

Gabinet de Premsa

Dossier informatiu

11 de maig del 2021



Pla de millora del servei d'autobús a Barcelona

Després de l'èxit de Torre Baró, el bus a demanda s'estendrà a altres districtes començant per Horta - Guinardó, Sarrià - Sant Gervasi i Ciutat Vella aquest any

Una nova línia permetrà als usuaris del tramvia accedir de forma àgil al centre de la ciutat des de Glòries i Francesc Macià

El 14 de juny entrarà en vigor la reestructuració del servei a Nou Barris nord amb les noves línies 180, 182 i 183 de TMB

La xarxa d'autobusos està realitzant una transició energètica cap a la descarbonització i una més gran eficiència

El servei de transport públic amb autobús a Barcelona, que el 2020 va assolir un màxim històric en la satisfacció dels usuaris (amb una nota global de 8,17), experimentarà un nou impuls de modernització i digitalització per fer-lo més competitiu en la línia de prioritzar els modes més sostenibles i de menys impacte ambiental també en els desplaçaments en superfície dins la ciutat i en les connexions amb els altres municipis de la conurbació. Les mesures que impulsen Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i l'Ajuntament de Barcelona se centren en la millora del servei, sobretot el de proximitat, l'adequació de la infraestructura, la digitalització i la reconversió ambiental.

Gabinet de Premsa

Dossier informatiu

11 de maig del 2021

Parades, carrils reservats, seguretat, confort i velocitat

Després de l'esforç de potenciació i redisseny de la xarxa d'autobús, culminat el 2018 amb la implantació de les 28 línies horitzontals, verticals i diagonals que va donar lloc a un màxim històric de passatge el 2019 (211 milions de validacions), s'ha continuat treballant en la **capil·laritat de la xarxa**, en la millora de la **infraestructura de parades i de carrils**, en la **seguretat** i la **informació als usuaris** i en les **mesures de prioritat** que permetin l'increment de la regularitat i la velocitat comercial.

Aquest treball no s'ha interromput durant la crisi sanitària. Així, des de TMB s'ha impulsat el projecte per dotar de videovigilància embarcada i transmissió d'imatges en temps real tota la flota d'autobusos com a element de protecció i de prevenció, amb la previsió que estigui en funcionament a finals del 2022.

Per millorar l'**accessibilitat** i l'**experiència de viatge**, TMB ha ampliat les funcions de l'aplicació TMB App i està dissenyant una modernització del sistema d'informació a l'usuari amb pantalles a l'interior dels vehicles; ha implantat el sistema de balises per al guiatge en parades per a cecs; ha desplegat les etiquetes intel·ligents en totes les parades, que també beneficien les persones amb discapacitat visual; ha creat el bitllet senzill electrònic que es valida amb un codi QR, i està fent les proves internes per al pagament directe amb targeta bancària.



Carril bus a Barcelona

Gabinet de Premsa

Dossier informatiu

11 de maig del 2021

Des de l'Ajuntament de Barcelona s'han executat des del 2019 fins a l'actualitat diverses **actuacions d'ampliació i millora dels carrils bus** en trams de carrer per afavorir l'agilitat del pas dels autobusos:

Actuacions realitzades en carrils bus a Barcelona

Segregació de carrils bus	– Avinguda de Sarrià-plaça de Prat de la Riba – Pla de Palau-avinguda del Marquès de l'Argentera – Passeig de Gràcia, entre el carrer del Rosselló i l'avinguda Diagonal – Carrer de Balmes, entre el carrer de la Granada del Penedès i l'avinguda Diagonal – Carrer de Balmes, entre els carrers de València i d'Aragó. – Via Favència, entre Carles Soldevila i plaça de Karl Marx – Carrer de Cartagena, entre Llorens i Barba i Mas Casanovas – Carrer de València, entre Roger de Llúria i Bruc – Carrer Muntaner, entre Travessera de Gràcia i av. Diagonal – Carrer Aribau, entre París i av. Diagonal – Carrer Roger de Llúria, entre Consell de Cent i Aragó – Pg. Sant Joan Bosco entre Prat de la Riba i Francesc Carbonell
Nous trams de carril bus	– Via Laietana – Creu Coberta - carretera de Sants – Carrer d'Espronceda, sentit mar, entre passeig del Taulat i passeig de Garcia Fària – Passeig de Garcia Fària, sentit Llobregat, entre els carrers d'Espronceda i de la Jonquera – Avinguda d'Esplugues: creació d'un nou carril bus d'entrada a la ciutat parcialment segregat – Avinguda Diagonal (entre plaça de Pius XII i Zona Universitària): creació d'un segon carril bus de sortida de la ciutat – Gran Via de les Corts Catalanes (entre passeig de Gràcia i carrer de la Marina): creació d'un segon carril bus al tronc central en direcció Besòs – Pg. Sant Joan Bosco entre Francesc Carbonell i Manuel de Falla – Pl. Catalunya banda muntanya, doble carril bus – Aragó entre Diagonal i carrer Tarragona
Modificacions i ajustos	– Via Favència, entre el carrer de l'Artesania i la plaça de Karl Marx – Avinguda Diagonal (entre plaça de Francesc Macià i carrer Girona): eixamplament dels carrils bus en tots dos sentits

El manteniment de la pavimentació dels espais per on circulen els autobusos és un element clau per contribuir a la qualitat i comoditat dels trajectes dels usuaris, a la vegada que evita avaries. Per aquest motiu s'ha aprovat un projecte d'1.145.382 euros per renovar uns 3.000 metres quadrats de paviment dels carrils bus.

Gabinet de Premsa

Dossier informatiu

11 de maig del 2021

Extensió del servei a demanda

Vistos els bons resultats de l'experiència de **transport a demanda** al barri de Torre Baró (més de 860 usuaris registrats, valoracions i índexs de recomanació molt alts), l'Ajuntament de Barcelona i TMB han analitzat l'aplicació del model a línies de baixa demanda, començant per les de Bus del Barri, que actualment són 24. Es tracta de transformar el servei sense alterar els conceptes de proximitat i connectivitat, com a porta d'accés al conjunt de la xarxa de transport públic.

L'extensió del model pot aportar millores notables en diferents aspectes:

- Un servei més **personalitzat**, ja que l'usuari demana quan vol viatjar i a on
- Un servei més **ràpid**, perquè no hi ha traçat, només parades que es recorren en funció dels trajectes sol·licitats
- Un servei més **eficient**, perquè es basa en necessitats reals i per tant el bus no circula quan no hi ha demanda
- **Menys espera** a les parades, ja que cada sol·licitant sap quan passarà el bus per la parada escollida i qualsevol incidència es comunica als usuaris registrats

Per a la transformació es crearan **àrees de servei de bus a demanda**, agrupacions de diverses línies de Bus de Barri existents, en què les economies d'escala permetin unir recursos i donar un millor servei al ciutadà, sent més directes i més eficients, no desaprofitar viatges en buit. Per a aquesta tasca de disseny es treballa mitjançant algoritmes amb la col·laboració del Centre de Recerca Matemàtica, consorci de la Generalitat de Catalunya i la Universitat Autònoma de Barcelona.



Minibús del servei a demanda de Torre Baró

Gabinet de Premsa

Dossier informatiu

11 de maig del 2021

Segons la planificació actual es crearan vuit àrees de servei d'autobús a demanda en els diferents districtes, de les quals tres podran entrar en funcionament l'últim trimestre del 2021 (entre parèntesis les línies actuals de referència):

- Horta - Guinardó (135)
- Sarrià - Sant Gervasi (118 i 128)
- Ciutat Vella (120 i 121)

La definició i posada en funcionament de la resta d'àrees continuarà el 2022.

