

***Informe de datos de movilidad
correspondientes al mes de Enero de 2019***

1.	INTRODUCCIÓN.....	3
2.	RESULTADOS HISTÓRICOS	4
1.1.	TRÁFICO	4
3.	VELOCIDAD DE LA RED ESTRUCTURANTE.....	6
4.	INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA DE LA EMT.....	8
4.1	VIAJEROS	8
4.2	VELOCIDAD EN LÍNEA.....	10
4.3	REGULARIDAD Y TIEMPOS DE ESPERA EN PARADA.....	11
5.	RESULTADOS DE LAS ESTACIONES PERMANENTES DE PEATONES Y CICLISTAS.....	13
5.1	PEATONES.....	13
5.2	BICICLETAS.....	14
6.	RESULTADOS DE LAS CAMPAÑAS DE AFORO.....	15
	ANEJO 1: RELACIÓN DE ESTACIONES PERMANENTES.....	16
	ANEJO 2 METODOLOGÍA EMPLEADA EN EL CÁLCULO DE VELOCIDADES.....	18
	ANEJO 3: METODOLOGÍA Y MEDIOS EMPLEADOS EN LAS CAMPAÑAS DE AFORO	20
	ANEJO 4: VELOCIDADES DE CIRCULACIÓN DE LA RED ESTRUCTURANTE DURANTE EL MES DE FEBRERO.....	25

1. INTRODUCCIÓN

En este informe se recogen de forma sintética los principales resultados de las distintas fuentes de información disponibles por parte de la Subdirección General de Implantación de Movilidad y Transporte o que de forma histórica han sido presentados por este departamento. También se incluye la información facilitada por la EMT:

a) Resultados históricos

- **Tráfico (60 estaciones permanentes).** Se expone la variación de tráfico en 60 estaciones (espiras) clasificadas por coronas. Se trata de un serie que tiene continuidad desde el 2004 y que, a pesar de no ser exhaustiva, permite estimar las tendencias relativas a la evolución del tráfico privado.

b) Indicadores de movilidad

- **Velocidad de circulación de la red principal en un día laborable tipo durante las horas punta de mañana (7-9) y tarde (18-20); y el período valle (9-18h).**

- **Oferta y demanda de la EMT:**

- Nº de viajeros mensuales
- Velocidad (Km/hora)
- Tiempos de espera
- Regularidad

c) Estaciones permanentes de peatones y ciclistas

Desde el mes de enero existe un total de 16 estaciones de medida de peatones y 24 de bicicletas. El presente informe detalla la media diaria de cada una de ellas por día tipo.

d) Campañas de aforos

Se trata de campañas no permanentes de recogida de información en materia de movilidad. En el presente informe se exponen los vínculos para acceder a esta información en el portal de datos abiertos así como la metodología utilizada.

2. RESULTADOS HISTÓRICOS

1.1. TRÁFICO

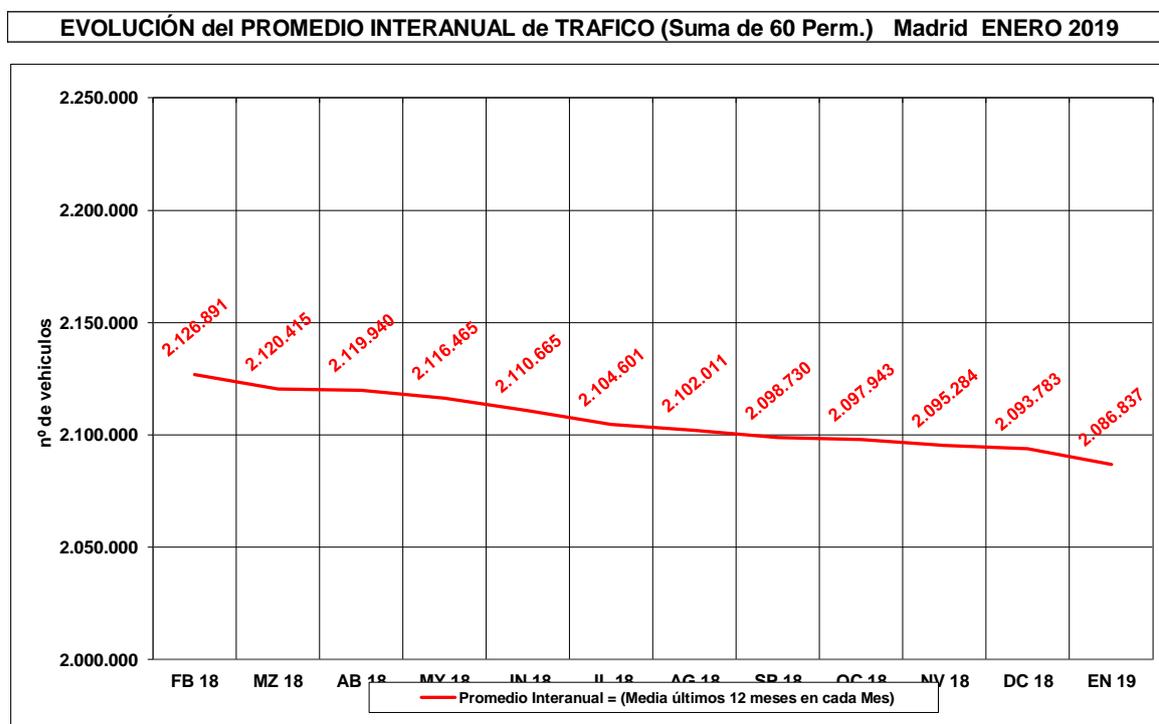
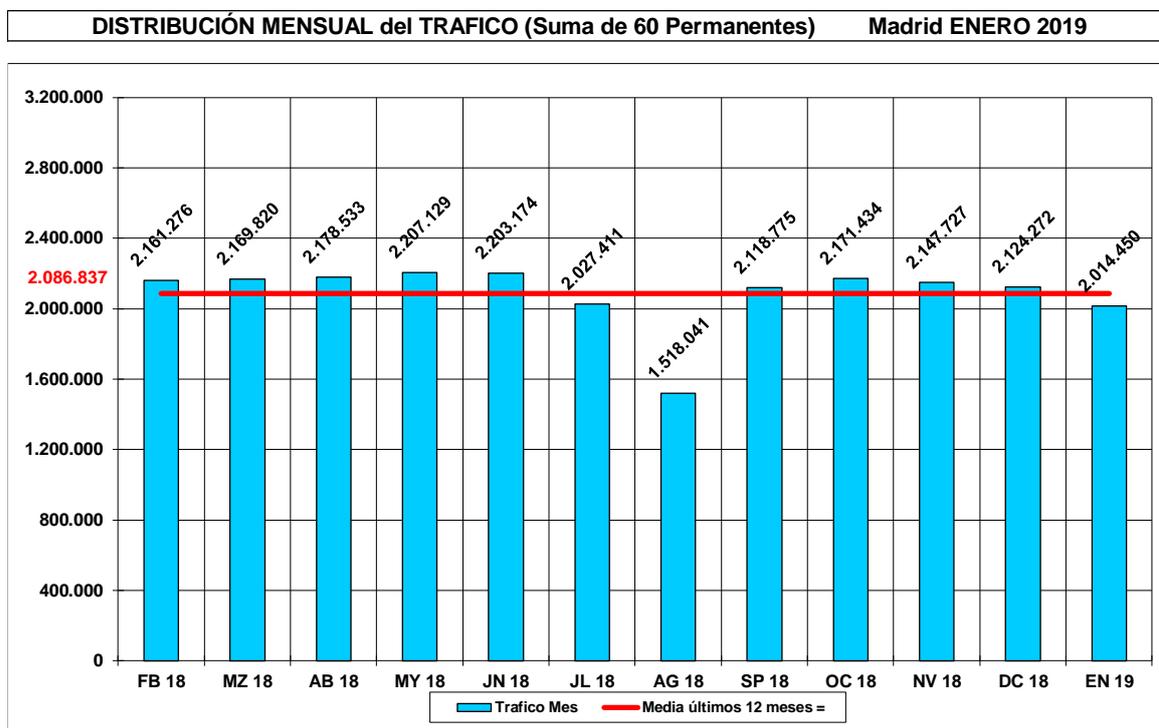
Se observa una disminución del tráfico en todas las vías respecto al mes de diciembre, superior al 5% en el interior de M-30 y al 4% fuera de ella. Las menores disminuciones se producen en M-30 (-2,22%) y en el Distrito Centro (-1,68%). En este último caso los efectos del Madrid Central ya se habían materializado en los meses de noviembre y diciembre. Así, si lo comparamos con enero del año pasado la reducción del tráfico en esta zona de la ciudad supera el 10%.

Para el conjunto de vías la reducción del tráfico respecto al año pasado se sitúa próxima al 4%, confirmando la tendencia decreciente observada el último año. También hay que considerar la posible incidencia de la huelga de taxis.

