

INFORME DE LA FRECUENCIA DE PASO DE LOS AUTOBUSES DE LAS LÍNEAS 34 Y 27 DE LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE registrada el miércoles 13 de noviembre de 2019

Introducción.-

A partir del año 2017 la línea 34 de autobús dejó de ser la segunda en el ranking por número de viajeros transportados a ser la primera de toda la red de autobuses, siendo además una de las que tiene mayor recorrido (si no la que más, cuyo dato no hemos encontrado).

En su trazado entre Cibeles y las Águilas recorre barrios de la almendra central, todo el eje principal del distrito de Carabanchel y otros barrios del distrito de Latina. Entre sus usuarios se encuentran, además de las y los trabajadores que van y vuelven del trabajo, y los vecinos en sus desplazamientos habituales, un considerable número de estudiantes que acuden a los más de 20 centros educativos de gran tamaño que hay en los distritos de Carabanchel y Latina, de los que al menos una docena son centros concertados con todos los ciclos formativos que atraen mucho alumnado de otros barrios de la ciudad.

Es por ello que a todas horas se produce una gran cantidad de viajeros que hace que, a pesar de tener unos vehículos articulados, la saturación es constante a lo largo de todo el día, ya que la oferta del servicio está muy por debajo de sus necesidades.

En los últimos meses los usuarios de esta línea venían observando que, además de la escasez del servicio, se producían numerosas irregularidades, siendo habitual las esperas prolongadas, mientras que pasaban autobuses con un intervalo muy reducido, incluso en paradas cercanas a cada una de las cabeceras.

Estas circunstancias son las que han llevado a la Asociación de Vecinos a realizar una observación a lo largo de una jornada casi completa, de 6:30 a 22:30 horas el miércoles 13 de noviembre del presente año, para comprobar si lo que se observa como usuario/a del servicio en un momento puntual, era una constante a lo largo de una jornada completa.

Para conocer también si las posibles deficiencias eran comunes al resto de la red de autobuses o algo específico de la línea en estudio, se realizó simultáneamente un control de paso, con parada efectiva, de los vehículos de la segunda línea de EMT en número de viajeros, la 27, con un recorrido también largo y vehículos también articulados.

Se da la circunstancia que hace justo 9 años (el 16 de noviembre de 2010) esta misma Asociación de Vecinos realizó un estudio semejante, obteniendo en aquel año unos resultados mejores para el servicio, como se comentará en el apartado de conclusiones.

Datos de las líneas (datos oficiales de la EMT).-

	<u>LÍNEA 34</u>			<u>LÍNEA 27</u>		
	> <u>Cibeles</u>	> <u>Águilas</u>	<u>TOTAL</u>	<u>TOTAL</u>	> <u>Pl Castilla</u>	> <u>Embajadores</u>
Km de la línea	12,4	12	24,4	16	8,3	7,7
Nº paradas	41	41	82	55	28	27
Nº de viajeros año 2016 (millones)			8,36	8,92		
Nº de viajeros año 2017 (millones)			8,58	8,27		
Nº de viajeros año 2018 (millones)			8,49	7,75		

Se observa que tanto el recorrido de la línea 34 como el número de paradas es un 50% más largo que la 27. Ambas líneas se cubren con autobuses articulados.

La evolución del número de pasajeros muestra un ascenso en la línea 34, que en 2017 y 2018 se convierte en la que más viajeros transporta, mientras que se produce una caída en la línea

27, que pierde más de un millón entre los años 2016 al 2018, pasando de ser la primera a la segunda plaza en cuanto al número de pasajeros transportado a partir de 2017.

Datos registrados.-

Los datos que a continuación se exponen son del control de paso de los vehículos en servicio en unas paradas que comparten ambas líneas en la Ronda de Atocha (ver ficha técnica).

	LINEA 34			LINEA 27		
	> Cibeles	> Águilas	TOTAL	TOTAL	> Pl Castilla	> Embajadores
Pasos registrados	130	115	245	377	176	201
Media minutos espera	7:23	8:20	7:50	5:05	5:27	4:46
Esperas >= 10 min	39	39	78	32	14	18
Esperas >= 15 min	15	13	28	8	4	4
Esperas >= 20 min	8	0	8	0	0	0
Duración media de recorrido completo			2:10	1:30		
Nº medio autobuses circulando			18	18		
Velocidad media (Km/h)			11,3	10,6		

Comentarios a los datos.-

Según el número de pasos registrados (vehículos en servicio de cada línea) en las paradas donde se ha realizado el estudio, se observa un déficit importante de la línea 34 respecto de la 27, siendo en conjunto **el servicio de la 34 un 65%** del que presta la línea 27.

