

# INTERMODALIDAD Y BICICLETA. El Consorcio Regional de Transportes de Madrid

**Miguel A. Delgado.**

Responsable del Área de Información y Señalización del CRTM



***“Jornada Ciudades en Bicicleta”  
MADRID.  
2015***

## El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM)



*El Consorcio Regional de Transportes de Madrid es un organismo autónomo del Gobierno Regional de la Comunidad de Madrid que tiene la responsabilidad de planificar y gestionar el transporte público de la capital y de los municipios de la región.*

**"CIUDADES EN BICICLETA "**



## La oferta de transporte público en 2015

- Metro: 12 líneas, 290 kilómetros de red y 600 millones de viajeros/año
- Cercanías: 9 líneas, 384 kilómetros de red y 179 millones de viajeros/año
- Metro Ligero: 4 líneas, 36 kilómetros de red y 16 millones de viajeros/año
- Autobuses urbanos (Madrid): 216 líneas, 3.950 kilómetros de red y 400 millones de viajeros/año
- Autobuses urbanos (otras ciudades): 118 líneas, 1.724 kilómetros de red y 20 millones de viajeros/año
- Autobuses interurbanos: 348 líneas, 384 kilómetros y 179 millones de viajeros/año



**“CIUDADES EN BICICLETA”**



## Madrid, una red intermodal

Usando criterios meramente cualitativos podemos afirmar que la red de transporte de la región de Madrid está definida por una elevada intermodalidad debido a la Jerarquización, especialización, y complementariedad de distintas redes modales en un ámbito espacial relativamente pequeño y densamente poblado. A esto se suma la presencia de importantes nodos de intercambio modal ubicados todos ellos en emplazamientos de gran centralidad, los llamados intercambiadores de transporte.



**“CIUDADES  
EN BICICLETA”**



## Intercambiadores y áreas de intercambio modal

Sin duda la creación de los grandes intercambiadores de transporte así como de una gran cantidad de áreas de reparto modal de tamaño mas pequeño pero muy diseminados en el espacio urbano han sido fundamentales para conseguir un alto reparto e intercambio modal entre modos ferroviarios, la red de autobuses y los llamados modos "blandos" como caminar o bicicleta. Al menos en teoría.



CIUDADES EN BICICLETA



## La intermodalidad como clave del éxito... ¿y la bicicleta?

Hemos tenido que llegar a la cuarta diapositiva para que aparezca la palabra bicicleta, prometemos que ya no dejaremos de hablar de ella. Considerando que la bicicleta tanto pública como privada forma parte de la cadena modal deberíamos haberla considerado como un modo mas en la foto fija del transporte publico que acabamos de mostrar pero esto no es así ¿Por qué?



CIUDADES EN  
BICICLETA



## 1985. La ley de creación del CRTM

El CRTM nace como organismo de coordinación entre los distintos ayuntamientos y las empresas operadoras de transporte. Se consigue que los ayuntamientos deleguen en el CRTM sus competencias en materia de planificación de transportes. En este caso y a 30 años vista desde la aprobación de esta la ley se puede establecer que la bicicleta podría formar parte del sistema de transporte publico y que el CRTM con el respaldo legal pertinente podría coordinar las políticas de promoción y gestión de la bicicleta a nivel regional.

**“CIUDADES EN BICICLETA”**



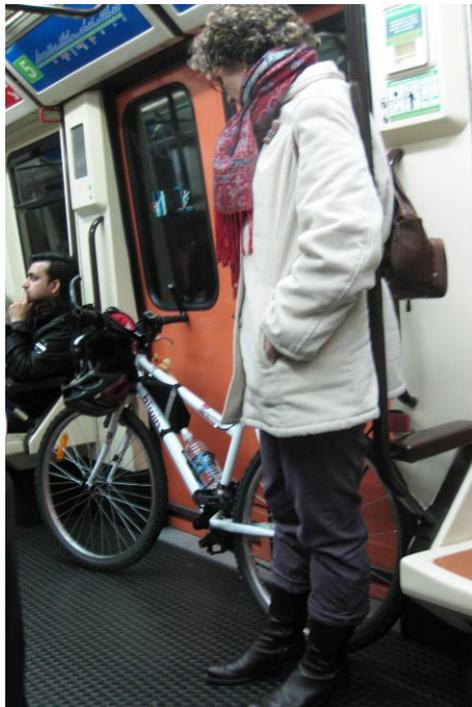
## La bicicleta y el reparto modal en Madrid

