

Análisis de los niveles de saturación de vehículos en las vías para acceder a la ciudad

El RACC propone 10 soluciones para la congestión en los accesos a Madrid

- ***Los usuarios pierden cada día 329.000 horas, lo que supone un coste total de 3,4 millones de euros diarios***
- ***Más de 532.000 vehículos (casi un millón de personas) soportan retenciones diariamente en las vías de entrada y salida de la ciudad***

Madrid, 3 de febrero de 2009.- El RACC, el mayor automóvil club de España, con más de 1.100.000 socios, a través de su Fundación y siguiendo la línea de trabajo de contribuir a la mejora de la seguridad vial, ha elaborado un nuevo estudio que evalúa los niveles de saturación –congestión- de la Corona de Afectación Metropolitana de Madrid que se sitúa aproximadamente en un radio de 30 kilómetros desde el centro de Madrid, incluyendo los municipios hasta Algete, Alcalá de Henares, Ciempozuelos Navalcarnero, Collado de Villalba y Colmenar Viejo.

El objetivo del estudio es ofrecer una descripción detallada de la congestión en los accesos a Madrid a partir del análisis de un día tipo y evaluar los costes que comporta para todos los usuarios de la red viaria, ya sean de vehículos privados o de transporte público, así como localizar los principales puntos críticos. De este modo se proponen soluciones RACC vinculadas a las infraestructuras y de gestión para la mejora del conjunto del sistema a corto plazo. El ámbito de estudio se ha centrado en un radio de 30 Km. desde el centro de Madrid. Se han analizado 317 Km. contando ambos sentidos de la circulación valorando la congestión que se produce para cada tramo de un Km. y en franjas de 30 minutos.

La congestión, factor recurrente en Madrid

El estudio pone de manifiesto que en un día tipo se estima que circulan por la red cerca de 1.100.000 vehículos/día y cerca de la mitad (532.000) soportan congestión. Traducido a usuarios, la congestión afecta, en grado diverso, a casi un millón de usuarios (entre autobús y automóvil), que acceden diariamente a Madrid, lo que supone un 53% del total de usuarios.

Velocidades, intensidades medias

- La congestión en Madrid se inicia por la mañana alrededor de las 7.00 h hasta las 10.30 h con un punto álgido hacia las 8.30 h. Por la tarde no es tan acusada pero se alarga hasta las 17.30 y las 20.30 h.
- Destacan en aspectos de congestión la carretera de Burgos (A1) y la M501-551
- Destaca la M30 por sus bajas velocidades de circulación, tanto en su lado oeste como en el este.

Congestión global

Los parámetros para calcular el gasto que supone para una persona enfrentarse diariamente a la congestión, a parte de la factura medioambiental que supone este fenómeno, se centran en el tiempo perdido (al día y año) y, trasladándolo en términos económicos, los costes en millones de euros. Esto equivale a que:

- La congestión representa 329.000 horas/día de tiempo perdido, lo que equivale a 81,2 millones de horas perdidas al año
- Anualmente las retenciones en los accesos a Madrid se estiman en 3,4 millones de € al día (839 millones de € por año), lo que equivale al 0,6% de la Corona de Afectación Metropolitana
- El 72% de la congestión se concentra en 5 vías: A1, A2, A4, A5, A42 y M40. Coinciden con los corredores más poblados (Sur y Este) o con una importante actividad terciaria (corredor de la A1)
- El 69% del tiempo perdido en congestión se concentra en una franja crítica de 6 horas (7.00 a 10.00 h y de 17.00 a 20.00 h) y en especial entre las 8.00 y las 9.00 h de la mañana (18%)

Congestión individual

- La media de tiempo perdido por cada usuario es de 14 minutos al día, lo que equivale a 57 horas al año (7 días de vacaciones). En hora punta (de 8.00 a 9.00 h) es de 35,1 minutos, triplicando la media diaria
- El coste medio anual por usuario de la congestión para cada usuario es de 538€. Cuando se trata de un usuario en periodo punta el coste alcanza hasta 1.351€.

Soluciones RACC a la congestión

El punto de partida se centra en el hecho de que es fundamental reducir los tiempos de viaje en transporte público y equiparlo en tiempos de viaje, confort y regularidad con el vehículo privado. Las propuestas de medidas a corto plazo que persiguen efectos importantes y duraderos en el tiempo se deben centrar en: potenciar el transporte público, mejora de la gestión de la movilidad y mejora de las infraestructuras.

1. Potenciación del transporte público:

A. Creación de carriles BUS-VAO

Realización de los 7 carriles BUS previsto en PEIT y aún no iniciados en las diferentes autovías de acceso a la ciudad

B. Refuerzo BUS-Exprés

Refuerzo de las líneas BUS-Exprés a Madrid por los corredores de la A1 (Ctra. de Burgos), A2 (Ctra. de Barcelona) y A4 (Ctra. de Andalucía), vías donde se concentra buena parte de la congestión detectada

C. El metrobús y la creación de la M-35 de transporte público

Del estudio realizado por la Comunidad de Madrid, se plantean como prioritarios los de Villaviciosa de Odón-Alcorcón para descongestionar la A5 (Ctra. de Extremadura) y cubrir de este modo las zonas de población más dispersa de los municipios del oeste de Madrid. Incrementar las mejoras de conexión transversal del transporte público de superficie entre municipios de la corona metropolitana.