ZONA	VALORES MES ¹			VARIACIÓN		MEDIA ÚLTIMOS 12 MESES		
	EN 19	DC 18	EN 18	EN19 / DC18	EN19 / EN18	en DC 18	en EN 19	TENDENCIA
INTERIOR 1º CINTURON	109.734	111.607	122.005	-1,68%	-10,06%	119.665	118.642	-0,85%
EN EL 1º CINTURON	247.874	272.078	265.399	-8,90%	-6,60%	267.372	265.912	-0,55%
ENTRE 1º Y 2º CINTURON	383.059	405.427	398.520	-5,52%	-3,88%	397.887	396.598	-0,32%
EN EL 2º CINTURON	232.154	248.266	241.114	-6,49%	-3,72%	242.403	241.657	-0,31%
ENTRE 2º CINTURON Y M-30	452.101	480.457	469.215	-5,90%	-3,65%	466.190	464.764	-0,31%
M-30 ²	202.452	207.044	207.589	-2,22%	-2,47%	207.979	207.551	-0,21%
ENTRE M-30 Y M-40	363.924	380.112	372.416	-4,26%	-2,28%	372.182	371.475	-0,19%
EXTERIOR A M-40	27.406	28.707	28.125	-4,53%	-2,56%	27.750	27.690	-0,22%
CONJUNTO	2.014.450	2.124.272	2.097.808	-5,17%	-3,97%	2.093.783	2.086.837	-0,33%

¹ Suma de las Intensidades medias de días laborables de las estaciones permanentes por Zona y Mes. En el anejo 1 se detalla la localización de las estaciones consideradas

² Datos correspondientes a la media diaria (incluidos fines de semana)



3. VELOCIDAD DE LA RED ESTRUCTURANTE

En Enero, continúa el incremento de la velocidad de circulación registrado en diciembre, especialmente en hora punta de tarde, en consonancia con la disminución del tráfico detectada. Únicamente en hora punta de mañana se registra un ligero descenso, principalmente en las vías de segundo nivel situadas en el interior de la M30. Por el contrario, en las vías de primer nivel del interior de la M-30 se observa un incremento de un 4,4% de la velocidad. Así, en vías como P^o Santa María de la Cabeza, Castellana, Delicias o Av. América aumenta la velocidad en más de un 20% respecto al mes pasado.

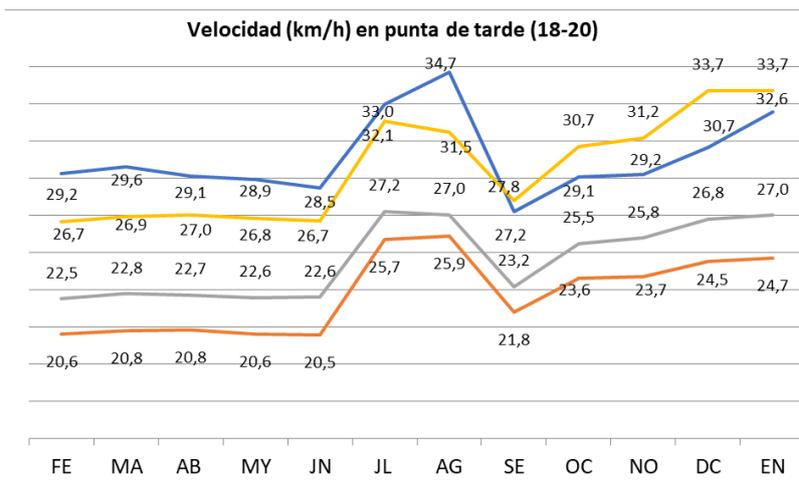
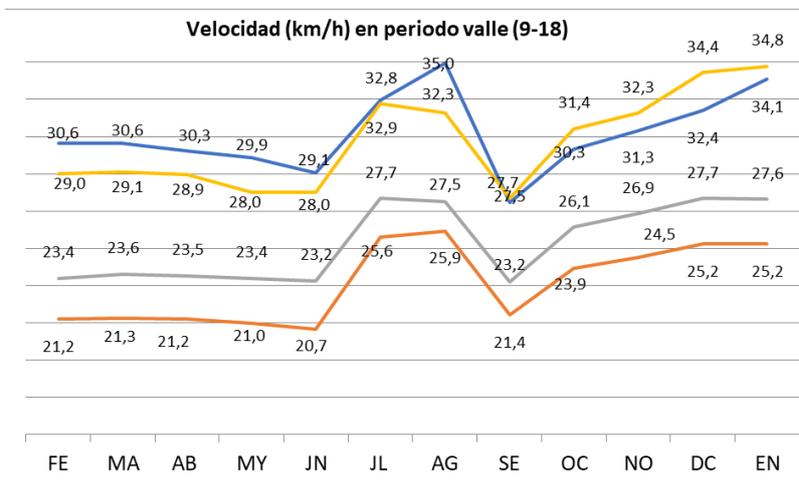
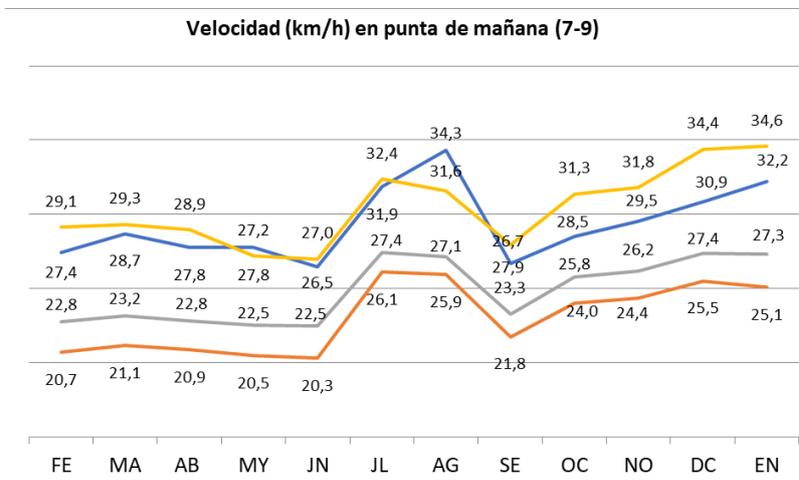
En el resto de coronas las variaciones son mínimas respecto al mes de diciembre.

La tendencia continuada de descenso de tráfico durante el último año se ha traducido en un aumento de la velocidad de circulación. Así respecto a enero del 2018 se observa un incremento situado entre un 17% en hora valle hasta un 20% en hora punta de tarde.

VÍA	De 7 a 9			De 9 a 18			De 18 a 20		
	EN	DC18- EN19 % var	EN18- EN19 % var	EN	DC18- EN19 % var	EN18- EN19 % var	EN	DC18- EN19 % var	EN18- EN19 % var
Interior M30 (1er nivel)	32,2	4,4%	12,2%	34,1	5,2%	8,4%	32,6	6,2%	9,7%
Interior M30 (2º nivel)	25,1	-1,6%	20,1%	25,2	0,0%	17,3%	24,7	0,7%	19,2%
Entre M30 y M40 (2º nivel)	27,3	-0,2%	18,7%	27,6	-0,1%	17,3%	27,0	0,8%	20,1%
Fuera M40 (2º nivel)	34,6	0,6%	18,6%	34,8	1,0%	20,0%	33,7	0,0%	26,8%
Media Red estructurante	27,7	-0,2%	18,5%	28,1	0,5%	16,8%	27,4	1,1%	19,7%

Velocidades medias (km/h) en enero de 2019 y variación (%) respecto a diciembre del 2018 y enero del 2018

La metodología para la obtención de estos datos se detalla en el anejo 2, mientras los datos por rutas se detallan en el anejo 4



— Interior M30 (1er nivel) — Interior M30 (2º nivel)
— Entre M30 y M40 (2º nivel) — Fuera M40 (2º nivel)

4. INDICADORES DE OFERTA Y DEMANDA DE LA EMT

4.1 VIAJEROS

En el mes de enero de 2019, la EMT ha transportado un total de 38.020.039 viajeros, lo que, tanto en términos absolutos como homogéneos (enero de 2019 y de 2018 tienen la misma distribución de días-tipo), representa un incremento del 4,06% (1.484.639 viajeros) sobre el mismo periodo de 2018.

El incremento de la demanda en este mes está directamente relacionado con la entrada en vigor de Madrid Central, ya que, desde su puesta en marcha el 30 de noviembre, se ha venido manifestando una tendencia incremental mantenida. A este factor, habría que añadirle circunstancias puntuales como la huelga de taxis que tuvo lugar desde el día 21 de enero y la suspensión del tramo Sol-Retiro de la Línea 2 de Metro desde el 25 de enero.