La red de transporte de la Comunidad de Madrid por sus capacidades tanto en vehículos como en infraestructuras y por las características de su sistema tarifario con una tarjeta única, integrada e inteligente **puede hacer mucho más por la bicicleta que lo que hace en la actualidad**. La buena noticia es que partiendo de cero cualquier actuación es positiva. La participación de la bici en el reparto modal es del 0,5 al 1,5% (según fuentes). Esta cifra que para una ciudad como Madrid empieza a ser buena no es un éxito que se pueda atribuir a las políticas de promoción de la bici como parte integrante de la red de TP, al menos hasta el momento.

**“CIUDADES EN BICICLETA”**



## Reglamentación del acceso de bicis al TP



**“CIUDADES EN BICICLETA”**

Las distintas empresas operadoras integradas en el CRTM han ido adaptando sus respectivos reglamentos de viajeros para permitir en mayor o menor medida el acceso de bicicletas a sus instalaciones y vehículos. La red pionera en el acceso de bicicletas fue Cercanías, mas tarde Metro de Madrid (que acaba de modificar sus condiciones) y la red de Metros Ligeros. Los autobuses urbanos de Madrid admiten bicis plegadas bajo determinadas condiciones y por ultimo las líneas de autobuses interurbanos y urbanos de otras ciudades de la región no tienen nada regulado al respecto de las bicis generando un vacío legal hacia los viajeros portadores de bicis, lo que desemboca en situaciones de falta de criterio o de aplicación arbitraria de la normativa.



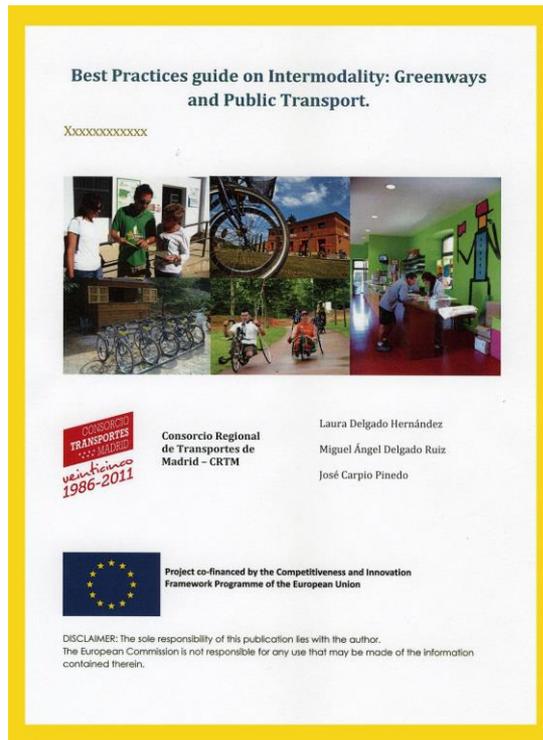
## Marco legal del transporte de bicicletas: Conclusiones

No existe una normativa única de aplicación general y que sea válida para todos los operadores. Obviamente los condicionantes de capacidad y la accesibilidad a vehículos e instalaciones pueden marcar un hecho diferenciador por la capacidad o accesibilidad de autobuses y modos ferroviarios pero siempre se podría crear un marco legal común que regule dicho acceso sea cual sea el operador o la red o de cumplimiento obligado para distintas compañías operadoras. Lamentablemente **este marco común NO existe aún** y es una tarea que debería afrontar el CRTM.

**“CIUDADES EN BICICLETA”**



## Actuaciones de promoción de la bicicleta desde el CRTM



Proyecto Greenways y manual **“Intermodality, Bikes, Greenways and Public Transport”** . Pequeña guía de buenas practicas editada por el CRTM en 2014 en el marco del proyecto europeo Greenways y en el que entre otras cosas se hizo una encuesta a 22 ciudades europeas miembros de la asociación EMTA sobre su rol con respecto a la bici en sus redes.

