

# **SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC NOCTURN A LA RMB**

**9 juliol 2001**

## 1. PRESENTACIÓ

Els darrers anys la població ha manifestat de manera repetida la necessitat de dotar de serveis nocturns de transport públic la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Així, a les Corts Generals, el diputat Sr. Campuzano i Canadés, del Grup Parlamentari Català el 17 de maig del 2000 va sol·licitar al Sr. Ministre de Foment el perllongament dels horaris nocturns de la línia de rodalies entre Barcelona i Vilanova i la Geltrú

Aquesta preocupació ha estat recollida pel Parlament de Catalunya i també les Corts Generals, que han demanat a l'ATM l'estudi i la proposta d'un sistema de transport nocturn metropolità Així ho expressa la Resolució 148/VI del Parlament de Catalunya, sobre l'ampliació dels horaris dels trens de l'àrea de Barcelona.

*“El Parlament de Catalunya insta el Govern a promoure, al si de l'Autoritat del Transport Metropolità l'estudi, per Ferrocarrils de la Generalitat i Renfe, d'una ampliació del horaris dels trens de l'àrea de Barcelona, dins l'any 2000”.*

L'ATM recull aquest encàrrec en el seu Comitè Executiu del 28 de novembre del 2000 on, en el seu punt 9è. expressa:

*“El Parlament ha decidit que l'ATM ha d'intervenir en els següents temes:*

*...*

*b) Estudi i proposta dels serveis nocturns*

*...”*

Posteriorment, a les reunions del Comitè Executiu del 15 de gener i del 1 de març d'enguany informa de l'estat dels treballs.

Fruit d'aquesta petició és el document present, que conté una proposta de traçat de la xarxa i de condicions d'explotació.

## 2. SITUACIÓ ACTUAL

### 2.1. Serveis en autobús

#### a) Àmbit de l'EMT

El servei nocturn a l'àmbit de l'EMT es presta a través del Nitbús, xarxa d'autobusos que circula exclusivament de nit. Quasi totes les línies nocturnes passen o tenen l'origen a la plaça de Catalunya. L'interval de pas varia entre 20' i 60' i les primeres sortides són entre les 22h30 i les 23h30.

Des de l'abril del 2001, aquestes línies han entrat a formar part del Sistema tarifari Integrat, i els seus usuaris poden utilitzar els títols integrats de l'ATM.

El servei nocturn cobreix pràcticament tot el municipi de Barcelona així com tots els 18 municipis de l'àmbit EMT i permet considerar com a permanent el servei de transport públic de superfície.

## b) Transport de superfície a la resta de la RMB

El servei nocturn que actualment s'ofereix al territori de l'RMB és testimonial: només es disposa del servei de Sarbús a la UAB, dijous, divendres i dissabte amb sortides de Barcelona entre les 23h15 i les 3h45.

### 2.2. Serveis ferroviaris

El servei nocturn actual de Rodalies es resumeix a la taula següent, on els horaris s'han indicat amb una aproximació de 15 minuts. Les darreres sortides es refereixen a Barcelona, mentre que les primeres sortides es refereixen a l'extrem exterior de la línia.

Servei	Darrera sortida			Primera sortida		
	DI Dt Dc Dj	Dv Ds i VF	Diumenge	Feiners	Ds.	Festiu
Metro (FMB)	23:00	02:00	24:00	05:00	05:00	06:00
Metro del Vallès (FGC)	23:30	02:00	24:15	05:00	05:30	
Metro del Baix Llobregat (FGC)	23:00	02:00	24:00	05:00	05:45	
C-1 RENFE	23:10	23:00		05:55	06:10	
C-2 RENFE (Nord/Sud)	23:15 / 23:20			5:25 / 5:40	06:20 / 06:05	
C-3 RENFE	22:25			04:50	06:20	
C-4 RENFE (Nord/Sud)	23:00 / 23:15			5:30 / 5:25	5:50 / 6:40	

A la línia Llobregat - Anoia, el servei considerat és fins a l'estació de Molí Nou; el servei a Igualada i Manresa acaba una hora i mitja abans i s'inicia mitja hora més tard.

Tot i que sense la dispersió que es detecta en els autobusos, tant les darreres com les primeres sortides són lluny de ser coincidents tant entre els dos operadors com entre les diferents línies d'un mateix operador.

### 3. PROPOSTA PER AL TRANSPORT PÚBLIC NOCTURN A L'RMB

El cost del servei ferroviari és notablement superior al servei d'autobús. Per aquest motiu s'ha tendit a homogeneïtzar les sortides darrera i primera del servei ferroviari dels diferents operadors per permetre la correspondència entre ells, i a prestar el servei mitjançant autobusos durant les hores d'afluència mínima.

