

**SEMANA DE LA MOVILIDAD
DIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

16 de septiembre 2002



**PROTEJAMOS Y EXTENDAMOS LOS
CARRILES BUS EN MADRID**

Informe preparado por

Madrid Camina
Unión sindical de Madrid Región de CCOO
UGT Madrid

Septiembre 2002

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

LA SEMANA DE LA MOVILIDAD: 16 - 22 DE SEPTIEMBRE

Los días 16 a 22 de septiembre se celebra la semana de la movilidad, por primera vez en Europa, como complemento del Día sin coches que se ha venido celebrando durante varios años en muchas ciudades del mundo.

Un conjunto de organizaciones que trabajamos por una movilidad sostenible en Madrid¹, queremos hacer llegar a la población madrileña la problemática de nuestra ciudad, ya que el Ayuntamiento ha optado por ignorar la celebración de la Semana de la Movilidad y limitarse a la del domingo 22 del Día sin coches que además ha desvirtuado al hacerlo coincidir con el día de la bici.

Para ello estamos difundiendo información y realizando actos que resalten los problemas y posibles soluciones, siguiendo el calendario impulsado por la Unión Europea, al que hemos añadido el *Día de las Promesas Incumplidas*, para destacar que el Ayuntamiento de Madrid no ha cumplido la medidas permanente que anuncio el 22.9.2001: el *cierre al tráfico de la Casa de Campo*.

Lunes 16	El transporte público	Jueves 19	Accesibilidad para todos
Martes 17	El peatón	Vienes 20	Vías verdes
Miércoles 18	La bicicleta	Sábado 21	Promesas Incumplidas
Domingo 22		El día sin coches	

EL DÍA DEL TRANSPORTE PÚBLICO: LUNES 16 DE SEPTIEMBRE

Este lunes, las organizaciones CCOO, Madrid Camina y UGT, ofrecemos información para un debate sobre los autobuses urbanos, y en particular sobre la duración de los recorridos y la utilidad de los carriles bus.

Para ello hemos analizado 7 líneas de autobús:

- L 3 Puerta de Toledo – Plaza San Amaro
- L 10 Plaza Cibeles - Palomeras
- L 19 Velázquez – Plaza Legazpi
- L 34 Plaza Cibeles – Avenida General Fanjul
- L 52 Puerta del Sol - Santamarca
- L 61 Moncloa Narváez
- Circular

Estas líneas recorren áreas centrales y periféricas de la ciudad, y utilizan 14 de los 19 ejes de mayor circulación de autobuses de la ciudad, los que tienen más de 60 autobuses a la hora. (Tabla 4)

Hoy día 16 de septiembre a las 10.00 h presentamos los resultados y propuestas, y para ilustrarlo en la práctica, invitamos a los medios de comunicación a hacer un recorrido en autobús para mostrar los problemas de circulación que hacen que la mayor parte del carril bus sea inutilizable en la práctica, por lo que los tiempos de recorrido llegan a duplicarse en las horas punta, que duran gran parte del día, respecto al horario valle, y a los tiempos que serían posibles si los carriles bus estuvieran despejados.

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

LOS VIAJES EN AUTOBÚS DURAN EL DOBLE DE LO NECESARIO.

Las siete líneas analizadas tienen características diversas, pero todas ellas tienen en común el que la duración de los viajes se duplica en la hora punta, respecto a las horas en que se puede circular bien.

Comprobando los datos oficiales sobre la duración de los trayectos de las distintas líneas de autobuses se observa además que la hora punta se extiende normalmente de forma casi continuada entre las 9 de la mañana y las 9 de la noche.

En la Tabla 1 se incluyen los tiempos de recorrido mínimo y máximo de cada línea, calculados por el Consorcio de Transportes el jueves 11 de julio, y los tiempos cronometrados por Madrid Camina en un día laborable: el 10 de septiembre a las 19h.

Las velocidades medias de recorrido que se corresponden con esos tiempos son de unos 10 km/h en los momentos más congestionados de cada línea, en tanto que mejoran en las horas valle hasta los 17 km/h.

Las velocidades en hora punta serán aún más bajas en los meses de octubre a junio, ya que los datos presentados se corresponden con unos días en que el tráfico de Madrid es escaso por tratarse de semanas semi-vacacionales.