En la tabla siguiente se realiza un resumen comparativo de la evolución de los dos ejercicios, presentando, por un lado, los valores absolutos de la demanda y, por otro, excluidos todos aquellos factores que han podido influir en el comportamiento de la misma, de forma que sea posible hacer un análisis en términos comparables.

De este modo, las columnas viajeros (1) y (2) excluyen los viajeros procedentes de la realización de Servicios Especiales sustitutorios de los diferentes tramos de líneas de Metro cortados por la realización de obras y, en el caso del año anterior, eliminan las diferencias de calendario.

Tabla de viajeros mensuales comparada con el año anterior

Mes	2019			2018			Diferencias			
	Viajeros	Viajeros (1)	Promedio diario laborable (1)	Viajeros	Viajeros (2)	Promedio diario laborable (1)	Viajeros	Viajeros (1) (2)	Promedio diario laborable (1)	%
Enero	38.020.039	37.905.223	1.548.998	36.535.400	36.535.400	1.492.324	1.484.639	1.369.823	56.674	3,75

(1) Viajeros excluidos Servicios Especiales de Metro y Cercanías, refuerzos de líneas e incremento de demanda en líneas coincidentes.

(2) Viajeros en términos homogéneos de calendario y excluidos Servicios Especiales de Metro y Cercanías, refuerzos de líneas e incremento de demanda en líneas coincidentes.

Gráfico de evolución de la media móvil mensual de los viajeros transportados (valores absolutos)

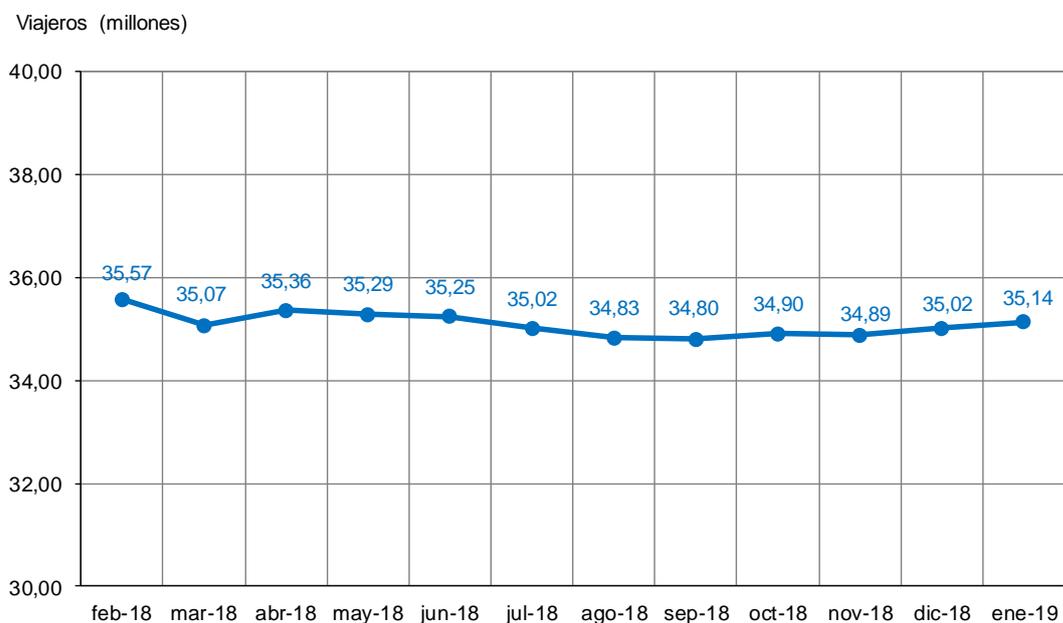
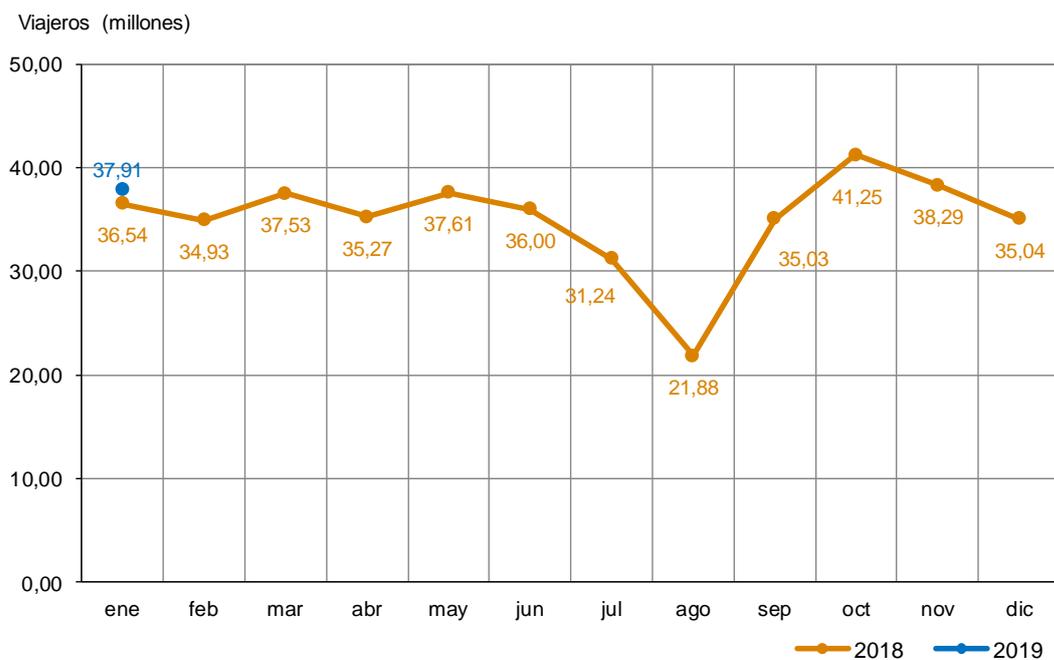


Gráfico de evolución mensual de los viajeros transportados (en términos homogéneos y excluyendo Servicios Especiales de Metro y Cercanías)



4.2 VELOCIDAD EN LÍNEA

La velocidad en línea de los autobuses es la que se produce durante el trayecto de servicio al viajero.

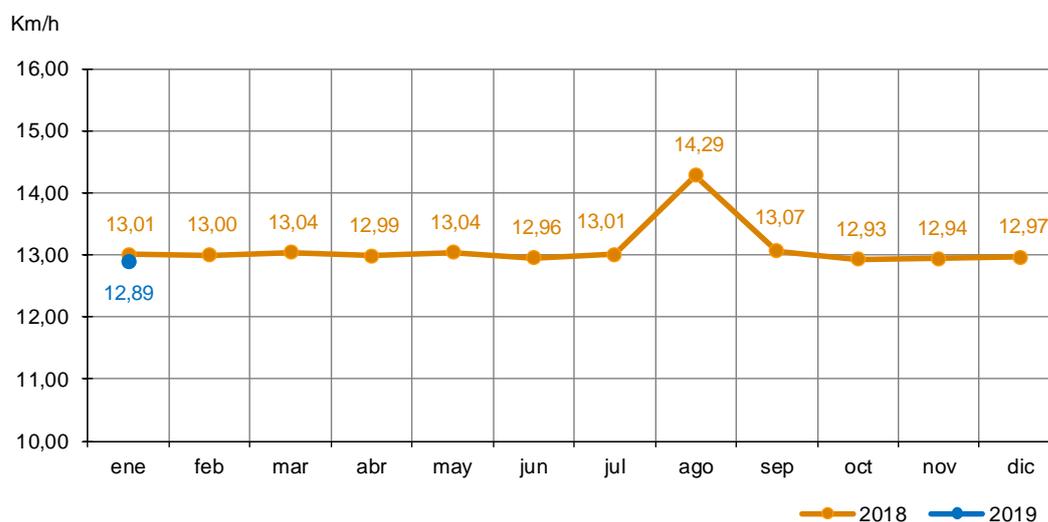
En el mes de enero la velocidad en línea de la red de autobuses de EMT se ha reducido 0,92%.

En este descenso ha tenido gran influencia la adaptación que se viene realizando en los cuadros de servicio de las líneas para su mejor adecuación a las condiciones de la ciudad. Por otro lado, hay que tener en cuenta el elevado número de concentraciones y manifestaciones relacionadas con la huelga de taxis.