Reestructuració del servei als barris nord de Nou Barris

Com es va anunciar el març passat, TMB passarà a **gestionar directament les línies d'autobús del sector nord del districte de Nou Barris** a partir del 14 de juny, en una aposta per l'actualització i adequació del servei a la realitat de la demanda, l'evolució de la xarxa i els nivells de qualitat del conjunt del transport públic de Barcelona i la seva àrea. Es tracta de millorar els intervals de pas, connectar millor els barris entre si i amb la resta de la ciutat a través dels nodes d'intercanvi, evitar superposicions i potenciar els atributs de qualitat (accessibilitat, informació a l'usuari, resposta a incidències).

La reestructuració proposada ha estat contrastada i afinada en un procés de diàleg amb el territori i consisteix en la **implantació de tres noves línies**, l'extensió del **bus a demanda** –que opera amb la marca El Meu Bus– i la reestructuració de la línia convencional 62:

Nou esquema del servei d'autobús a Nou Barris nord

Nova línia 180	Recorregut circular amb origen i final a Vallbona Connexió amb metro i línies troncales de bus a Trinitat Nova Intervals de 40 minuts, tant laborables com festius Horari de dilluns a dissabte de 6 a 22 h Horari diumenges i festius de 9.20 a 22 h
Nova línia 182	Recorregut de Virrei Amat a Torre Baró Intervals de 20 minuts els feiners i de 40 minuts els dissabtes i festius Horari de 5 a 23 h els feiners i de 5.20 a 23 els dissabtes Horari de 9.20 a 23 h els diumenges i festius
Nova línia 183	Recorregut circular amb origen i final a Vallcivera Interconnexió entre Ciutat Meridiana, Torre Baró i Vallbona Intervals de 15 minuts en laborable i de 30 minuts dissabtes i festius Horari base de 5 a 22.30 els feiners i dissabtes Horari de 9 a 22.30 els festius
El Meu Bus	Extensió del servei a demanda al sector de Vallbona Nord Horari en laborable de 7 a 21 h i en festiu de 9 a 21 h
Línia 62	Recorregut recte des de Glòries a Ciutat Meridiana (sense bucle a Vallbona, barri que està servit per la 183) Intervals de 15 minuts

