora de la informació estàtica i dinàmica.

La nova xarxa també representa, per a Barcelona i l'àrea metropolitana, una oportunitat d'avançar cap a un esquema de mobilitat més sostenible, que afavoreixi encara més l'ús del transport públic, en el context d'un model de ciutat intel·ligent.

#### 4.1 AREES D'INTERCANVI

La nova xarxa de bus té l'avantatge que facilita els transbordaments entre línies de bus i amb la resta de transport públic col·lectiu. Per això s'ha donat una gran importància als punts en què es creuen les línies entre si i amb altres sistemes de transport. A través d'un d'aquests llocs de transferència, és possible completar qualsevol desplaçament entre dos punts de la xarxa.

Les àrees d'intercanvi s'han dissenyat perquè els usuaris hagin de fer el mínim recorregut possible entre les parades de les diferents línies i amb criteris

l'accessibilitat. El temps de desplaçament en els intercanvis és inferior a 5 minuts per al 70% del passatge.

La nova senyalització de les àrees d'intercanvi es caracteritza per:

- Retolació de gran format a les marquesines, amb el nom de la parada, la identificació de la línia i la direcció.
- Retolació addicional amb el nom de l'àrea d'intercanvi.
- Plafons d'informació amb el plànol de les línies de la nova xarxa i plànols detallats de l'àrea d'intercanvi.
- Marques de direcció al revers de les marquesines amb indicació de la distància a les parades de la línia de la nova xarxa que intersecciona.
- Senyals horitzontals d'orientació per subratllar els millors itineraris de transbordament.
- En alguns casos, plafons lluminosos (opis, en l'argot publicitari) de reforç en què es pot consultar el plànol de l'àrea d'intercanvi.

#### **4.2 MILLORES DE REGULACIÓ SEMAFÒRICA**

Els plans semafòrics d'ona verda, i la microregulació de semàfors determinats per allargar la fase de pas quan l'autobús s'hi aproxima han permès millorar la prioritització de l'autobús en diferents vies de la ciutat.

Tal i com es va fer a la primera fase, en aquesta segona s'han afegit més girs exclusius, nous trams de carril bus i parades dobles en punts estratègics.

#### **4.3 VEHICLES AMBIENTALMENT AVANÇATS**

Aquesta nova fase es cobreix amb 91 vehicles estàndards i articulats ambientalment avançats: propulsats per motor de gas natural comprimit, de baixes emissions, o bé per motor dièsel equipat amb filtres d'eliminació d'òxids de nitrogen i partícules.

#### **4.4 PROCÉS PARTICIPATIU**

**Amb l'objectiu de millorar la implantació de la Nova Xarxa d'Autobús, en aquesta segona fase d'implantació, l'Ajuntament de Barcelona i TMB han dut a terme un ampli procés participatiu als districtes de la ciutat per explicar a veïns, entitats i comerciants les afectacions i els beneficis de la segona fase de la nova xarxa.**

Les primeres presentacions es van iniciar el passat divuit de juny i des de llavors s'han fet més de setze trobades que s'han emmarcat en comissions consultives, comissions de mobilitat, consells de barri o consells ciutadans de cada àmbit territorial. A banda, durant aquest període el Govern Municipal també s'ha posat en contacte amb entitats vinculades al Pacte per la Mobilitat com el RACC, la PTP i la FAVB, entre d'altres, per facilitar-los la informació disponible.

Paral·lelament, i per complementar aquest procés, aquests dos darrers mesos el Govern Municipal ha organitzat 4 sessions participatives a les quals s'han convocat un total de 146 associacions de veïns i associacions de comerciants de la ciutat. Les sessions, d'unes tres hores de durada, han consistit en la recollida dels representants de les entitats als diferents districtes i el seu trasllat fins a la cotxera del Triangle on responsables municipals de l'Ajuntament de Barcelona i de la direcció de TMB els han presentat la Nova Xarxa de Bus i els han detallat les característiques de la implantació de les 5 noves línies de la segona fase i les afectacions que comportarà. Alhora, també se'ls ha donat a conèixer les accions de comunicació que es duran a terme per garantir la informació i l'atenció als usuaris i als veïns davant dels canvis previstos. Les sessions han finalitzat amb un viatge a bord d'una línia de la Nova Xarxa de Bus, on s'han mostrat les característiques dels nous autobusos i la configuració de les noves parades i els nous intercanviadors.

Els tècnics municipals també han mantingut reunions amb l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat per tal de minimitzar les afectacions que la implantació de la segona fase pot comportar sobre aquest col·lectiu.

#### 4.5 COMUNICACIÓ

Des del 7 de novembre, s'està duent a terme una campanya de ciutat per tal d'explicar als ciutadans la Nova Xarxa de Bus i donar a conèixer els canvis que comporta la implantació de la segona fase, oferint eines per moure's mitjançant la nova xarxa. **L'objectiu és oferir als usuaris una bona informació que els faciliti l'adaptació a les modificacions que comporta l'entrada en funcionament de la segona fase de la Nova Xarxa Bus.**

La campanya inclou un seguit d'actuacions:

- Informadors: des de l'11 de novembre prop de 200 informadors s'han incorporat a les parades, a les línies afectades i als intercanviadors per oferir la màxima informació als usuaris. Els informadors realitzaran prop de 12 mil hores d'atenció a l'usuari.
- Informació a les marquesines: des del 8 de novembre s'inclouen a les marquesines de les parades de les noves línies informació específica sobre la nova línia que té parada en aquell punt i explicacions sobre possibles modificacions en cas que la parada hagi quedat afectada.
- Cartells a les porteries: des del 8 de novembre s'han penjat cartells a les porteries dels habitatges de les zones properes a les cinc noves línies amb dades sobre les mateixes i sobre els punts on es pot trobar informació.
- Senyalització als intercanviadors: per tal de facilitar els transbordaments entre les noves línies s'han senyalitzat els intercanviadors i s'inclouen plànols d'intercanvi a les marquesines.