Tabla de velocidad en línea mensual comparada con el año anterior

Mes	2019	2018	Δ	%
Enero	12,89	13,01	-0,12	-0,92

Gráfico de evolución de la velocidad en línea mensual comparada con el año anterior

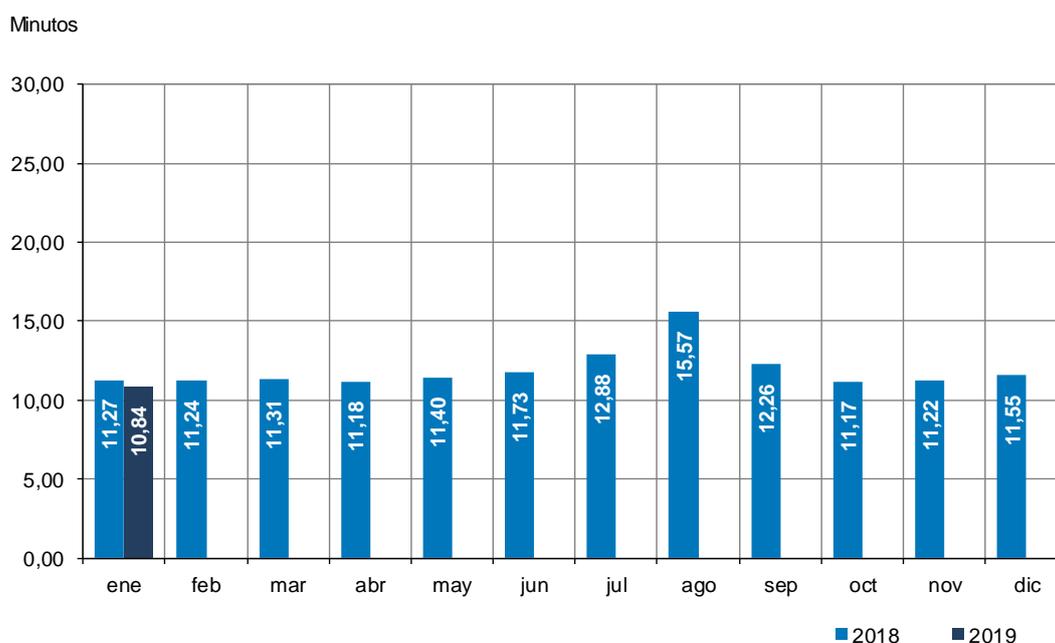


4.3 REGULARIDAD Y TIEMPOS DE ESPERA EN PARADA

A continuación, se presentan tres gráficos en los que se expresa la evolución de los tiempos de espera en parada y la regularidad, referidos todos ellos a los días laborables.

En el mes de enero, se han reducido los tiempos de espera en parada con respecto al mismo mes del año anterior, al tiempo que se ha producido una mejora en la regularidad en los días laborables que alcanza, prácticamente, 2,50 puntos porcentuales.

Gráfico de evolución mensual de los tiempos de espera en días laborables comparada con el año anterior (1)



(1) Se entiende por tiempo de espera en parada la frecuencia media de paso de todos los autobuses en servicio.

Gráfico de evolución mensual de la regularidad en días laborables comparada con el año anterior (2)

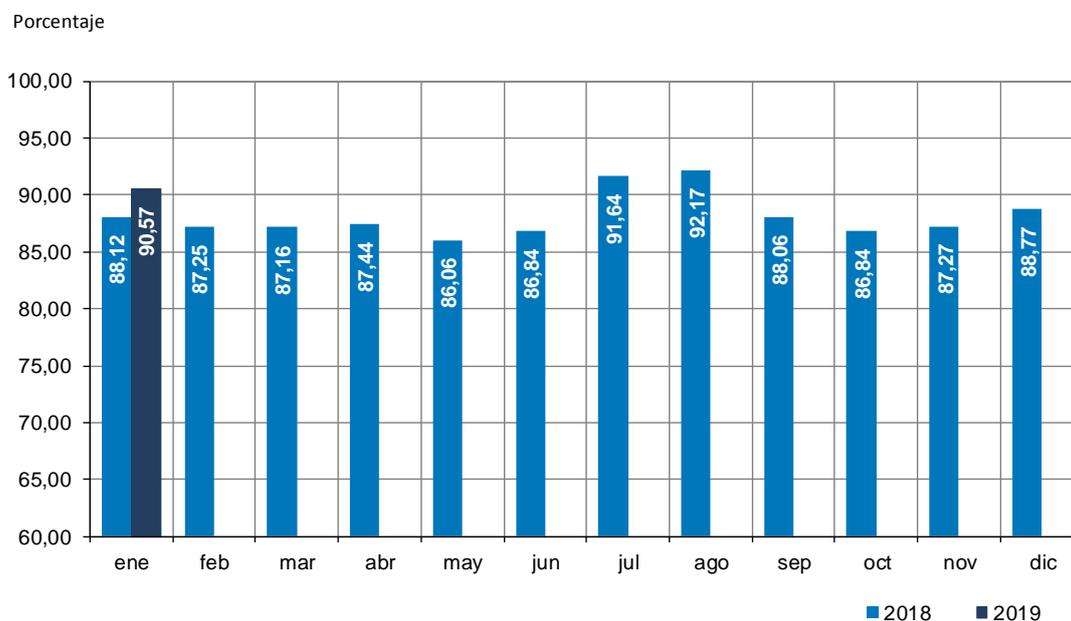
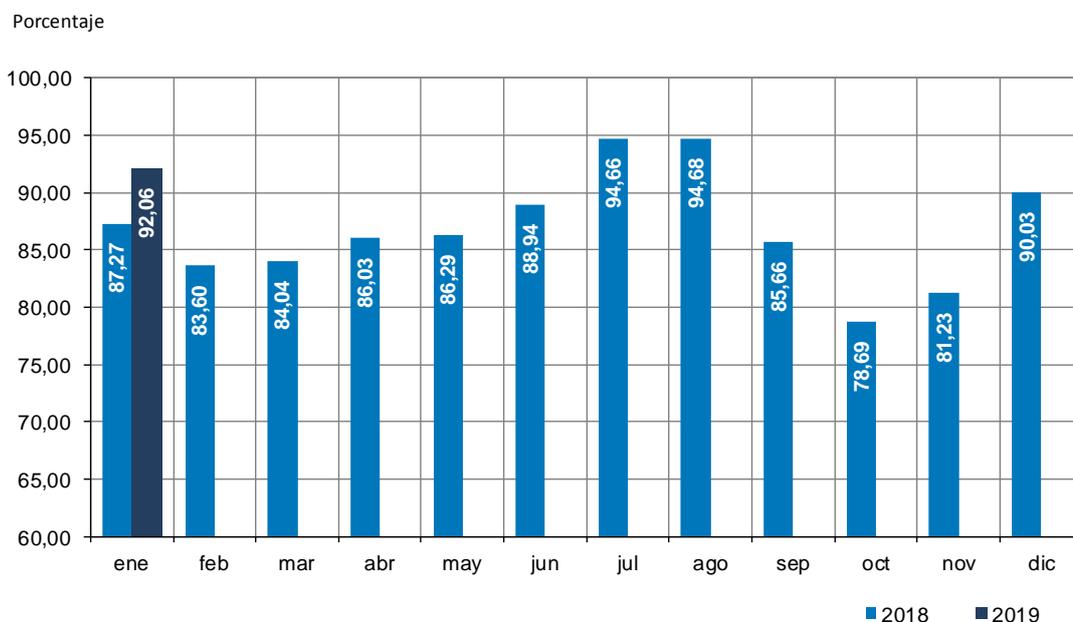


Gráfico de evolución mensual de la regularidad en Hora Punta y días laborables (2)



(2) Se entiende como regularidad media el porcentaje de viajes cuyos tiempos de espera han tenido desviaciones inferiores al 20% sobre los tiempos programados.

5. RESULTADOS DE LAS ESTACIONES PERMANENTES DE PEATONES Y CICLISTAS

5.1 PEATONES

Las estaciones de conteo peatonal se localizan íntegramente en el Distrito Centro de la Ciudad y su perímetro, lo que incide en la variación semanal de la demanda. Así, un sábado se registra un 22% más de peatones que un día laborable.

El peso de los motivos ocio y compras hace que los importantes ejes terciarios del Distrito sean los que más peatones registren: calle Fuencarral y Gran Vía (125.000 peatones en un día laborable y más de 160.000 en sábado).

CALLE	Localización	Media (peatones/día)		
		Laborable	Sábado	Festivo
Calle Fuencarral	Calle peatonal	63.675	90.741	96.521
Calle Hortaleza	Acera Pares	29.840	35.398	35.806
Calle Atocha	Acera Impares	13.077	17.084	17.217
Calle Mayor	Acera Impares	33.690	73.906	69.358
Gran Vía	Acera Pares	64.857	87.750	78.004
Gran Vía	Acera Impares	59.221	74.565	76.428
Paseo de Recoletos	Acera Pares	23.936	17.003	7.375
Calle Génova	Acera Pares	20.987	14.333	7.420
Calle Huertas	Calle peatonal	21.351	30.078	32.796
Paseo de la Ermita del Santo	Calle peatonal	5.037	7.425	7.974
Calle Princesa	Acera Impares	31.157	36.333	19.430
Calle Alberto Aguilera	Acera Pares	22.901	28.817	20.916
Calle Toledo	Acera Impares	32.699	38.757	39.486
Glorieta del Emperador Carlos V	Acera Pares	35.497	44.629	43.700
Glorieta de Embajadores	Acera Pares	59.268	78.917	79.259
Calle Alcalá	Acera Pares	54.789	80.124	71.171

5.2 BICICLETAS

De las estaciones permanentes de conteo de bicicletas con información durante el mes de enero se observa que las calles con una mayor demanda, entre los 800 y los 1.300 vehículos diarios en día laborable, contando ambos sentidos de circulación, son las de Santa Engracia, Alcalá y Serrano. Las tres estaciones concentran el 50% de la demanda del total de bicicletas contabilizadas este mes.