D. Aumento de los servicios discrecionales y lanzaderas a polígonos

Se plantea de forma prioritaria en el Corredor del Henares y en los diferentes parques empresariales e industriales de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes o Tres Cantos entre otros. 15.000 usuarios podrían beneficiarse de estos nuevos servicios.

E. Continuar con el incremento de los aparcamientos de intercambio modal

Priorizar la construcción de 5.000 plazas en los diferentes corredores de entrada a la ciudad de Madrid, en espacios próximos a la red viaria y con una buena conexión a la red de transporte público (San Sebastián de los Reyes, Alcalá, Arganda del Rey...). 5.500 usuarios podrían hacer uso de estos espacios. Revisar la oferta de los trenes de cercanías.

2. Mejora de la gestión de la movilidad:**A. Incremento de la ocupación media del vehículo privado**

Consiste en fomentar la eficiencia del coche, promoviendo y primando una ocupación elevada. Se estima que ésta podría aumentar entre un **5%** y un **10%**. La creación de los nuevos carriles BUS-VAO por corredor supone un estímulo indispensable.

B. Utilización de tecnologías inteligentes

La utilización de tecnologías inteligentes para la gestión del tráfico es un instrumento cada vez más extendido en los países de nuestro entorno y que presenta un amplio margen de actuación en nuestro país. Puede comportar un aumento de hasta un **15%** de la capacidad del vial y una disminución de la congestión de un **25%**.

C. Fomento de viajes en períodos de baja demanda

Potenciar que una parte de estos desplazamientos se realice en otras horas supone una notable mejora de la eficiencia de la red. En este sentido, son dos los campos en donde es más factible esta actuación: la potenciación de la distribución de las mercancías durante el periodo nocturno y la flexibilización de los horarios de entrada y salida a las oficinas.

Se considera que un 10% de los vehículos que circulan entre las 7h.30' y las 9h (9.000) podrían desplazarse a otras franjas horarias menos problemáticas, disminuyendo de forma sensible la congestión en estos puntos.

3. Mejora de las infraestructuras:**A. Ampliaciones a 3 carriles de la A2, M-607 y A5 en los tramos más externos**

Se han detectado cuellos de botella en las transiciones de 3 carriles a 2 que se producen en la A2 (Alcalá de Henares), A5 (Móstoles) la M-607 (Tres Cantos).

B. Solución y gestión de nudos

Pequeñas intervenciones que permitan agilizar determinados movimientos son soluciones que deberían ser analizadas y solucionadas rápidamente teniendo en cuenta el alto factor de impacto que pueden tener sobre la congestión.

Competitividad del transporte público

El estudio también ha contemplado una comparativa entre los tiempos de desplazamiento invertido en transporte privado versus transporte público. En los 10 itinerarios tipo analizados el tiempo perdido en transporte público es superior al del transporte privado. Destacan especialmente aquellos donde se utiliza el autobús o donde se realiza una transferencia modal. Al preguntar a los usuarios (3.200 encuestas) por este aspecto manifiestan que el tiempo de desplazamiento en transporte público debería ser un 50% inferior al que actualmente precisan. Así, el 75% de los usuarios del transporte público considera la falta de aparcamiento como una medida disuasoria del uso del vehículo privado. La congestión es la tercera causa (44%).

Metodología del estudio

Se entiende por congestión la diferencia de tiempo efectivamente invertido en un recorrido determinado y el tiempo que se invertiría en este mismo recorrido en una situación de circulación libre.

La vocación divulgativa de este nuevo estudio del RACC ha comportado hacer uso de una metodología empírica que ha consistido en múltiples mediciones del tiempo de desplazamiento sobre la red viaria analizada con vehículos RACC (Movitest), así como una encuesta específica a 3.200 conductores de la CM que se desplazan asiduamente. También se ha contado con la información facilitada por los aforos automáticos instalados por la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Ayuntamiento de Madrid y de las páginas webs de estos organismos.

Fuentes de información
a. Web Ayuntamiento de Madrid y DGT
b. Aforos automáticos (*) (DGT y Ayuntamiento de Madrid)
c. Información vehículo Movitest (RACC): recorridas todas las vías analizadas al menos 4 veces.
d. Encuestas a usuarios (3.200 usuarios)

RACC

El **RACC**, con más de un 1.100.000 socios, es el mayor automóvil club de España, líder en el ámbito de la movilidad. Presta asistencia personal, familiar mecánica y sanitaria urgente, y es la primera correduría de seguros de España en el sector de autos. El **RACC** también está presente en el sector de los viajes, con una de las agencias con mayor crecimiento en España. A través de su Fundación, y como entidad con vocación de servicio a la sociedad, se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial de todas las personas.