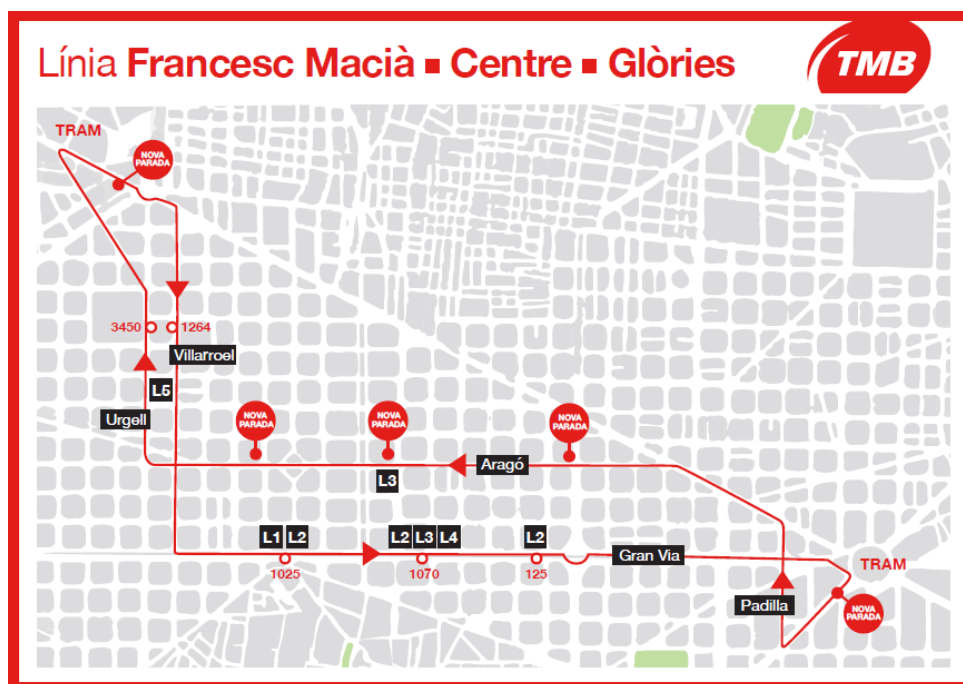
Gabinet de Premsa

Dossier informatiu

11 de maig del 2021

Nova connexió semidirecta del centre de la ciutat amb Glòries i Francesc Macià

Amb la finalitat de captar **nova demanda per al transport públic** fent-lo més atractiu, els últims mesos TMB i l'Ajuntament de Barcelona han analitzat la viabilitat d'una nova oferta de connexió eficient amb autobús entre el sector central de la ciutat (el Quadrat d'Or de l'Eixample) i els nodes de Glòries i Francesc Macià, que ha donat com a resultat el projecte d'una **línia de nova creació** amb la previsió de posada en servei el mes de setembre vinent.



Aquesta nova línia Francesc Macià – centre ciutat – Glòries, que no en substituirà cap, s'ha dissenyat amb característiques que la diferencien de l'oferta existent:

- Circulació íntegrament per **carrils reservats** (anada per Villarroel i Gran Via, tornada per Aragó i Urgell)
- Només **quatre parades** per sentit (Hospital Clínic, Universitat / Aribau, passeig de Gràcia i passeig de Sant Joan)
- **Vocació intermodal** (relligar transports públics existents i futurs)
- Vehicles de **baixes o nul·les emissions** (híbrids de gas, hidrogen)

Amb aquestes condicions, la nova línia d'autobús podrà assolir velocitats comercials de 15 km/h i fer els trajectes entre els extrems i el centre de la ciutat en uns 10-13 minuts, amb un estalvi respecte de les alternatives d'autobús existents, com ara les línies 6 i 7. Això comportarà un guany per als usuaris dels tramvies procedents d'altres municipis, que podran arribar al centre de la ciutat d'una manera àgil, amb un transbordament directe. La nova línia els permetrà accedir des de Francesc Macià i Glòries a punts importants com plaça Universitat, Gran Via o el passeig de Gràcia. S'ha previst que funcioni els dies feiners de setembre a juny de 7 a 22 h amb intervals de 8 minuts i se li calcula una demanda d'un **milió de viatges anuals, el 30% captats del vehicle privat**.

Gabinet de Premsa

Dossier informatiu

11 de maig del 2021

Eficiència energètica

Dins de l'estratègia d'oferir solucions de transport públic cada vegada més sostenibles i de menys impacte en el medi, la xarxa d'autobusos està realitzant una **transició energètica** cap a una més gran eficiència i la **descarbonització** que es desenvoluparà al llarg dels propers anys, en què s'anirà renovant progressivament els autobusos que arribin al final de la vida útil amb nous vehicles propulsats únicament amb energies netes.

El full de ruta de l'adopció d'**energies verdes** comporta la previsió d'adquirir 210 vehicles elèctrics de bateries, 46 d'hidrogen i 154 híbrids de gas en el període 2021-2024. Tres línies d'autobús d'alta demanda —H16, H12 i V15— seran plenament electrificades a curt termini. L'objectiu és que en un horitzó 2030 el 50% de la flota de TMB funcioni amb electricitat i la resta amb energies netes o de baixes emissions com el gas natural comprimit, el biogàs o l'hidrogen verd.

L'hidrogen verd, generat per electròlisi, és una energia de futur per la qual TMB està apostant decididament. Per això promou la primera hidrogenera pública d'Espanya, que servirà en primer terme per abastir els autobusos de pila de combustible i emissió zero, dels quals el 2022 se n'incorporaran els vuit primers. També promou l'ús d'altres gasos d'origen renovable dins del projecte Nimbus, que experimenta amb l'aprofitament de fangs d'una depuradora per produir combustible per a un autobús.