Sorprende como es en fin de semana, movilidad más relacionada con el ocio, cuando el número de bicicletas contabilizadas es superior, hasta un 22% más en sábado y un 26% superior en festivo.

CALLE	SENTIDO	Media (bicicletas/día)		
		Laborable	Sábado	Festivo
Calle de Toledo	Gta. Pirámides	181	301	358
Calle de Toledo	Puerta de Toledo	163	267	349
Calle de Sta Engracia	Eloy Gonzalo	400	576	635
Calle de Sta Engracia	José Abascal	512	602	703
Calle de O'Donnell	Menéndez Pelayo	107	144	126
Calle de O'Donnell	Narváez	107	146	126
Calle de Ascao	Hermanos García Noblejas	52	55	51
Calle de Alcalá	Gran Vía	403	342	350
Calle de Alcalá	Pº Prado	399	352	358
Av. Toreros	Francisco Silvela	297	605	597
Calle Serrano	Norte	666	538	527
Calle Serrano	Sur	662	506	539
Av. de Oporto	Mercedes Domingo	115	145	77
Av. de Oporto	Pz. Elíptica	113	155	84
Calle de Silvano	Norte	175	237	246
Calle de Silvano	Sur	279	353	417
Calle de Embajadores	Norte	159	155	157
Calle de Embajadores	Sur	173	169	183
M-612	Sur	282	447	413
M-612	Norte	273	443	404
Av de la Gran Vía de Hortaleza	López de Hoyos	80	88	95
Calle de Carranza	Alonso Martínez	335	595	648
Av. del Marqués de Corbera	Este	103	138	160
Av. del Marqués de Corbera	Oeste	103	139	160

6. RESULTADOS DE LAS CAMPAÑAS DE AFORO

Durante el mes de Enero de 2019 se han llevado a cabo las siguientes campañas:

Aforos Tubo neumático (Campaña de 7 días):

- Velocidad → 31
- Intensidad → 148

Aforo direccional. Movimientos controlados: 71 de Vehículos y 18 de Peatones

La periodicidad es mensual publicándose los datos de forma incremental y por año.

La metodología y medios empleados se detallan en el anejo 3

ANEJO 1: RELACIÓN DE ESTACIONES PERMANENTES

Nº	ESTACIÓN
1	Paseo de la Castellana
2	Calle Princesa
3	Calle Doctor Esquerdo
4	Paseo de San Francisco de Sales
5	Paseo de Santa María de la Cabeza
6	Calle Arturo Soria
7	Avenida de Portugal
8	Calle Gran Vía
9	Calle Atocha
10	Avenida de Oporto
11	Avenida del Manzanares (M-30)
12	Calle José Abascal
13	Calle Génova
14	Calle José Ortega y Gasset
15	Avenida Reina Victoria
16	Calle Alberto Aguilera
17	Calle Cea Bermúdez
18	Avenida Menéndez Pelayo
19	Calle Bravo Murillo
20	Avenida del Manzanares (M-30)
21	Calle Príncipe de Vergara
22	Calle Ronda de Valencia
23	Paseo de El Prado
24	Calle de Gran Vía de San Francisco
25	Calle Hortaleza
26	Calle San Bernardo
27	Calle Alcalá
28	Calle Méndez Álvaro
29	Paseo Infanta Isabel
30	Calle Embajadores
31	Francos Rodríguez
32	Calle Toledo
33	Calle Sinesio Delgado
34	Calle Mayor
36	Paseo de la Castellana
37	Calle Costa Rica
38	Avenida Cardenal Herrera Oria
39	Avenida de la Ilustración (M-30)
40	Calle Raimundo Fernández Villaverde

41	Calle Bravo Murillo
42	Avenida General Perón
43	Paseo de Extremadura
44	Calle Serrano
45	Calle Velázquez
46	Avenida de la Albufera
47	Calle Alcalá
48	Calle Hermanos García Noblejas
49	Avenida de Valladolid
50	Calle López de Hoyos
51	Avenida Alfonso XIII
52	Avenida Brasilia
53	Calle de Marcelo Usera
54	Avenida Rafaela Ybarra
55	Calle Alcocer
56	Avenida Arcentales
57	Calle Silvano
58	Avenida de Logroño
59	Calle San Cipriano
60	Calle Camino de Vinateros

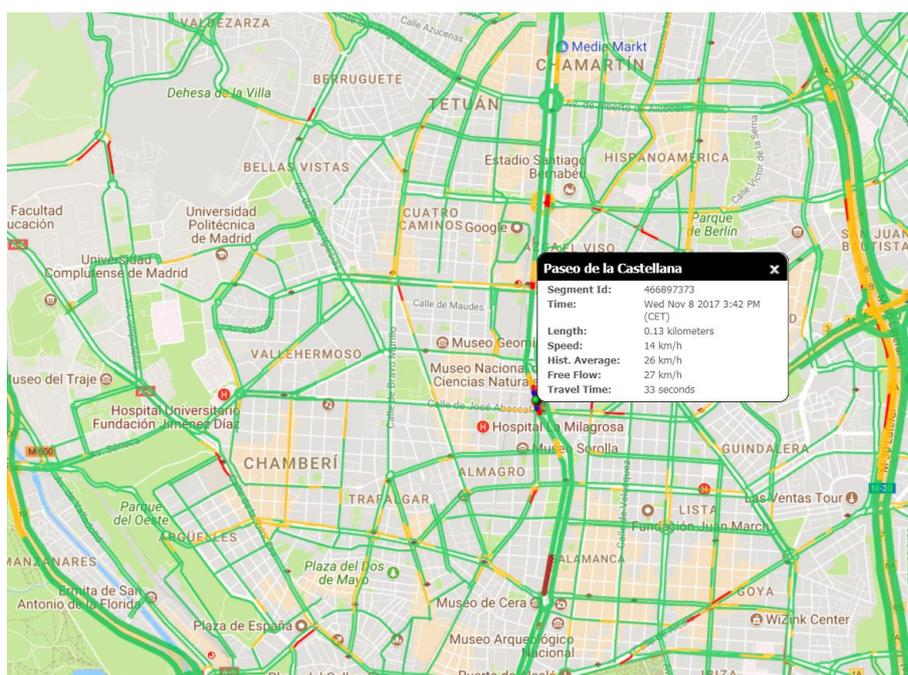
ANEJO 2 METODOLOGÍA EMPLEADA EN EL CÁLCULO DE VELOCIDADES

Los datos de las velocidades Medias se obtienen de los repositorios de datos que dispone INRIX, este proveedor de información de movilidad dispone de 50 proveedores de datos en el área de Madrid:

- Consumidor: 23 (OEM, aplicaciones de navegación / PND y aplicaciones móviles)
- Flota: 27 (Flotas, Taxi, Shuttle Bus, ...)

Estos proveedores envían de forma anónima constantemente las medidas obtenidas de los Sistemas GPS

INRIX proporciona información de velocidad instantánea y velocidad media para el Ayuntamiento de Madrid de más de 98.000.



Los datos de velocidad calculados en tiempo real son actualizados cada 60 segundos, la velocidad se proporciona en Km/h, así mismo se obtiene información de velocidad media histórica promedio en los segmentos de calles y vías de Madrid, este dato se da en incrementos de 15 minutos.

Para el cálculo de la velocidad se utiliza algoritmos propietarios de INRIX, para definir el grado de precisión del dato de velocidad INRIX utiliza el termino de **Puntuación**.

La puntuación se define entre 10 y 30 y nos da un grado de cómo se calculó la velocidad en el segmento de la vía:

- "30" = La velocidad se calcula sólo a partir de datos en tiempo real.
- "20" = La velocidad se calcula a partir de una combinación de velocidad en tiempo real y típica / promedio en el segmento de la vía.
- "10" = La velocidad se calcula sólo a partir de la velocidad típica / media en el segmento de la carretera.

ANEJO 3: METODOLOGÍA Y MEDIOS EMPLEADOS EN LAS CAMPAÑAS DE AFORO

Los distintos equipos y métodos que estamos utilizando para la toma de datos son:

- Aforador con tubo neumático para estudios bidireccionales y de volumen.
- Aforador radar para estudios bidireccionales con clasificación y velocidad.



