

**RESUMEN Y CONCLUSIONES DEL
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.-

La Asociación de Vecinos de Carabanchel Alto, como ya hiciera hace justo 9 años, ha realizado un seguimiento del funcionamiento de los autobuses de la línea 34 de la EMT, ante las continuas anomalías que registra la que es la línea con mayor número de viajeros de Madrid y que resulta la principal comunicación con el centro y otros medios de transporte.

El trabajo se realizó el miércoles 13 de noviembre de 2019, a lo largo de 16 horas (de 6:30 a 22:30) y se controló el paso también de otra línea, la 27, aprovechando unas paradas en Ronda de Atocha que comparten ambas líneas.

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

	<u>LINEA 34</u>			<u>LINEA 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		

Datos registrados en el trabajo.-

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).

	<u>LINEA 34</u>			<u>LINEA 27</u>		
	> <u>Cibeles</u>	> <u>Águilas</u>	<u>TOTAL</u>	<u>TOTAL</u>	> <u>Pl Castilla</u>	> <u>Embajadores</u>
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.-

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.

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”.

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:

LÍNEA 34			LÍNEA 27		
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.

El contenido completo del estudio puede consultarse en la siguiente dirección:

<https://carabanchelalto.org/informe-control-de-la-linea-34-de-la-emt>

ASOCIACIÓN DE VECINOS DE CARABANCHEL ALTO

www.carabanchelalto.org

carabanchelalto@aavvmadrid.org