

Barcelona millora i reforça el servei de bus amb més oferta, més intermodalitat, i una flota més sostenible

- » L'Agenda Bus 2026-2030 contempla actuacions des d'aquest mateix mes de gener amb reforços de línies, més carrils bus, més línies exprés i projectes de bus per fer més eficient la xarxa
- » La línia H12 incorporarà, a partir del 26 de gener, reforços estructurals en el seu tram central, entre les places de les Glòries i de Cerdà: oferirà més freqüència i augmentarà la capacitat de passatge en un 15%

L'Ajuntament de Barcelona impulsa un nou pla per fer la xarxa de bus més eficient, més connectada i més neta: l'Agenda Bus 2026-2030, l'estratègia més important en aquest àmbit des de la posada en marxa de la nova xarxa de bus. En un moment clau per a la mobilitat de Barcelona, l'Agenda pivota en cinc objectius estratègics: la millora i el reforç del servei i oferta de bus urbà i interurbà, la transformació verda de la flota de bus, la millora de l'espai urbà, la millora dels corredors d'accés a Barcelona, i la innovació i la digitalització.

L'Agenda Bus és un projecte estratègic per a la ciutat amb mesures que es posaran en marxa des d'ara i durant els propers anys, una estratègia que beu, en bona part, de les mesures impulsades els darrers anys per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), l'operador de la xarxa de busos urbans de la ciutat i agent fonamental en la concepció i desplegament de l'Agenda. La primera tinenta d'alcaldia i presidenta de TMB, Laia Bonet, ha volgut posar en valor el bus com a "sens dubte el transport públic de més proximitat". "La ciutat comença on arriba el metro i el barri on arriba l'autobús, i l'Agenda que avui presentem és el full de ruta del servei a curt, mitjà i llarg termini", ha volgut fer èmfasi la primera tinenta d'alcaldia, amb la mirada posada a tots els districtes i barris de la ciutat. "La principal alternativa a l'ús del vehicle privat és tenir una xarxa de transport públic potent, eficient i fiable dins la ciutat i també per la connexió amb l'àrea metropolitana i interurbana, per això tenim l'objectiu de millorar i reforçar la xarxa, i adaptar-la i preparar-la per als reptes de futur", ha volgut destacar la màxima responsable de Mobilitat i TMB.

L'augment de la demanda de bus, que ha superat les 800.000 validacions diàries en la xarxa de TMB durant el 2025 en prop de 60 ocasions, i amb un augment de la demanda als busos interurbans, les transformacions ferroviàries i tramviàries en marxa, així com el repte de la connexió i la intermodalitat urbana i interurbana, són alguns dels motius que han portat a desenvolupar l'Agenda Bus. El pla també s'emmarca en la mobilitat a la ciutat però també en la lluita contra el canvi climàtic, dins del Pla Clima de l'Ajuntament de Barcelona.

En total l'Agenda inclou 30 mesures que en els propers anys permetran millorar el servei de bus per fer-lo més eficient i que Barcelona tingui una mobilitat més sostenible. La previsió de pressupost per aquestes mesures és de 8 milions d'euros anuals de fons municipals per finançar l'augment de serveis i els projectes estan programats per implementar-se almenys fins al 2030.

Més servei

La primera de les mesures es posa en servei ja aquest 26 de gener amb una actuació a l'H12 que reforçarà la línia de forma estructural en el seu tram central entre la plaça de les Glòries i plaça de Cerdà. És a dir, l'actuació consisteix en la creació d'una H12 central, amb un origen-final diferent de la línia convencional, amb la creació d'un curtcircuit entre les Glòries i Cerdà, i més busos que incrementaran un 15% la capacitat de passatge en aquest tram. La línia seguirà essent totalment elèctrica i comptarà amb fins a 8 busos més per augmentar la freqüència en el tram central reforçat, amb un interval de 5 minuts, i a la vegada mantenir la freqüència actual als extrems de la línia.

Aquesta actuació en l'H12 forma part del paquet de mesures per a la millora del servei i l'oferta del bus urbà i interurbà i que, en l'àmbit específic de Barcelona, preveu noves línies exprés i actuacions i reforços en les línies H-V-D i a les línies de proximitat. Les noves línies exprés circularan pel corredor de la Meridiana i seran de connexió amb l'àrea metropolitana, i també serviran per enllaçar la Marina del Prat Vermell amb el centre de la ciutat, amb un itinerari encara per definir. La previsió de la posada en marxa de les noves línies exprés és durant el 2026.

L'increment de servei a la Marina, al districte de Sants-Montjuïc, és un dels punts destacats de l'Agenda Bus, ja que a més de la nova línia exprés, està prevista l'ampliació de la línia V5 fins al carrer de l'Acer. D'aquesta manera, s'incrementarà la cobertura territorial a la Marina del Prat Vermell i s'oferirà un enllaç vertical als nous habitatges construïts, molts d'iniciativa pública municipal.

