

Madrid, 30 de mayo de 2023

Con carriles segregados y con autobuses eléctricos cero emisiones

La primera línea de bus rápido comienza a operar entre Valdebebas, Sanchinarro y el Hospital Ramón y Cajal

- Cuenta con diez autobuses eléctricos que tienen capacidad para 100 viajeros cada uno
- La línea tiene una longitud total de 31 kilómetros y contará, por primera vez, con prioridad semafórica en 66 puntos
- El diseño minimalista, moderno y similar al de un tranvía diferenciará a estos vehículos del resto de la flota municipal

La primera línea de bus rápido entre Valdebebas, Sanchinarro y el Hospital Ramón y Cajal inicia hoy martes, 30 de mayo, sus operaciones, un proyecto totalmente novedoso que permitirá a los residentes de estos barrios conectar directamente con su centro hospitalario de referencia en 30 minutos. Este autobús 100 % eléctrico es especial por su alta capacidad y por su similitud con un tranvía moderno, así como por circular por un carril segregado y contar con la ventaja de la prioridad semafórica. La implantación de este sistema de bus rápido ha sido aprobada por el Consorcio Regional de Transportes, organismo dependiente de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

El proyecto del *Bus Rapid Transit* (BRT en sus siglas inglesas), va a contar para esta primera línea operativa con una flota de diez autobuses eléctricos con capacidad para cerca de 100 personas cada uno. La frecuencia de paso está estimada entre 10 y 15 minutos durante todo el día y la puntualidad de los trayectos está garantizada por el sistema de prioridad semafórica implantado y el trazado segregado del carril por donde circulará este innovador autobús.

Los vehículos asignados a esta línea han sido especialmente diseñados para discurrir por vías separadas del resto del tráfico. A través de un itinerario compuesto por 11 paradas intermedias en ambos sentidos (más una cabecera en Valdebebas y otra ubicada junto al Hospital Ramón y Cajal), la primera línea de bus rápido utilizará una plataforma segregada de los demás carriles de circulación, con la peculiaridad de que se prioriza el centro de la calzada, siempre que sea posible, para evitar puntos de conflicto con el resto de vehículos.

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: [@MADRID](https://twitter.com/MADRID)

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

Discurriendo por el centro y adaptándose a un itinerario dotado de prioridad semafórica en intersecciones, se conseguirá un trayecto más rápido y fluido, y se reducirán los tiempos de viaje considerablemente por circular a una velocidad comercial media previsiblemente superior a otras líneas convencionales de EMT.

Desde su cabecera, situada en la glorieta de Antoñete, junto al Hospital Isabel Zendal, la línea circula por la avenida de las Fuerzas Armadas, realizando en esta vía un total de 5 paradas. Prosigue su trayecto por la avenida de Pi y Margall (4 paradas), calle de Ana de Austria (1 parada en sentido Hospital y 2 en sentido Valdebebas), continuando por la avenida de Niceto Alcalá Zamora (2 en sentido Hospital y 1 en sentido Valdebebas) para, posteriormente, continuar su recorrido por vías convencionales sin realizar ninguna parada intermedia más hasta alcanzar su destino en las inmediaciones del Hospital Ramón y Cajal.

El trayecto tiene una longitud total de 31 kilómetros, de los que 19 discurrirán por vías segregadas con prioridad semafórica, y de ellos, ya se han puesto en marcha 12 km. Además de contar con conexión con el Hospital Isabel Zendal, esta primera línea de bus rápido conectará con el futuro intercambiador de Valdebebas. El primer servicio desde la cabecera de Valdebebas está previsto para las 06:35 h y a las 07:00 h desde la cabecera del centro hospitalario en los días laborables. El último autobús sale desde Valdebebas a las 23:05 h y desde el Hospital Ramón y Cajal a las 23:30 h todos los días de la semana.

Alta capacidad y confort con los atributos de un tranvía

La primera línea rápida de alta capacidad para Madrid dispondrá de diez autobuses totalmente eléctricos del modelo ieTram, del fabricante nacional Irizar e-mobility. Para cubrir los tramos horarios de más demanda de viajeros, se ha previsto una dotación máxima de siete vehículos. Combina la flexibilidad propia de un autobús urbano con la gran capacidad y facilidad de circulación interior de un tranvía, además de imitar su estética. Con un diseño moderno, minimalista y en arco perimetral cromado, posee una gran superficie acristalada en sus laterales, diferenciándose así fácilmente del resto de la flota municipal.

El vehículo está provisto de cámaras en sustitución de retrovisores, que proyectan sus imágenes en dos pantallas situadas a cada lado del asiento del conductor. En su interior, la disposición de elementos está concebida para admitir un elevado aforo con todas las garantías de confort y accesibilidad universal para los usuarios.

Los vehículos llevan puertas de entrada y salida por el lateral derecho y una puerta delantera de acceso de una sola hoja.

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: [@MADRID](https://twitter.com/MADRID)

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

Madrid, ciudad pionera del sistema BRT

Los sistemas BRT se han ido implantado en varias ciudades del mundo con la meta de crear corredores verdes de transporte de alta capacidad y con prioridad semafórica en ejes urbanos principalmente ubicados en la periferia. Sin embargo, existen muchas tipologías de BRT y, en concreto, los ejemplos implantados en Europa se corresponden con servicios de alto nivel o líneas de alta ocupación como el caso del nuevo bus rápido de Madrid que marca el futuro del diseño del transporte público de superficie en la capital.

Esta nueva línea, puesta en marcha en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, supondrá un ahorro acumulado calculado en más de 700.000 kilómetros anuales en aquellos desplazamientos que normalmente se realizan en coche particular, además de una reducción en emisiones de unas 125 toneladas de CO² y de cerca de 200 toneladas de NOx.

La nueva línea BRT lleva aparejada una inversión en autobuses de 5,3 millones de euros, de los que 2 millones proceden de los fondos europeos *NextGenerationEU*, canalizados a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Esta convocatoria está integrada dentro del programa de ayudas 2021 a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano del MITMA. Para la construcción de la plataforma segregada se ha dispuesto un presupuesto de 12,8 millones de euros, de los que 4 millones, irán destinados a la semaforización.

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3
Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: [@MADRID](https://twitter.com/MADRID)

facebook: [@ayuntamientodemadrid](https://www.facebook.com/ayuntamientodemadrid)

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es