**“CIUDADES EN BICICLETA”**



## Actuaciones de promoción de la bicicleta desde el CRTM



**Proyecto BiciSur.** Estudio del uso de la bicicleta en los municipios del sur metropolitano y su compatibilidad con la red de transporte público realizado en 2013 por el CRTM. Una de las aportaciones del proyecto fue la creación de un mapa de rutas y calles tranquilas diseñadas de manera colaborativa por usuarios de la zona y realizado a imagen del existente en el municipio de Madrid. Ejemplo de la llamada planificación bottom up o living laboratory.

**“CIUDADES EN BICICLETA**



## Actuaciones de promoción de la bicicleta desde el CRTM



**-Red de Estaciones de Ruta Verde.** Guía digital de rutas de carácter recreativo para ciclistas y caminantes apoyadas en transporte público. Consiste en tomar una estación o un nodo importante de la red de transporte (mayoritariamente de modos ferroviarios) para hacer rutas de carácter circular o con destino en otra estación de la red. Se edita para cada itinerario un libro de ruta descargable en PDF y cada trimestre se presenta una nueva ruta. En la actualidad disponemos de 10 rutas.

**“CIUDADES EN BICICLETA”**



## Actuaciones de promoción de la bicicleta desde el CRTM



### Integración de la tarjeta TTP en sistemas de BP de distintos municipios.

La tarjeta sin contacto de acceso a la red de transporte público es, con unos sencillos ajustes, compatible con las tarjetas de usuario de los parques de BP de muchos municipios de la región aunque hasta la fecha no se ha hecho ningún tipo de ensayo. Tan solo el sistema BiciMAD ofrece descuentos a determinados abonados del CRTM. Sin embargo la buena noticia es que BiciMad podría implementar esta medida en breve.

**“CIUDADES EN BICICLETA”**



## 1. Conclusiones

En la actualidad el CRTM no es un interlocutor a la hora de liderar políticas de integración de la bicicleta en la red de TP. Los apoyos institucionales solo vienen de la mano de iniciativas que consideran la bici como elemento de ocio como en las Rutas Verdes.

Sería deseable un mayor apoyo institucional y legal para modificar la reglamentación de acceso a la bici al TP o para implementar otras medidas como la presencia de la bici en intercambiadores o la integración tecnológica de los sistemas de bici publica bajo la tarjeta sin contacto de transportes del CRTM.

**“CIUDADES EN BICICLETA”**



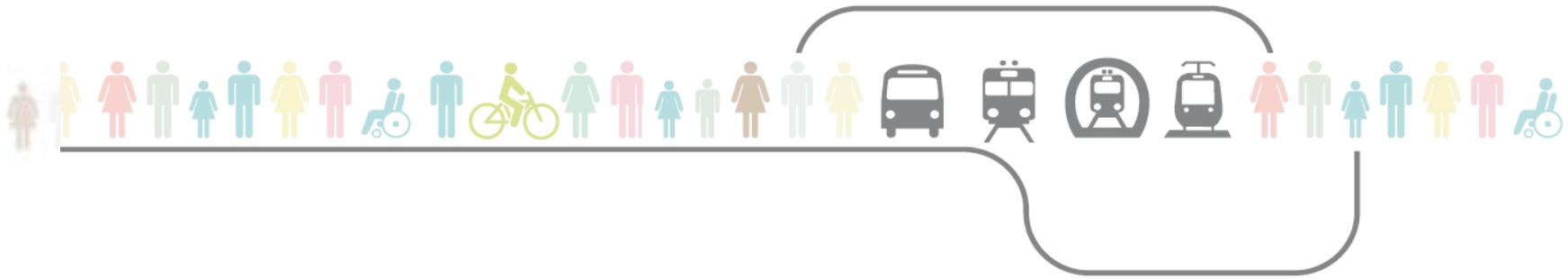
## 2. Conclusiones

Para finalizar, la consideración institucional de la bicicleta como aliada del transporte público en la cadena modal y en la famosa última milla, podría impulsar políticas conjuntas sobre infraestructura de apoyo, reglamentación, gestión, etc. además de las anteriormente mencionadas.

***Un cambio legal en las competencias del CRTM podría revertir esta situación.***



**“CIUDADES EN  
BICICLETA”**



**GRACIAS** por vuestra atención  
[miguelangel.delgado@crtm.es](mailto:miguelangel.delgado@crtm.es)

unimos Personas

Consortio de Transportes de Madrid.  
Tu sistema de transportes.