LA MAYORÍA DE LOS CARRILES BUS NO ESTÁN OPERATIVOS, Y NO CONTRIBUYEN A MEJORAR EL SERVICIO.

Los carriles bus son, en todas las ciudades que se preocupan por el transporte público, la medida principal para mejorar el servicio de autobuses y sus velocidades de recorrido.

En el municipio de Madrid existen 92 Km señalizados como carril bus para las líneas urbanas, de los que 5 km tienen plataforma reservada, 12 km tienen señalizaciones especiales (conos flexibles, luminosos o bandas sonoras) y los 75 km restantes solo están pintados en la calzada. Además existe la plataforma reservada del BUS – VAO de la carretera de la Coruña, de 12 km de longitud.

Tan solo dos tipos de carril bus, que suman 8 km (9% del total), tienen sistemas de protección que son habitualmente respetados por el tráfico privado:

- Los 4,9 km que tienen plataforma reservada (separados por una mediana): en el Paseo de la Castellana estos tramos representan un total de 4,2 km, por lo que es, en la práctica, el único carril bus protegido de la circulación de coches. Los otros tres tramos protegidos están dispersos en la ciudad y ninguno supera los 350 m.
- Los 3,4 km de carriles a contrasentido (normalmente con banda sonora): el Paseo de las Delicias en sentido a Legazpi con 1,6 km y la calle Atocha en sentido descendente con 425 m. Los otros cinco tramos, dispersos en la ciudad no superan los 350 m cada uno.

En las 7 líneas estudiadas la proporción de carril bus en el conjunto del recorrido, alcanza el 70% en la Línea 61 (Moncloa – Narváez) que circula por los barrios del ensanche, y cerca

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

de la mitad en las otras tres líneas (L19, L 52 y circular) que se mueven por los barrios interiores a la M30. Aún así las velocidades medias en estas líneas son muy bajas porque los carriles bus no permiten el flujo fluido de autobuses.

En la Tabla 2 se comprueba la escasa utilidad que tienen actualmente los carriles bus, y las razones principales por las que son inservibles, así como los problemas de circulación que tienen los autobuses en los tramos sin carril bus.

Se ha constatado que los tramos respetados por los vehículos privados son:

- El carril contrasentido que baja el Paseo de las Delicias
- Paseo del Prado en dirección a Cibeles (Museos)
- Alcalá (entre la Puerta de Alcalá y Cibeles) acera protegidas por barandillas metálicas

LA PERMISIVIDAD EN LA INVASIÓN POR VEHÍCULOS PRIVADOS INUTILIZA LOS CARRILES BUS.

La inmensa mayoría de los carriles son inutilizables por el estacionamiento de vehículos privados, que obligan a los autobuses a circular por los carriles de los vehículos privados, muchas veces congestionados, o a entrar y salir de los mismos constantemente, con las consiguientes espera y peligro de siniestralidad.

Además estas situaciones dificultan el acercamiento del autobús a las paradas con el consiguiente peligro y molestias, especialmente para los pasajeros con menor accesibilidad.

Según se ha podido observar la causa fundamental de inutilización de los carriles bus es la ocupación por vehículos privados. Las causas principales observadas son las siguientes, que en la Tabla 2 están detalladas por calles para cada línea:

- Ocupados de forma continua por vehículos aparcados, imposibilitando la circulación por el carril.
- Ocupados de forma discontinua por aparcamiento, descarga, etc., obligando a continuos cambios de carril, generalmente difíciles, peligrosos y causantes de mayores pérdidas de tiempo.
- Bloqueados por coches circulando en cruces, accesos a aparcamientos, etc. Edificios singulares con atracción de coches, que obligan a abandonar el carril.

En las calles sin carril bus se han detectado asimismo causas que dificultan el buen servicio de los autobuses. En la Tabla 3 se detallan asimismo las calles que tienen distintos tipos de problemas para la circulación de autobuses:

- Circulación difícil por congestión de tráfico. Dificultad de acceso a las paradas.
- Carril de circulación con cuellos de botella por doble fila que dificultan el paso de los autobuses.
- Puntos conflictivos que dificultan la circulación.
- Inadecuación entre diseño de las vías y tipo de autobuses, que obliga a circulación lenta.