Els eixos fonamentals de la nova proposta són:

- Els dies feiners, homogeneïtzar a les 12 de la nit l'hora de la darrera sortida dels serveis ferroviaris i a les 5 del matí la primera sortida.
- Els dies festius i les seves vigílies, mantenir el servei actual del Metro i FGC, i prolongar els serveis de RENFE igualment fins a les 12 de la nit.

- Cobrir mitjançant una xarxa de serveis de transport per carretera el període nocturn entre Barcelona i els diversos corredors de l'RMB.
- Dissenyar les línies de tal manera que siguin complementàries a la xarxa Nitbús, és a dir, sense parades a la zona 1 llevat de les de Barcelona ciutat a d'excursional a la sortida de la dita zona. Això permet de fer transitar les diferents línies per autopista a l'interior de la dita zona, amb el guany consegüent de temps. Es té en compte, tanmateix, alguna parada per recollir passatge cap a l'exterior a l'extrem de la zona 1. La xarxa d'autobusos és radial i inspirada en la xarxa ferroviària. Consta de 17 línies, que serveixen les estacions de tren i els municipis situats entre Barcelona i les capitals de tots els corredors, exclosos els municipis de l'EMT travessats.
- Establir una cobertura temporal entre la 1 de la nit i les 5 del matí, amb una freqüència d'un autobús per hora i per sentit.
- Integrar tarifàriament aquests serveis amb els diürns, és a dir, permetre utilitzar els mateixos títols de transport que per a aquells. Cal precisar, aleshores, que el canvi de dia als efectes d'utilització de la T-dia es produeix en acabar el servei nocturn, és a dir, a les 5 del matí.

Els serveis ferroviaris que funcionen fins a les 12h de la nit són les expedicions de RENFE amb sortida de Barcelona i destinació a Mataró, Granollers Centre, Granollers-Canovelles, Terrassa, Martorell i Vilanova i la Geltrú, totes les destinacions en el Metro del Vallès i el Metro del Llobregat fins a Martorell. Se n'exclouen els ramals cap a Manresa i Igualada, exteriors a l'RMB *strictu sensu*.

Com que l'horari previst de servei és des de la 1h fins les 4h, amb un interval de 60 minuts, cada dia es realitzen 4 expedicions per sentit. Els trajectes s'han dissenyat de manera que el temps de recorregut en un sentit és inferior però proper a una hora. Per tant, calen 2 vehicles per línia que realitzen 8 expedicions/línia.dia. Atesos els requeriments que s'imposa al material mòbil de nova adquisició, aquests vehicles haurien de ser accessibles per a les PMR.

A Barcelona, el punt de sortida de totes les línies és la plaça de Catalunya. Es contempla, però, de fer altres parades dins del terme, coincidint amb les actuals parades dels serveis interurbans diürns del mateix corredor. Si el temps de recorregut d'una anada o d'una tornada es manté inferior a una hora, condició *sine qua non* per assignar només dos vehicles a cada línia, s'intenta de fer passar els itineraris d'entrada a Barcelona provenint del Nord per la Vila Olímpica i Port Olímpic abans d'arribar a la plaça de Catalunya, per tal de servir la demanda de lleure d'aquesta àrea. Anàlogament, els procedents del Sud es fan arribar al passeig de Colom i pujar per la Via Laietana.

Pel que fa als municipis intermedis i finals, les estacions ferroviàries respectives són punts de pas obligat, ja que es tracta de serveis complementaris del tren. També es preveu realitzar altres parades dins dels nuclis urbans per tal de disminuir els temps d'accés dels usuaris.

## 4. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA

### 4.1. Relació del municipis servits per cada línia

Per tal de no perdre la visió de conjunt, el punt present enumera els municipis servits per la nova xarxa, i s'acompanya d'un plànol.

A més dels municipis servits per cada línia, amb l'exclusió òbvia de Barcelona, també s'hi han inclòs punts de pas d'interès com l'Hospital General de Catalunya o la UAB.