Este déficit del servicio se manifiesta también en el tiempo medio de espera que se ha registrado en una línea y otra, siendo de **7 minutos y 50 segundos** en la línea 34, frente a **5 minutos con 5 segundos** en la línea 27.

Se observa un menos paso de vehículos en sentido Águilas que en dirección Cibeles en la línea 34, lo que podría entenderse en las primeras horas de la mañana por el principal flujo laboral de periferia al centro. Pero este mayor servicio no se ve compensado por un incremento del servicio en la dirección contraria a otras horas, con lo que **la espera media en el trayecto hacia Águilas es mayor, llegando hasta los 8 minutos y 20 segundos.**

Los usuarios de la línea 34 no sólo esperan de media casi 3 minutos más su autobús respecto de los viajeros de la 27; además en 78 ocasiones (el 30% del total) la **espera llega a los 10 minutos o más** (en 28 ocasiones hasta 15 minutos o más, y en 8 ocasiones 20 minutos o más), frente a las sólo 32 ocasiones en que los viajeros de la línea 27 han tenido que soportar estas esperas de 10 minutos o más.

¿Por qué se produce este déficit de servicio? Si a una línea que tiene 24,4 Km de recorrido total, 82 paradas y que un autobús tarda una media de 2 horas y 10 minutos en recorrerla completa (ida y vuelta) se le ponen el **mismo número de autobuses** que a otra línea con un 50% menos de Km (16), de paradas (55) y de tiempo necesario para recorrerla (1 hora y 30 minutos), el déficit resultará proporcional, es decir un **déficit del 50%**. Porque el **número medio** total de vehículos que hemos observado en servicio a lo largo del día en cada línea ha sido igual a 18.

Además al tener la línea 34 mayor recorrido y con menos Km de carril bus (la línea 27 prácticamente todo su trazado lo realiza en el eje Castellana con un carril bus separado físicamente del resto de la circulación), **las probabilidades de que se descompensen los horarios son mayores**, por lo que para evitar esto se debería reforzar aún más la flota en servicio.

Para igualar el servicio de 377 pasos observado en la línea 27, **la línea 34 debería incrementar su número de pasos por parada en más de un 50%**, y de esta manera se igualarían los tiempos de espera de unos usuarios y otros.

Estos déficits señalados y registrados no sólo afectan al tiempo de espera en las paradas; otra de las consecuencias observadas **es la aglomeración de viajeros en cada vehículo**, consecuencia lógica de una línea que tiene un servicio considerablemente menor para un volumen de viajeros un 10% superior. Con estos datos, las incomodidades están servidas, y son constantes los avisos que se escuchan de “por favor, pasen al fondo”.

Como se ha comentado en la introducción, la línea 34 se caracteriza por tener varios flujos de viajeros (no sólo domicilio > trabajo > domicilio), pues la enorme concentración de centros escolares de grandes dimensiones hace que las horas que en otras líneas pueden considerarse valle, en la 34 permanece la aglomeración (es lo que se observa en los horarios de apertura y cierre de dichos centros escolares), dándose numerosos desplazamientos hacia los centros concertados de estudiantes de otros barrios cercanos o no tanto.

Una planificación deficitaria.-

Si observamos la planificación que la propia EMT tiene de los tiempos de espera de una línea y otra (que se puede comprobar en cada marquesina), vemos que el déficit es algo planificado, no casual. Estas son las frecuencias de paso establecidas oficialmente:

<u>LÍNEA 34</u>			<u>LÍNEA 27</u>		
Horas	Frecuencia	Media minutos	Horas	Frecuencia	Media minutos
De 6-7	5 - 11 minutos	8	De 6-7	3 - 6 minutos	4:30
De 7-10h	5 - 8 minutos	6:30	De 7-20h	3 - 5 minutos	4
De 10 a 21h	6 - 9 minutos	7:30	De 20 a 23h	4 - 11 minutos	7:30
De 21-23h	7 - 14 minutos	10:30			

Podemos observar que durante la mayor parte del día (de 10 a 20h) la frecuencia de paso establecida para la línea 34 (7 minutos y medio) es casi el doble que la establecida para la línea 27 (4 minutos), **¿POR QUÉ?**