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

Asimismo se ha comprobado la ausencia de vigilancia para evitar los problemas enunciados anteriormente.

OBJETIVO:

CONSEGUIR QUE LAS VELOCIDADES MEDIAS SE ACERQUEN A LOS 20 KM/H PARA REDUCIR A LA MITAD LOS TIEMPOS DE RECORRIDO.

En las horas valle, las siete líneas alcanzan velocidades medias de 16 a 18 km/h.

Estas velocidades se pueden extender al conjunto del día e incluso mejorar si se toman medidas que favorezcan la circulación fluida de los autobuses en los puntos y ejes conflictivos.

En la Tabla 1 se pueden comprobar las velocidades medias actuales y las que podría tener cada línea circulando a una media de 20 km/h incluyendo las paradas y a una media de 30 km/h con paradas de 20 seg de media

Como puede observarse los tiempos se reducen a la mitad.

Línea	Tiempo de recorrido en min. 10 de septiembre alas 19 h	Objetivo: Tiempo de recorrido en min. a 20 km/ de media
L 3: P Toledo_P S Amaro	73	24
L 10: P Cibeles_Palomeras	43	25
L 19: Velazquez_P Legazpi	40	21
L 34: Pza Cibeles_A G Fanjul	66	36
L 52: P Sol_Santamarca	45	17
L 61: Moncloa_Narvaez *	47	19
Circular	112	54

Este es el MADRID POSIBLE si se adopta una política eficaz para el servicio de autobuses.

MEDIDAS RECOMENDADAS PARA FACILITAR LA CIRCULACIÓN DE AUTOBUSES

Estas son las principales medidas posibles, que se están adoptando en distintas ciudades, para mejorar la circulación de los autobuses, y potenciar la movilidad por transporte publico:

- Proteger los carriles.
- Vigilar y sancionar las ocupaciones.
- Atender de forma especial los puntos negros con infraestructura reservada y vigilancia.
- Prioridad semafórica al autobús en cruces singulares.

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

- Vigilar y sancionar las segundas filas afectan a la circulación de autobuses.
- Jerarquizar los carriles bus para actuar sobre los mas utiles al transporte publico.
- Mejorar el diseño de algunos itinerarios periféricos y zonas de la ciudad antigua, y adecuar la urbanización de las calles a la circulación de autobuses.
- Sensibilización social la problemática descrita en este informe y las ventajas que supone la circulación fluida de los autobuses.

Madrid, 16 de septiembre de 2002

Informe preparado por Madrid Camina, Unión sindical de Madrid Región de CCOO y UGT Madrid.

Organizaciones que trabajan por una Movilidad Sostenible en Madrid y desarrollan acciones en la Semana de la Movilidad 2002:

*A PIE.
Amigos de la Tierra.
Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta.
CCOO, Unión sindical de Madrid Región.
Club de Debates Urbanos.
Colectivo de Mujeres Urbanistas.
Coordinadora de Minusválidos Físicos de la Comunidad de Madrid.
Ecologistas en Acción.
Federación Regional de Asociaciones de Vecinos.
Madrid Camina
Plataforma Salvemos la Casa de Campo.
UGT Madrid*

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

EL ABANDONO DE LOS CARRILES-BUS IMPIDE SU USO A LOS AUTOBUSES

Fotos sacadas desde autobuses que se ven obligados a circular por fuera del Carril bus, soportando la congestión del tráfico.



Descarga en el carril bus



Autobús aparcado frente a un hotel



Coches aparcados en el carril bus



Coches circulando por el carril bus-taxi



Obras y coches mal aparcados



Maquinaria en una parada de autobús

Autobús circulando con dificultad por falta de espacio.