Ilustración 2 Aforador mediante tubo neumático



Ilustración 1 Aforador por tecnología Radar "Efecto Doppler"

Así, se utilizan diversos métodos para aforar vehículos, aunque el más utilizado es mediante tubo neumático, dejándose instalado una semana en cada punto de aforo, transcurrida la cual se recogen los datos del equipo aforador y se procesan con el software específico.

También se utilizan bucle de inducción magnética, detectores radar y equipos de visión artificial.

-Estudio de intensidad, clasificación y velocidad con aforador radar.

Los estudios de aforos se realizan semanalmente, de esta forma se consiguen aforar las vías abarcando los días tipos, haciendo como mínimo 4 divisiones de días (Lunes, Viernes, Fin de semana resto de días). De esta forma podemos trazar una homogeneidad en las analíticas de los aforos.



La colocación de los equipos Radar se realiza sobre una estructura de columna de 1,4 m de altura, que se coloca a 50 cm del primer carril a detectar. La columna en la parte inferior dispone de un trípode que anclamos a la calzada mediante tacos químicos, lo que nos permite fijar la estructura para evitar derribos y restituir la calzada sin dejar prácticamente marcas.

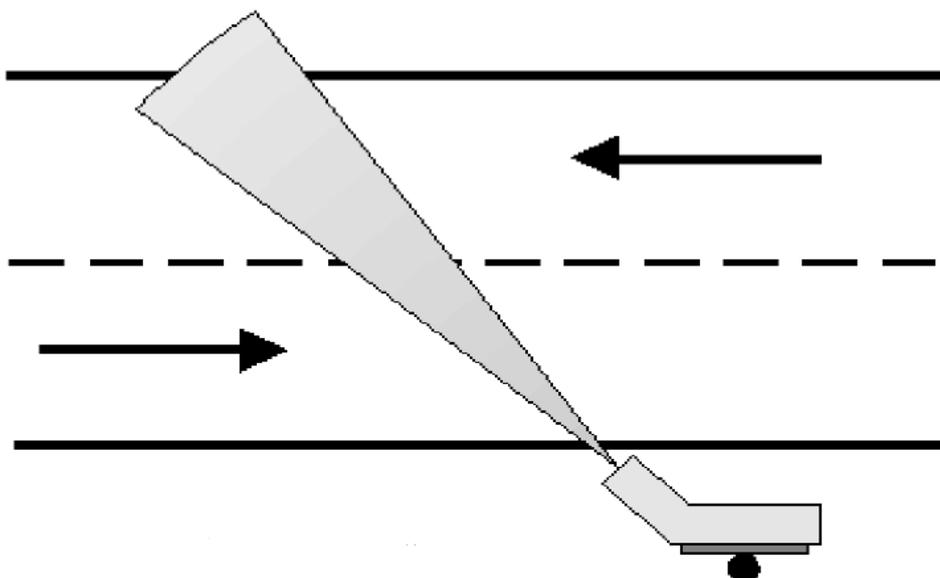


Ilustración 3 Esquema de detección del equipo Radar

El sistema Radar proporciona muy buenos resultados cuando las calles son de 1 o 2 carriles en el mismo sentido o de un carril por sentido. Para calles de más carriles se utilizan dos radares uno en cada acera y separados > 5 m el uno del otro en línea horizontal.

La propagación de la onda del Radar usa una frecuencia de transmisión de 24.165 GHz, se comporta como un haz de luz emitido por una fuente puntual. La antena de transmisión del haz lóbulo en forma de cono. Esta tecnología necesita que el sensor de radar tenga una vista directa del objeto que debe medir.

El sistema Radar permite realizar aforos

De Intensidad \rightarrow realizando en contaje en 1 o 2 carriles en el mismo sentido y en opuestos. En situaciones de mucha densidad de tráfico el sistema Radar no es el más adecuado para contaje de vehículos. En condiciones normales el grado de fiabilidad de este sistema es alto, con un porcentaje de error inferior al 1%.

Por lo que se refiere a la clasificación de vehículos se determinan 6 tipos atendiendo a la distancia entre ejes (Actualmente se han definido 5). En condiciones normales el grado de fiabilidad de la clasificación tiene un porcentaje de error inferior al 5%.

-Dos ruedas 0-227 cm

- Coche 228-483 cm
- Furgoneta - Monovolumen 484-585 cm
- Camiones 586-902 cm
- Camión Remolque 903-2000 cm

De Velocidad → Se pueden realizar mediciones desde los 3 Km/h hasta por encima de los 150 Km/h, estableciéndose hasta 20 categorías de velocidad. En condiciones normales el grado de fiabilidad para velocidades por debajo de los 100 Km/h de ± 3 Km/h y para velocidades superior a los 100 Km/h de un 3%.

-Estudio de intensidad y velocidad con aforador de tubo neumático.

Los dispositivos portátiles de aforación de vehículos mediante tubo neumático guardan información de cada eje de manera individual. Los contadores de tubo tiene un diseño robusto, gran resistencia a la intemperie y tienen un alto rendimiento y fiabilidad a largo plazo.

Consiste en sensores de ejes que detectan el paso del vehículo en base al impulso de presión que se genera cuando pasa el vehículo. Se utilizan para contar y clasificar, durante una semana y en localizaciones donde el tráfico sea fluido.

Para cada estudio se realiza una instalación de los tubos:

Un solo tubo → Proporciona intensidad de vehículos en uno o dos carriles en un único sentido, puede utilizarse para un tercer carril pero aumente el error. Con un solo tubo no podemos obtener velocidad ni clasificación.

Dos tubos → Permite realizar estudios de intensidad de vehículos en uno o dos carriles en un único sentido con mayor precisión que el anterior o estudios de intensidad en dos carriles de sentidos opuestos. Cuando la distancia entre los tubos es > 60 cm adicionalmente se puede realizar estudio de velocidad y con los equipos que tenemos se puede realizar clasificación de vehículos en función del número de ejes y calibrando el equipo en función de las distancias entre ejes. Al aumentar la distancia entre tubos se introduce más error en el conteo de vehículos.

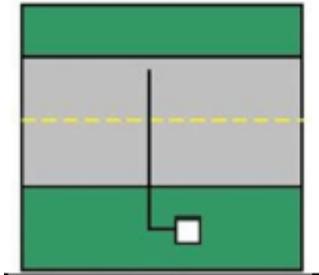


Ilustración 4
Instalación de un
sólo tubo
neumático

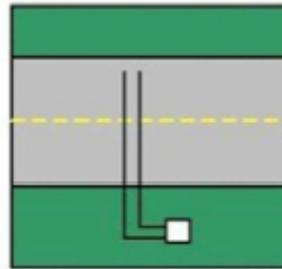


Ilustración 5
Instalación de dos
tubos neumáticos

Se puede realizar estadísticas de los vehículos que circulan en diferentes momentos del día (durante periodos escolares, festivos, etc) y las velocidades a las que circulan los diferentes tipos de vehículos, desde las motocicletas hasta los camiones.