Conclusiones.-

La línea 34 de EMT es desde 2017 la que más viajeros transporta de la red de autobuses de Madrid (8,49 millones), un 10% más que la línea 27 (la segunda en número de viajeros). También la 34 tiene un 50% más de recorrido que la 27, y sus vehículos tardan también un 50% más de tiempo realizar todo su recorrido que esta otra línea. Sin embargo el número medio de vehículos que operan habitualmente en cada línea es similar, 18, lo que produce que en la línea 34, comparada con la 27:

- El **tiempo medio de espera** sea de 7:50 frente a los 5:05 de la 27
- En 78 ocasiones (más del 30% de los pasos registrados) **la espera ha sido de 10 minutos o más**, elevándose a 20 o más minutos hasta en 8 ocasiones.
- Insoportables **aglomeraciones** en los vehículos, ocasionado tanto por ser menor el servicio prestado, como porque es mayor el número de viajeros transportados.
- Este **déficit** no es casualidad de un día, sino algo **planificado** por la **EMT** o el **Consortio** de Transportes, pues en su planificación ya establecen unos **intervalos de paso casi el doble** en la 34 comparado con la línea 27.
- Injustificado **menor servicio en el sentido Águilas** en el conjunto del día, lo que aumenta las esperas más de un minutos y las aglomeraciones en este itinerario.
- En un estudio semejante realizado el año **2010**, se registraron 276 pasos de autobuses (138 en cada sentido), con una frecuencia media de paso de algo menos de 7 minutos, lo

que significa que en este período de 9 años se **ha aumentado casi un minuto la espera media de paso** de los autobuses de la línea 34, a pesar de haber crecido el número de viajeros.

- Para igualar el servicio de la línea 34 con la 27 harían falta **incrementar al menos en 10 vehículos la dotación media** del servicio a lo largo del día, para compensar el déficit del 50% detectado en el servicio, compensar el mayor número de viajeros y las mayores incidencias que un trayecto más largo pueda ocasionar.
- Estos resultados significan que sólo en esta línea hacen falta al menos **20 nuevos conductores** para paliar el déficit detectado.

Nos preguntamos,

- ¿qué razón puede haber para que se produzca esta discriminación entre viajeros de unas zonas y otras de Madrid?
- ¿De nuevo volvemos a la discriminación de la periferia con respecto al centro?
- ¿No vale lo mismo el billete en una línea que en otra?

Esperamos la respuesta de los responsables de transporte de Madrid, y deseamos el éxito total de la lucha de los empleados de la EMT que solicitan más conductores, lo que repercutirá sin duda en la mejora del servicio.

Ficha técnica.-

El trabajo ha sido realizado por 11 personas voluntarias de Carabanchel Alto que han controlado el paso de los autobuses de la línea 34 y 27 de la EMT desde las 6,30 hasta las 22,30h del día señalado.

Cada turno ha tenido una duración efectiva de dos horas. Cada persona anotaba el número de bus y la hora de paso del mismo en unas hojas impresas preparadas al respecto.

El control se ha realizado en unas paradas que permitían el control del paso en las dos direcciones de ambas líneas de autobuses, y en otras paradas de la línea 34 en Carabanchel Alto para comprobación.

Estas son las paradas en las que se ha controlado el paso:

Sentido Cibeles (L34) / Plaza Castilla (L 27):

- 85 Circo Price (Ronda Atocha 35)

Sentido Águilas (L 34) / Embajadores (L 27):

- 84 Frente a Circo Price (Ronda Atocha 30)

Sentido Cibeles (L34):

- 356 Polvoranca (c/ Joaquín Turina 37)

Sentido Águilas (L 34):

- 355 Polvoranca (c/ Joaquín Turina 42)

A primera hora de la mañana (de 6:30 a 7:30), permaneciendo el resto del día sin lluvia.

Entre las 20:30 y las 21:00 se produjeron cortes de tráfico en el paseo del Prado (a la altura de Caixa Fórum y el centro social la Ingovernable), cuyas incidencias en el paso de los autobuses dirección sur (Águilas y Embajadores) han sido tenidas en cuenta.

Los datos anotados en las hojas impresas se han pasado a una hoja de cálculo. Se ha calculado el intervalo de paso de un autobús respecto del anterior.

El registro del número de autobús ha permitido conocer el número de vehículos que estaban en funcionamiento en cada línea en un momento determinado, así como el tiempo que cada vehículo tarda en recorrer los dos tramos completos de su recorrido.

ASOCIACIÓN DE VECINOS DE CARABANCHEL ALTO

www.carabanchelalto.org

carabanchelalto@aavvmadrid.org