Día del Transporte público - 16 septiembre 2002

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

Tabla 1: Las siete líneas estudiadas

	Información EMT (Tiempos del día 11.07.2002)								Conteos de MADRID CAMINA 10.09.2002 de 18 a 20h *			TIEMPOS POSIBLES	
	Recorrido ambos sentidos kms	Carriles bus kms	Prop (%) carriles bus	Paradas cada sentido Nº	Tiempo max en un sentido minutos	Vel media en el T max	Tiempo min en un sentido minutos	Vel media en el T min	Kms**	Tiempo en un sentido minutos	Vel media	Tiempo a 20 km/h min	Tiempo a 30km/h y 20 seg por parada min
L 3: P Toledo_P S Amaro	15,7	2,1	13,2	28 (29)	51	8,6	30	14,7		73	6,5	24	25
L 10: P Cibeles_Palomerias	16,4	4,1	24,9	31	41	12,1	27	18,4		43	11,4	25	27
L 19: Velazquez_P Legazpi	14,3	6,7	46,9	25 (21)	39	11,1	27	16		40	10,7	21	23
L 34: Pza Cibeles_A G Fanjul	23,8	8,9	37,4	38 (39)	56	12,6	40	17,7		66	10,8	36	36
L 52: P Sol_Santamarca	11,5	4,8	41,7	25 (23)	45	9,9	26	17,2	13	45	8,7	17	20
L 61: Moncloa_Narvaez *	12,6	8,7	69,3	22 (23)	47	8,7	26	16,3		47	8,0	19	20
Circular	36,1	15,8	43,8	56 (57)	106	10,1	60	17,8		112	9,6	54	55

Nota*: la línea 61 se hizo el 11.09

Nota**: el unico recorrido en el que la medicion de distancia no ha coincidido es el de la línea 52.

Día del Transporte público - 16 septiembre 2002

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

Tabla 2: Carril bus utilizables y con problemas de circulación.