-Estudios de movimientos en las intersecciones de la Ciudad

ANEJO 4: VELOCIDADES DE CIRCULACIÓN DE LA RED ESTRUCTURANTE DURANTE EL MES DE FEBRERO

VÍA	SENTIDO	De 7 a 9			De 9 a 18			De 18 a 20		
		EN	DC18-EN19 % var	EN18-EN19 % var	EN	DC18-EN19 % var	EN18-EN19 % var	EN	DC18-EN19 % var	EN18-EN19 % var
Castellana	Colón hasta Raimundo Fdez. Villaverde	33,1	2,3%	5,3%	32,8	2,9%	0,6%	30,7	11,0%	1,5%
Castellana	Raimundo Fdez. Villaverde hasta Colon	33,6	2,1%	-5,1%	30,0	3,2%	-1,5%	27,6	1,0%	-3,8%
Doctor Esquerdo	Conde de Casal hasta Manuel Becerra	22,4	3,0%	-1,5%	28,4	3,5%		28,3	0,0%	-10,1%
Doctor Esquerdo	Manuel Becerra hasta Conde Casal	29,0	4,2%	5,7%	28,2	1,8%	-3,5%	26,3	1,4%	-7,2%
Pº Sta. Mª de la Cabeza	Atocha hasta M30	36,3	4,9%	16,5%	32,8	0,2%	10,5%	31,4	-0,5%	6,9%
Pº Sta. Mª de la Cabeza	M30 hasta Sta Mª de la Cabeza	24,6	10,5%	35,8%	37,7	19,0%	37,5%	37,2	16,3%	44,1%
José Abascal	Bravo Murillo/Jose Abascal	22,3	-19,8%	-3,4%	23,8	-8,7%	-5,0%	21,1	-16,9%	-7,5%
Cea Bermúdez	Pz. Cristo Rey hasta Bravo Murillo	27,7	-4,1%		29,0	-1,9%		27,0	1,3%	
Cea Bermúdez	Bravo Murillo hasta Plz Cristo rey	30,0	4,7%	32,7%	35,2	4,2%	32,4%	35,1	4,6%	36,8%
Paseo del Prado-Pº Recoletos	Pz. Colón hasta Pz. Carlos V	32,2	0,8%	2,8%	28,4	2,7%	1,4%	26,1	13,8%	21,1%
Paseo del Prado-Pº Recoletos	Plz Carlos V hasta Colon	24,9	3,3%	23,1%	33,5	12,7%	21,1%	33,8	12,8%	22,5%
Castellana	R. Fernandez Villaverde hasta Pz. Castilla	37,6	5,2%	8,7%	40,0	5,5%	1,0%	37,9	5,6%	8,0%
Castellana	Pz. Castilla hasta R. Fernandez Villaverde	35,0	3,1%	-9,6%	33,2	5,6%	-6,8%	29,5	7,2%	-9,9%
Francisco Silvela	Manuel Becerra hasta Joaquín Costa	27,9	3,9%	15,5%	34,7	3,0%	7,2%	36,0	7,7%	8,5%
Francisco Silvela	Joaquin Costa hasta Manuel Becerra	36,9	1,8%	18,2%	34,9	4,5%	13,5%	32,3	8,5%	16,7%
Avda. de América	Fco Silvela hasta M30	45,5	7,7%	21,0%	53,2	0,4%	-5,2%	52,0	2,6%	-1,0%
Avda. de América	M30 hasta Fco Silvela	51,6	0,0%	6,3%	53,0	4,8%	12,1%	49,1	1,8%	15,6%
Prolongación de O'Donnell	Doctor Esquerdo hasta M30	60,9	51,8%	12,0%	58,6	45,3%	7,5%	56,9	51,5%	6,6%
Prolongación de O'Donnell	M30 hasta Doctor Esquerdo	23,2	-3,3%	22,4%	27,8	8,2%	40,3%	26,5	12,4%	15,5%
Pº de las Delicias	Legazpi hasta Atocha	27,0	12,5%	20,9%	30,4	1,8%	7,3%	29,9	4,0%	7,3%
Joaquín Costa	Lopez de Hoyos hasta Castellana	22,4	4,2%	14,4%	22,3	3,0%	12,9%	22,6	4,3%	16,4%
Joaquín Costa	Castellana hasta Lopez de Hoyos	27,8	3,2%	21,4%	27,9	2,2%	24,6%	27,0	-1,5%	19,4%

Velocidad media de circulación (km/h). Red estructurante de 1er nivel. Interior M-30