Pel que fa al bus interurbà es posen sobre la taula mesures d'optimització i reorganització de la xarxa interurbana, que prioritzin els corredors amb més demanda i millorin la intermodalitat amb el transport urbà. Tot plegat des de la coordinació amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i la Generalitat de Catalunya, en el marc del grup de treball amb totes les administracions per tal d'abordar el futur del bus interurbà.

Igualment, l'Agenda inclou estudis, propostes i accions a nivell de barri, amb l'objectiu de donar resposta a les necessitats particulars de cada àmbit i millorar el servei a tots els punts de la ciutat. Aquestes accions es desenvoluparan en el període 2026-2030 i es treballaran conjuntament amb cadascun dels 10 districtes de la ciutat.

Més flota zero emissions

Respecte a la transformació verda, la flota de bus de TMB ja està transitant cap a una flota zero emissions, que actualment té al voltant del 25% de vehicles no contaminants. A l'Agenda Bus es planteja una evolució cap a aquesta flota que plenament sigui de zero emissions substituint els vehicles dièsel i híbrids, però també incorporant-ne 25 més per incrementar el número total d'autobusos. La transició cap a les zero emissions obliga també a invertir en la renovació d'infraestructures per garantir la recàrrega dels vehicles elèctrics i el subministrament dels busos d'hidrogen.

Més carrils bus

Pel que fa a l'espai urbà és necessari definir un nou model d'accés dels serveis interurbans i supramunicipals, així com la millora de la intermodalitat dins de la pròpia ciutat, però també es requereix més espai per a la circulació del bus. Així, l'Agenda Bus contempla un augment de 12 quilòmetres de carril bus en aquest mandat, i l'estudi d'altres 12 quilòmetres més.

La reserva d'espai per al bus, en tot cas, no se cenyeix exclusivament en els carrils bus pròpiament, sinó que també s'engegarà una prova pilot aquest 2026 de catifa vermella per al carril bus, anàloga a les existents en els carrils bici. D'aquesta manera, el bus seria el primer a arribar a la cruïlla i i els vehicles que girin a la dreta haurien de cedir el pas a l'autobús sempre.

Més accés a Barcelona

Igualment, l'Agenda Bus també incorpora com a propis els estudis previstos per l'Ajuntament de Barcelona per millorar els corredors d'accés a Barcelona, amb l'objectiu d'afavorir el transport públic i garantir una mobilitat metropolitana eficient, sostenible i equilibrada. En aquests estudis de les anomenades portes de Barcelona, es planteja estudiar la possibilitat de fer carrils bus dobles en els accessos -diferenciant busos urbans i interurbans-, estacions intermodals i àrees d'intercanvi.

Aquestes actuacions afectarien al corredor Nord / Nord-Est al Vallès (C-17 / C-33 / C-58); corredor Oest del Baix Llobregat (AP-2 / A-2 / B-23); corredor Sud Oest a Castelldefels i Sitges (C-31 i C-32); i al corredor Est del Maresme (C-31 i C-32). Millorar aquests corredors permetrà augmentar la capacitat del transport públic, reduir la saturació viària, dissenyar uns efectius intercanviadors modals i avançar cap a una Barcelona més connectada.

Més innovació

Les noves tecnologies i la intel·ligència artificial ofereixen grans oportunitats de millora per al servei de bus. De fet, Barcelona ja té en marxa projectes d'innovació que permeten disposar d'informació real per a millorar el servei directe a l'usuari -amb una millor informació i experiència de viatge- alhora que permet una major anàlisi de les dades operatives, com es fa amb el projecte

Buspas. També compta amb projectes com el HaydenIA amb càmeres d'intel·ligència artificial per detectar ocupacions indegudes.

L'Agenda Bus contempla desenvolupar aquests projectes d'innovació i d'altres com el desenvolupament del eBRT2030, que implementarà a l'H12 busos amb sensors IoT, infraestructura de recàrrega intel·ligent, tècniques per millorar la regularitat mitjançant l'aplicació de la prioritat semafòrica a demanda, i la millora de l'experiència de viatge del client.

El futur del bus a Barcelona

Els anys de l'Agenda Bus són uns anys fonamentals per prendre decisions sobre el futur de la mobilitat a Barcelona i l'àrea metropolitana. En aquest sentit, durant els anys 2030 es posaran en marxa els nous serveis ferroviaris i tramviaris, com són el perllongament de l'L8, la connexió de l'L9 i l'L10 i la del tramvia per la Diagonal. La previsió de l'entrada en funcionament dels serveis implica estudiar a fons la remodelació de la xarxa de bus urbà la pròxima dècada, així com la penetració del bus metropolità i regional dins de Barcelona, amb la reordenació de les parades i terminals.

Aquests estudis hauran d'estar acompanyats de l'avaluació de la potenciació de les àrees d'intercanvi a la superfície, l'adaptació dels corredors d'entrada i les portes de la ciutat a escala metropolitana, i la definició de dobles destinacions, reforços sectorials i esquemes d'explotació d'alta freqüència.