LINEAS	Longitud carril bus kms	Proporción sobre la longitud del itinerario %	Proporción de carril bus util en la línea %	Descripción de los carriles plenamente utilizables	Ocupados de forma continua por vehículos aparcados	Ocupados de forma discontinua por aparcamiento, descarga, etc.	Bloqueados por coches circulando en cruces, accesos a aparcamientos, etc. Edificios singulares con atracción de coches.
L 3 Pta Toledo_Pza San Amaro	2,1	13	0	Ninguno de los escasos tramos existentes.	90% Bravo Murillo.	50% Luchana	Todo Fuencarral. Montera y carretas. Bravo Murillo (Mercado Maravillas). Gta Alvarez de Castro. Cruce Gran Vía. Pza Benavente
L 10 Pza Cibeles_Palomeras	4,1	25	10	El tramo plenamente utilizable es el del Paseo del Prado en dirección Atocha - Cibeles que discurre junto a los jardines del Botánico, los Museos y de la Plaza de la Lealtad. También lo es otro tramo muy corto (200 m) de CB entre el Puente de Vallecas y el Paso Superior de Doctor Esquerdo sobre Ciudad de Barcelona (en sentido Cibeles)		50% Pº del Prado. 20% Infanta Isabel. 20% Reina Cristina. 40% Ciudad de Barcelona. 80% Dr Esquerdo	Paso de Neptuno a Cibeles con cruce de cuatro carriles en un tramo corto congestionado. Pº del Prado (Mº de Sanidad) Accesos a Gta Atocha. Acceso a estación Atocha (aparcen autobuses). Paseo R Cristina Giro en Monte Perdido se bloquea por doble fila.
L 19 Velazquez_Pza Legazpi	6,7	47	5	El único tramo plenamente utilizable es el Pº de las Delicias en sentido Legazpi, que es a contrasentido.	50% Serrano 50% Velazquez 50% Pº Delicias (sent Atocha)	75% Serrano 75% Velazquez 50% Infanta Isabel 75% Pº Delicias (sent Atocha)	Serrano (Tramo Ortega y Gasset - Goya) Cruces de Velazquez con Goya, Ortega y Gasset y giro en Dr Arce Acceso a estación de Atocha (aparcen autobuses) Giro muy peligrosos en Atocha hacia Alfonso XII
L 34 Pza Cibeles_Avda Gral Fanjul	8,9	37	0	El único tramo plenamente utilizable es el del Paseo del Prado en dirección Atocha - Cibeles que discurre junto a los jardines del Botánico, los Museos y de la Plaza de la Lealtad.	20% Pº Acacias 50% Gral Ricardos	10% Pº del Prado. 5% Rda Atocha - Valencia 15% Pº Acacias 30% Gral Ricardos	De Neptuno a Cibeles hay que cruzar cuatro carriles en un tramo corto congestionado. Pº del Prado (Mº de Sanidad) Acceso a la Gta de Atocha Areas comerciales de las Rondas Gta Embajadores Gta Piramides Gta Marques de Vadillo
L 52 Pta Sol_Santamarca	4,8	42	10	El tramo mas utilizable es el de Sol a Pta de Alcalá, salvo entre Gran Vía y Sevilla, pero circulan eventualmente coches por el carril. Los tramos que están mas libres, tienen barandilla de protección en la acera, que dificulta la carga - descarga de personas o mercancías.	30% de Principe de Vergara 30% Alcalá	60% de Principe de Vergara. 40% de Alcalá	Cruce de Maria de Molina. Cruce de Goya. Cruce Peligros y aparcamiento Sevilla. En Alcalá en el acceso a Sol, los autobuses aparcados estorban a los que tienen que entrar en la plaza.
L 61 Moncloa_Narvaez	8,7	69	10	Ninguno, porque F. el Cático y Fdez de los Rios tiene problemas de circulación por que los usan los coches, aunque no tengan vehículos aparcados ni carga y descarga en el propio carril bus.	100% Eloy Gonzalo 60% Diego de León. 80% Conde de Peñalver.	40% Martínez Campos. 40% de Diego de León. 20% Conde Peñalver. 20% Narvaez	Cruces de Goya, Alcalá, Principe de Vergara, Velazquez, Miguel Angel, Santa Engracia, Quevedo y Vallehermoso. Areas comerciales de Narvaez, Conde Peñalver y zona de Quevedo. Feijoo, Fernando el Cático y Fernandez de los Rios en los que el Carril bus lo ocupa la circulación de coches porque es el unico carril por el que se puede circular debido a las dobles filas
Circular	15,8	44	20	Calle Segovia Virgen del Puerto Cuesta de San Vicente (con protección) Princesa (con protección) Pº Reina Cristina (Gobierno Militar)	80% Rda Toledo 10% Reina Victoria 10% R Fdez Villaverde 30% J Costa 30% Fco Silvela (A Amer - M Bec) 30% Dr Esquerdo 25% Narvaez 10% Pº Reina Cristina 10% Pº Infanta Isabel	20% Rda Atocha - Valencia 5% Princesa 20% Reina Victoria 10% R Fdez Villaverde 20% J Costa 30% Fco Silvela (A Amer - M Bec) 30% Dr Esquerdo 25% Narvaez 10% Pº Reina Cristina 10% Pº Infanta Isabel	Cruces: Tramo Joaquín Costa al llegar a Pza Rep Argentina Edificios singulares: El Corte Inglés de Princesa, Cines Renoir en R Fdez Villaverde, Clinica S Francisco de Asís en Joaquín Costa, Supermercado Caprabo en Narvaez, Hotel Agumar en R.Cristina, Ronda Toledo en Comisaría

