

Madrid, 7 de febrero de 2023

Unirá Valdebebas y Sanchinarro con el Hospital Ramón y Cajal por un carril segregado

Almeida anuncia que el primer bus rápido cero emisiones y con prioridad semafórica estará operativo a partir de mayo

- Los diez autobuses eléctricos tienen capacidad para 100 viajeros cada uno y tendrán una frecuencia de paso de 8 a 12 minutos
- La línea tiene una longitud total de 31 kilómetros, 19 de ellos por vías exclusivas segregadas, por primera vez, con prioridad semafórica en 68 intersecciones
- El diseño minimalista, moderno y similar al de un tranvía diferenciará a estos vehículos del resto de la flota municipal
- Cuenta con un sistema distinto de gestión, ya que la venta previa de billetes sencillos se realiza en marquesina para reducir los tiempos de trayecto

El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, en compañía del delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, y el director gerente de la Empresa Municipal de Transportes (EMT), Alfonso Sánchez, ha presentado esta mañana el primer Bus Rapid que comenzará a circular a partir de mayo por la ciudad. El regidor madrileño ha avanzado las características más relevantes de la primera línea eléctrica de autobús rápido de alta capacidad para Madrid, un sistema que va a conectar los barrios de Valdebebas y Sanchinarro con el Hospital Ramón y Cajal a través de un carril segregado y, por primera vez, con prioridad semafórica.

Tal y como ha explicado el alcalde, la puesta en marcha de este “novedoso método”, que va a permitir “conectar en apenas 30 minutos Valdebebas con su hospital de referencia a través de Sanchinarro”, garantizará la puntualidad gracias a la prioridad semafórica y la utilización de una plataforma reservada. Todo ello, ha añadido Almeida, con una inversión de 23 millones de euros “destinada tanto al acondicionamiento de los viales como a la compra de los diez autobuses que formarán parte de esta línea” que continúa con la apuesta de este equipo de Gobierno por una movilidad sostenible, que ha convertido a Madrid en la primera ciudad de Europa con una flota de autobuses municipales “cien por cien limpia”.

El acto de presentación ha tenido lugar en la avenida de las Fuerzas Armadas, en Valdebebas, en un tramo del trazado donde ya se están ejecutando las obras para la

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

implantación de este BRT -por sus siglas en inglés *Bus Rapid Transit*-. La línea contará con una flota de diez autobuses que forma parte de la mayor adjudicación de EMT en vehículos eléctricos hasta el momento: un total de 150 autobuses, de los cuales 90 unidades fueron adjudicadas a Irizar e-mobility el pasado año.

El objetivo de este proyecto es enlazar los desarrollos residenciales de Valdebebas y Sanchinarro con conexión directa con el Hospital Ramón y Cajal. Estos barrios del noreste de Madrid, aunque no muy distantes geográficamente, necesitan contar con unas comunicaciones ágiles tanto entre ellos como con el hospital de referencia de los vecinos.

Un trayecto más rápido y fluido

Los vehículos asignados a esta línea han sido especialmente diseñados para discurrir por vías separadas del resto del tráfico con un máximo de 100 viajeros a bordo. A través de un itinerario compuesto por 19 paradas intermedias por cada sentido -más una cabecera en Valdebebas y otra ubicada junto al Hospital Ramón y Cajal-, la primera línea de bus rápido utilizará para sus operaciones 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 los puntos de conflicto con el resto de vehículos. Un total de 12 paradas intermedias disponen de paneles de mensajería variable.

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. La línea tendrá una frecuencia de paso de entre 8 y 12 minutos en horas punta, circulando a una velocidad comercial media previsiblemente superior a otras líneas convencionales de EMT.

Desde su cabecera, situada en la glorieta Antonio Bonet, la línea prosigue por la avenida Secundino Suazo (dos paradas por sentido), avenida Manuel Fraga Iribarne (cuatro paradas por sentido), avenida de las Fuerzas Armadas (seis paradas por sentido), avenida Francisco Pi y Margall (cuatro paradas por sentido), calle Ana de Austria (una parada por sentido) y avenida Niceto Alcalá Zamora (dos paradas por sentido) para, posteriormente, continuar su recorrido por vías convencionales sin realizar más paradas hasta alcanzar su destino en las inmediaciones del Hospital Ramón y Cajal. Trayecto que realizará en un total de 30 minutos.

El trayecto, con una longitud total de 31 kilómetros -19 kilómetros exclusivamente por vías segregadas y con prioridad semafórica-, tiene puntos de conexión con el

Dirección General de Comunicación

Calle Montalbán nº1 Planta 3

Código Postal 28014 Madrid

diario: diario.madrid.es

twitter: @MADRID

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

teléfono: +34 91 588 22 40

mail: prensa@madrid.es

web: madrid.es

Hospital Enfermera Isabel Zendal y el futuro intercambiador de Valdebebas, que se proyecta construir junto a la glorieta de Antonio Perpiñá.

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. 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.

Una característica de esta línea es que dispondrá de un sistema de venta previa de billetes sencillos en marquesina que solo admite dinero en efectivo, de manera que el conductor no tendrá que intervenir y así se reducirán los tiempos de trayecto. Además, la forma de validación a bordo será idéntica a la del resto de líneas de la empresa municipal. Las validadoras tendrán capacidad de lectura de TTP, tarjeta Multi, tarjeta EMT, tarjeta bancaria física o virtual y códigos QR.

Así funciona el nuevo sistema de prioridad semafórica

Con la primera línea BRT también llega a la capital el primer sistema de prioridad semafórica para autobuses. El objetivo del sistema es que el autobús encuentre en verde todos los semáforos durante la mayor parte del tiempo del trayecto, de modo que no tenga que detenerse en un semáforo rojo del cruce.

Se actuará sobre 68 cruces y 390 detectores serán los encargados de avisar a los dispositivos de la preferencia de paso para los BRT. Cada autobús contará con una baliza embarcada que servirá para que las 167 espiras alojadas en el pavimento detecten la baliza y se inicie el procedimiento de prioridad bus. Adicionalmente, se instalarán más de 12 kilómetros de fibra óptica que será la encargada de la transmisión de la información y de las imágenes de diez nuevas cámaras al Centro de Gestión de Movilidad, desde donde se controlará el correcto funcionamiento del sistema.

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

El sistema de prioridad semafórica funciona inicialmente en una regulación sin prioridad, es decir, va asignando tiempos a vehículos y peatones conforme a su programación, igual que en el resto de los cruces de la ciudad. Cuando el autobús se aproxima al cruce, el primer sensor de aproximación detecta el paso del autobús e inicia el proceso de gestión de los tiempos de las fases del cruce (recortando sus tiempos si es necesario), iniciando las transiciones de los semáforos de peatones y vehículos del cruce para la activación de la fase prioritaria bus y así dejar vía libre al autobús. Una vez que el autobús ha rebasado el cruce, se inicia la transición a la regulación ordinaria sin prioridad. Todo ello teniendo siempre en cuenta la seguridad vial tanto de peatones como de vehículos.

La única excepción a la prioridad bus es el cruce con el tren ligero en el cruce de la avenida de Pi y Margall con calle Príncipe Carlos, en la que el tren ligero tendrá prioridad sobre el BRT.

Madrid, en el mapa mundial de los 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.

Según los cálculos del actual equipo de Gobierno municipal, esta nueva línea, puesta en marcha en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, supondrá un ahorro acumulado de 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 sin IVA, de los cuales 2 millones proceden de los fondos europeos Next Generation, 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, IVA incluido, 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