

## **17. Nou model de xarxa de bus: noves línies RetBus d'altres prestacions i evolució de les línies convencionals**

### **MUNICIPI**

Barcelona

### **TITULAR**

La xarxa RetBus, un nou transport públic de superfície d'alt nivell de servei per a Barcelona. Un primer pas cap a un nou model de xarxa per a Barcelona.

### **DESCRIPCIÓ**

El RetBus és una nova xarxa d'autobusos reticular i integrada amb la resta de modes de transport col·lectiu. La seva configuració s'adapta a la malla ortogonal de l'Eixample, s'estén a la resta de la ciutat de Barcelona i s'articula amb intercanviadors a les interseccions dels eixos. Amb la implantació d'aquesta nova xarxa s'incrementa la jerarquizació del servei d'autobusos:

- Servei RetBus, d'altres prestacions, temps de viatge semblant al vehicle privat.
- Servei convencional, que en una segona fase evolucionarà i s'adaptarà a una topologia reticular i diagonal.
- Servei bus de barri, mobilitat local.

En el disseny dels eixos s'ha tingut com a objectiu assegurar:

- La inserció en els corredors que delimiten les superilles, o agrupacions de macroblocs (equivalents a tres illes de l'Eixample), ajustades al nou model urbanístic de la ciutat.
- La millora de la cobertura amb transport públic en zones residencials i pols d'activitat (22@, Sarrià, etc.).
- La connectivitat i complementarietat amb la resta de modes de transport, tant subterranis com de superfície.

Les línies d'altres prestacions proporcionaran un transport en superfície amb unes característiques similars a les del tramvia, superant les limitacions de l'autobús convencional i amb atractiu per captar nous usuaris, per la freqüència més alta i el temps de recorregut inferior.

Aquests avantatges s'aconsegueixen, bàsicament, per l'increment de l'espaiament entre parades i per proporcionar una major velocitat de circulació, a través de la creació d'ones verdes (prioritat semafòrica) per als busos als corredors i també a certes cruïlles, a més de l'habilitació de carrils segregats. Així mateix, s'ha estudiat la posició i disseny de cada un dels intercanviadors per millorar la connectivitat entre línies.

### **DADES ECONÒMIQUES O TÈCNIQUES**

- Longitud total de la xarxa: 227,3 km
- Configuració en forma de malla: 7 en sentit mar-muntanya, 5 en sentit Besòs-Llobregat
- Distància entre parades: 400 m
- Mesures especials de prioritat i segregació respecte del trànsit privat i dels autobusos convencionals
- Flota necessària: 280 vehicles
- Implantació progressiva en tres fases de quatre línies cada una (2012-2014)

### **PÀGINA WEB DE REFERÈNCIA**

[www.tmb.cat](http://www.tmb.cat)

**NOM DE LA PERSONA RESPONSABLE DEL PROJECTE**

Ajuntament de Barcelona i TMB.