Línia	Municipis
1	Sitges, St. Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, St. Sadurní d'Anoia
2	St. Sadurní d'Anoia, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, St. Pere de Ribes, Sitges.
3	Molins de Rei, Pallejà St. Andreu de la Barca, Martorell
4	St. Boi de Llobregat, Sta. Coloma de Cervelló, St. Vicenç dels Horts, Molins de Rei, el Papiol, Castellbisbal, Abrera, Olesa de Montserrat, Esparreguera.
5	Rubí, les Fonts, Terrassa (FGC), Viladecavalls, Vacarisses
6	Cerdanyola, Sabadell, Terrassa (RENFE), Matadepera
7	Sant Cugat del Vallès, Hospital General, Rubí, Les Fonts
8	Ripollet, Cerdanyola, UAB, Sant Cugat del Vallès
9	Cerdanyola del Vallès, Barberà del Vallès, Badia, Sabadell, St. Quirze del Vallès
10	Barberà del Vallès, Sabadell, Castellar del Vallès
11	Granollers, Cardedeu, Llinars del Vallès, Vilalba Sasserra, St. Celoni, Sta. Maria de Palautordera
12	Sta. Perpètua de Mogoda, Polinyà Palau de Plegamans, Caldes de Montbui, Sentmenat i Mollet del Vallès
13	Montcada i Reixac, La Llagosta, Mollet del Vallès, Lliçà de Vall, Lliçà d'Amunt, Granollers-Canovelles, Parets del Vallès
14	Martorelles, Montmeló, Montornès del Vallès, La Roca del Vallès, Vilanova del Vallès, Mollet del Vallès, Granollers, Les Franqueses, La Garriga
15	El Masnou, Alella, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabrera de Mar, Mataró, Argentona
16	El Masnou, Alella, Teià Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabriils, Vilassar de Dalt, Premià de Dalt.
17	Mataró, Sant Andreu de Llavaneres, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella.

La població de l'RMB exclosa l'EMT és de 1,6 milions d'habitants. I la població dels municipis servits per la proposta és de 1,42 milions d'habitants, és a dir, el 89% del total.

## 4.2. Coordinació d'horaris

Com que els intervals de totes les línies són d'una hora i a més es tracta d'autobusos nocturns, ha calgut preveure els instants de pas, de tal manera que els temps d'espera durant la correspondència fossin mínims. Per aquest raó s'ha afegit a la proposta un punt que detalla els instants de sortida i de pas de cada línia i, en conseqüència, els instants de pas de cada línia a la parada de correspondència.

## 5. ESTIMACIÓ DE LA DEMANDA I DELS INGRESSOS

### 5.1. Demanda de les línies de bus

A partir de la demanda actual del Nitbús i de la densitat d'urbanització de la zona servida, s'ha estimat una taxa de generació i atracció de viatges de: **0,47 viatges nocturns/hab.any.**

Com que la població servida, exclosa la zona 1, és de 1,42 milions d'habitants l'estimació de viatges anuals és de: **667.000 viatges nocturns / any**

### 5.2. Demanda i ingressos dels modes ferroviaris

La demanda dels modes ferroviaris, a l'interval de les 23 a les 24 hores s'ha avaluat en el 0,4% de la demanda diària, a partir del coneixement que es té de la demanda nocturna actual. En conseqüència, la demanda captada per incrementar el servei una hora a la nit és de **1.180.000 viatges nocturns /any**, és a dir, 5.670 viatgers diaris.

## 6. CALENDARI

### 6.1. Procediment d'adjudicació

En el Consell d'Administració es va acordar instar a la Direcció General de Ports i Transports a posar en marxa les 17 línies de servei regular d'autobús nocturn, segons el document adjunt, en el més breu termini possible.

### 6.3. Calendari d'entrada en servei de les empreses ferroviàries

#### a) FMB, Ferrocarril Metropolità de Barcelona

Les línies L2, L3 i L5 perllongaran el servei a finals de novembre d'enguany.

Pel que fa a les línies L1 i L4, aquest no podrà perllongar-se fins a tenir instal·lada la catenària rígida a totes dues i acabar la construcció de la nova estació Maresme. Per tant, la data escollida és l'octubre del 2002.

## **b) FGC, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**

FGC només ha de perllongar el servei fins a les 24 h entre dilluns i dijous, ja que els altres dies ja ho fa.

Manifesta que pot realitzar-ho a partir d'octubre a les línies urbanes U6 i U7 així com a tot el Metro del Vallès i al Metro del Baix Llobregat fins a Martorell. La sortida darrera serà al voltant de les 24h, encara que els imperatius de l'explotació poden alterar-la en uns minuts.

No poden, en canvi, donar servei als ramals de Manresa i Igualada, tot i que es comprometen a prestar-lo amb autobusos, enllaçant a Martorell.

L'entrada en servei pot tenir lloc a partir de l'octubre d'enguany.

## **c) RENFE**

Aquesta empresa ha acceptat el compromís de adaptar els seus horaris als proposats en el document present a partir de l'entrada en servei del seu horari d'hivern.