Día del Transporte público - 16 septiembre 2002

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

Tabla 3: Problemas de circulación en calles sin carril bus

LINEAS	Proporción de la línea sin carril bus %	Circulación difícil por congestión de tráfico. Dificultad de acceso a las paradas.	Carril de circulación con cuellos de botella por doble fila que dificultan el paso de los autobuses	Puntos conflictivos que dificultan la circulación	Inadecuación entre diseño de las vías y tipo de autobuses, que obliga a circulación lenta	Obras que dificultan la circulación
L 3 Pta Toledo_Pza San Amaro	87	Bravo Murillo. Sta Engracia. Trafalgar - Barceló. Fuencarral. Hortaleza. Montera. Pza Benavente Toledo. Bailen - S Francisco	Avila. General Yagüe. Bravo Murillo	Presidente Carmona. Cruce con Abascal. Gta Alvarez de Castro. Alonso Martinez. Barceló-Tribunal. Red de S Luis. Pza Benavente. Pta Toledo.	Piza Benavente-C/Toledo (en general todo el tramo por el centro del casco histórico)	Hortaleza
L 10 Pza Cibeles_Palomeras	75	Girta Carlos V Reina Cristina Dr Esquerdo Cavanilles Avda Albufera	Paseo del Prado Cavanilles. Dr Esquerdo Avda Palomeras	Paseo Prado Gta Carlos V Avda. Albufera	Monte Igueldo Monte Perdido	Monte Igueldo Mtez de la Riva
L 19 Velazquez_Pza Legazpi	53	Serrano Alfonso XII (sent Atocha)	Cruces de Maria de Molina c/ Santa Isabel	Embajadores Gta Atocha		Cruce de Velazquez - Lopez de Hoyos
L 34 Pza Cibeles_Avda Gral Fanjul	63	General Ricardos	Cno de las Cruces Carbanchel Alto (Turina - E Montijo)		Barrios de Buenavista y Las Aguilas. Zona de las calles Gral Romero Basart y Oliva de Plasencia	
L 52 Pta Sol_Santamarca	58	Carrera de San Jeronimo. Sevilla	Torpedero Tucuman. Puerto Rico.	Cruce con Francisco Silvela. Victor de la Serna (Colombia). Cruces de Costa Rica. Calles de Paraguay y Dracena.		Sevilla. Cruce de Lopez de Hoyos. P Vergara frente al auditorio.
L 61 Moncloa_Narvaez	21	Ibiza		Hnos Becquer, cruces con Serrano y Castellana. Giro de Isaac Peral a Fernandez de los Ríos		
Circular	56	Entrada en Rda Atocha hasta Argumosa Rda Toledo (en tramo final a Puerta de Toledo) Fco Silvela (Principe Vergara -Av America) Fco Silvela (J Ortega y Gasset - M Becerra) Menendez y Pelayo (llegada Mariano de Cavia) Rda Segovia (paradas) Plaza de España (parada Princesa) Princesa (parada El Corte Inglés) Manuel Becerra (parada) Atocha (parada R. Sofia) Paradas alejadas de Metro e Intercambiadores: P.Toledo, Moncloa, A.America	Goya, entre Fuente del Berro y Lombia Ibiza	Parada Embajadores (dificulta circulación resto líneas bus y automóviles) Pza de España (giro Princesa) Princesa (Serrano Jover - A. Aguilera) Incorporación de vehículos desde Arcipreste de Hita a Princesa (Moncloa) Cruces con Avda America Giro en Goya hacia Alcalá y Felipe II		

INFORME SOBRE CARRILES BUS EN MADRID

Tabla 4: Los 19 “ejes” de mayor circulación de autobuses de la ciudad.

Estos 19 ejes tienen una circulación de más de 60 autobuses hora.

Las 7 líneas estudiadas pasan por 14 de estos ejes.

Albufera – Portazgo:	L 10 y 8 líneas más	(IHP 77)
Alcalá – Centro:	L 52 y 9 líneas más	(IHP 106)
Alcalá – Goya:	10 líneas	(IHP 95)
Alcalá – Retiro:	L 19, L 52 y 10 líneas más	(IHP 133)
Castellana (La Paz)	10 líneas	(IHP 76)
Castellana (Centro)	11 líneas	(IHP 126)
Castellana (Cuzco)	7 líneas	(IHP90)
Ciudad de Barcelona:	L 10 y 9 líneas más	(IHP 87)
Cuesta de San Vicente:	Circular y 6 líneas más	(IHP 83)
Delicias (contrasentido):	L 19 y 7 líneas más	(IHP 90)
Delicias (subida a Atocha):	L 19 y 8 líneas más	(IHP 96)
Doctor Esquerdo:	Circular y 6 líneas más	(IHP 73)
Francisco Silvela:	Circular y 6 líneas más	(IHP 75)
Gran Vía:	11 líneas	(IHP 91)
Prado:	L 10, L 34 y 5 líneas más	(IHP 118)
Princesa:	Circular y 6 líneas más	(IHP 67)
Ronda de Atocha:	L34, Circular y 4 líneas más	(IHP 89)
Serrano:	L 19 y 6 líneas más	(IHP 78)
Velázquez:	L 19 y 6 líneas más	(IHP 78)

IHP: intensidad en hora punta-