VÍA	SENTIDO	De 7 a 9			De 9 a 18			De 18 a 20		
		DC18-EN19	EN18-EN19 %	EN19 %	DC18-EN19	EN18-EN19 %	EN19 %	DC18-EN19	EN18-EN19 %	EN19 %
		EN	% var.	EN	% var.	EN	% var.	EN	% var.	EN
Victoria	Pz. España hasta Avda. Reyes Católicos	26,4	0,6%	6,2%	30,2	5,5%	15,4%	28,8	1,4%	9,8%
Victoria	Pz. España hasta Avda. Reyes Católicos	26,1	-1,2%	7,4%	25,5	5,3%	8,9%	22,7	6,9%	8,5%
San Francisco de Sales	Pz. Cristo Rey hasta Av. Pablo Iglesias	27,9	1,7%	-2,7%	27,0	0,4%	1,6%	26,9	0,3%	10,7%
San Francisco de Sales	Av. Pablo Iglesias hasta Pz. Cristo Rey	19,2	-9,3%	3,3%	21,1	-3,5%	-1,7%	19,2	-9,9%	-5,7%
Gran Vía - Alcalá	Cibeles hasta Pz. España	20,2	0,2%	-0,2%	19,1	7,7%	16,9%	18,2	9,3%	23,8%
Gran Vía - Alcalá	Pz. España hasta Cibeles	19,3	2,1%	25,6%	17,6	9,9%	22,8%	16,1	7,8%	16,5%
Alfonso XII	Puerta de Alcalá a Atocha	23,0	-15,6%	-32,0%	28,2	-3,3%	-11,7%	27,7	1,6%	-2,2%
Alfonso XII	Atocha hasta Puerta de Alcalá	35,6	62,7%	51,0%	31,6	15,5%	-1,6%	29,6	10,8%	-6,1%
Virgen del Puerto	M30 hasta Ppe Pio	29,7	-0,5%	16,8%	31,8	0,0%	-5,5%	31,1	2,6%	-5,0%
Virgen del Puerto	Ppe Pio hasta M-30	28,4	-2,2%		27,3	-1,2%		25,9	-2,5%	
Sagasta-Génova	Gta. Bilbao hasta Pz. Colón	23,3	7,0%	6,1%	20,4	1,9%	9,0%	20,4	3,1%	8,7%
Sagasta-Génova	Pz. Colón hasta Glorieta de Bilbao	23,2	-1,8%		23,2	-3,0%		24,6	3,8%	
Eloy Gonzalo-Martínez Campos-Hnos Becquer	Bravo Murillo hasta Serrano	21,6	4,4%	0,6%	21,4	9,7%	-8,3%	20,8	5,4%	-7,0%
Eloy Gonzalo-Martínez Campos-Hnos Becquer	Serrano hasta Bravo Murillo	23,8	8,1%		23,5	12,5%		23,9	12,4%	
Marqués de Urquijo	PP Pintor Rosales hasta Gta. Bilbao	23,6	7,0%	21,3%	25,8	13,9%	9,6%	25,4	9,2%	6,3%
Marqués de Urquijo	Gta. Bilbao hasta Pintor Rosales	22,0	1,5%		21,0	5,4%		19,4	7,6%	
Menéndez Pelayo	O'Donnell hasta Ciudad de Barcelona	19,3	-7,5%	-20,0%	24,2	6,0%	-8,4%	23,8	6,8%	-6,2%
Menéndez Pelayo	Ciudad de Barcelona hasta O'Donnell	23,9	14,4%		23,7	7,8%		23,0	8,5%	
San Bernardo-Bravo Murillo	Gta. Cuatro Caminos hasta Carranza	26,4	1,4%	0,7%	24,5	2,8%	-4,0%	23,6	5,1%	-1,5%
Nazaret-Astros-Estrella Polar	Menéndez Pelayo hasta M30	22,0	-4,9%	16,7%	23,5	0,8%	15,1%	24,8	1,6%	22,6%
Nazaret-Astros-Estrella Polar	De M-30 hasta Menéndez Pelayo	23,0	0,5%		25,0	-0,1%		25,8	2,1%	
Príncipe de Vergara	Ppe Vergara hasta Doctor Esquerdo	43,2	8,1%		42,8	7,8%		41,4	2,3%	
Príncipe de Vergara	O'Donnell hasta Costa Rica	27,5	4,9%	8,5%	30,1	7,3%	10,1%	27,8	7,1%	10,2%
Príncipe de Vergara	O'Donnell hasta Costa Rica	23,7	6,4%		24,4	9,1%		23,9	8,7%	
Ronda Atocha-Ronda Valencia-PP Acacias	Gta. Pirámides hasta Carlos V	26,4	-0,6%	16,5%	24,1	0,3%	3,4%	22,8	4,1%	7,5%
Ronda Atocha-Ronda Valencia-PP Acacias	Carlos V hasta Gta. Pirámides	25,2	3,3%		25,7	-0,3%		26,5	0,8%	
Gran Vía de S. Francisco-Bailén	Pta Toledo hasta Plaza España	25,4	-13,4%		23,1	-16,5%		22,6	-21,4%	
Gran Vía de S. Francisco-Bailén	Plaza de España hasta Pta Toledo	19,0	-21,9%	-16,9%	20,1	-23,7%	-23,0%	20,5	-25,4%	-21,9%
O'Donnell	Ppe Vergara hasta Doctor Esquerdo	43,2	8,1%		42,8	7,8%		41,4	2,3%	
O'Donnell	Doctor Esquerdo hasta Ppe Vergara	19,7	-1,8%		22,0	11,0%		22,9	5,4%	
Goya	Colón hasta Doctor Esquerdo	17,8	-4,4%	2,9%	16,3	-6,7%	-6,2%	16,7	-1,1%	-2,2%
Goya	Doctor Esquerdo hasta Colón	26,1	24,5%		24,2	22,2%		24,7	26,3%	
Alcalá - O'Donnell	Cibeles hasta Ppe de Vergara	31,9	0,9%		30,6	2,2%		30,1	6,2%	
Alcalá - O'Donnell	Ppe de Vergara hasta Cibeles	21,9	-3,4%		22,2	6,4%		21,9	5,6%	
Méndez Álvaro	Carlos V hasta M30	20,3	-1,2%	2,2%	21,0	-0,7%	11,2%	20,4	0,6%	3,6%
Méndez Álvaro	M30 hasta Carlos V	29,7	-4,1%	7,0%	30,7	-3,5%	11,1%	30,6	-5,4%	9,7%
Reina Cristina-Avda. del Mediterráneo	Carlos V hasta Conde Casal	24,1	-1,2%	18,2%	23,9	-8,8%	3,5%	22,2	-7,2%	3,3%
Reina Cristina-Avda. del Mediterráneo	Conde de Casal hasta Carlos V	23,1	-17,6%	4,2%	25,6	-4,9%	3,5%	23,6	-3,6%	15,2%
Embajadores	Gta Embajadores hasta Av. Planetario	16,9	0,8%	2,8%	15,8	1,0%	-4,3%	15,7	2,2%	-7,6%
Embajadores	Avd Planetario hasta Gta. Embajadores	17,4	-0,3%	0,0%	17,7	1,0%	-3,1%	17,4	2,6%	1,9%
Antonio Machado-Francos Rodríguez	Villamil hasta Av. Mártires Maristas	22,9	0,9%	-1,6%	22,9	-1,1%	-5,6%	22,5	-2,6%	-4,5%
Antonio Machado-Francos Rodríguez	Mártires Maristas hasta Av. Villamil	26,0	2,7%	4,8%	25,8	2,6%	8,6%	25,4	1,9%	7,3%
Toledo	Gta. Pirámides hasta Gta. Puerta Toledo	15,7	-6,5%	15,2%	18,2	1,0%	0,2%	19,5	2,4%	6,8%
Toledo	Gta. Puerta de Toledo hasta Pirámides	20,4	2,8%	0,1%	18,5	1,7%	1,2%	18,8	9,4%	6,9%
Sinesio Delgado	Av. Miraflores hasta PP Castellana	38,7	-5,9%	0,1%	42,9	1,9%	-3,8%	42,1	-0,5%	-3,5%
Sinesio Delgado	PP Castellana hasta Av. Miraflores	38,8	2,8%	4,3%	37,8	0,3%	4,9%	37,8	2,9%	5,2%
Avda. del Planetario	Méndez Álvaro hasta Embajadores	26,1	-4,5%	-21,6%	26,0	-0,4%	-13,2%	24,3	1,1%	-14,0%
Avda. del Planetario	Embajadores hasta Méndez Álvaro	25,2	9,0%	37,6%	31,3	4,1%	6,1%	30,2	-0,2%	9,0%
Costa Rica	Castellana hasta M30	32,1	-0,2%	1,0%	35,3	1,6%	-0,9%	35,3	6,6%	3,7%
Costa Rica	M30 hasta Castellana	30,0	-0,6%	1,4%	33,4	1,1%	-0,8%	30,3	2,1%	7,1%
Antonio Machado-Cesar Manrique	Sinesio Delgado hasta M30	18,5	-5,0%	3,8%	18,6	-6,2%	-9,2%	18,4	-3,9%	-5,3%
Antonio Machado-Cesar Manrique	M30 hasta Sinesio Delgado	16,6	-10,6%		16,4	-11,7%		16,3	-9,8%	
Bravo Murillo	Cuatro Caminos a Pz. Castilla	24,8	-3,0%	-0,5%	25,4	3,9%	3,6%	23,8	0,0%	3,6%
Bravo Murillo	Pz. Castilla hasta Cuatro Caminos	25,4	0,4%	2,7%	24,5	1,9%	0,9%	24,0	0,4%	5,7%
General Perón-Concha Espina-Ramón y Cajal	Orense hasta M30	23,8	4,6%	8,2%	23,9	7,2%	6,5%	23,4	7,6%	7,2%
General Perón-Concha Espina-Ramón y Cajal	M30 hasta Orense	22,7	-0,2%	5,2%	23,3	3,7%	7,3%	23,9	12,6%	18,3%
Serrano	Pz. Independencia hasta María de Molina	30,5	1,7%	6,0%	25,5	10,9%	10,0%	23,9	15,9%	13,9%
Velázquez	Alcalá hasta María de Molina	34,3	-1,6%	6,1%	35,0	10,3%	6,1%	33,3	8,7%	4,7%
Avda. de Valladolid - PP Florida	Gta. Pricipe Pio hasta Av. Séneca	25,5	1,1%	6,1%	27,5	1,7%	4,5%	28,0	1,9%	8,6%
Avda. de Valladolid - PP Florida	Av. Séneca hasta Gta. Príncipe Pio	22,0	-7,5%	-15,5%	22,8	-0,5%	-5,0%	23,6	-1,7%	1,6%
Alfonso XIII	Pz. José M ^o Soler hasta A2	24,7	1,0%	-2,9%	25,1	-0,3%	-2,4%	25,9	4,4%	-1,7%
Alfonso XIII	A2 hasta la Pz. José M ^o Soler	20,8	-7,6%	-4,7%	21,4	-7,6%	-4,3%	21,4	-7,2%	-6,1%
Ciudad de Barcelona	Atocha hasta M30	23,5	0,3%	17,2%	22,3	-2,3%	1,2%	21,2	2,6%	0,1%
Ciudad de Barcelona	M30 hasta Atocha	22,2	-0,7%	10,1%	23,2	-1,6%	3,2%	21,9	-0,8%	10,5%
Avda. Pío XII	Costa Rica hasta M30	26,1	5,7%	33,9%	30,2	18,8%	34,0%	29,6	31,1%	54,0%
Avda. Pío XII	M30 hasta Costa Rica	25,4	-18,0%	-1,3%	27,4	-10,2%	-6,9%	25,3	-8,4%	-1,1%
Serrano (Rep Argentina)	María de Molina hasta Ppe. de Vergara	30,5	1,7%	6,0%	25,5	10,9%	10,0%	23,9	15,9%	13,9%
Avda. de Asturias	Plaza Castilla hasta Ginzo de Limia	24,4	0,7%	5,4%	24,3	2,6%	4,9%	23,3	4,3%	0,5%
Avda. de Asturias	Ginzo de Limia hasta Plaza Castilla	25,9	0,6%	-1,4%	25,9	0,1%	-0,5%	27,3	7,2%	2,1%
Avda. Pablo Iglesias - Ofelia Nieto	Marques de Viana hasta Ofelia Nieto	17,3	-20,6%	-23,3%	17,2	-21,1%	-27,0%	17,2	-21,0%	-23,7%
Avda. Pablo Iglesias - Ofelia Nieto	Reina Victoria hasta Marqués de Viana	20,2	-9,2%	-18,8%	20,5	-8,4%	-16,0%	20,0	-4,1%	-17,1%
Lope de Haro-General Yagüe-Profesor Waksman	Villamil hasta Padre Damián	15,6	-24,9%	-15,7%	14,6	-27,6%	-17,7%	13,3	-29,3%	-21,0%
Lope de Haro-General Yagüe-Profesor Waksman	Padre Damián hasta Villamil	20,4	17,5%		19,9	17,9%		19,0	14,3%	
Monforte de Lemos-Pedro Rico	M30 hasta M30	29,7	2,7%	10,7%	28,8	0,8%	14,2%	28,7	1,0%	12,8%
Monforte de Lemos-Pedro Rico	M30 hasta M30	25,2	-1,3%	10,7%	23,8	-0,1%	2,4%	24,1	0,0%	3,4%
Juan Bravo-Eduardo Dato-Luchana	Fco Sílvela hasta Bilbao	18,5	-3,0%	6,9%	18,2	2,0%	11,8%	18,1	0,3%	10,9%
Juan Bravo-Eduardo Dato-Luchana	Bilbao hasta Fco Sílvela	19,7	4,1%	19,8%	17,4	1,1%	14,9%	17,2	-3,9%	10,5%
Marqués de Viana	Castellana hasta PP de la Dirección	21,4	-1,5%	-10,3%	18,9	-1,6%	-3,1%	17,5	0,2%	5,4%
Marqués de Viana	PP de la Dirección hasta Castellana	21,7	-29,9%	1,4%	22,2	-30,6%	-1,9%	21,8	-30,5%	-4,7%
Mauricio Legendre-Enrique Larreta	Mateo Inurria hasta M30	21,3	-3,3%	-22,4%	21,4	-5,0%	-29,5%	21,5	-2,8%	-29,0%
Mauricio Legendre-Enrique Larreta	M30 hasta Mateo Inurria	22,1	9,5%	-9,8%	21,7	7,4%	-19,4%	21,2	4,3%	-21,2%
Doctor Esquerdo-Pedro Bosch	Conde Casal hasta Méndez Álvaro	30,6	5,4%	1,8%	29,7	2,5%	-3,0%	28,9	1,3%	-1,1%
Doctor Esquerdo-Pedro Bosch	Méndez Álvaro hasta Conde Casal	37,6	-0,9%	4,1%	37,3	0,5%	0,0%	38,2	0,5%	3,8%
Alcalá	Velázquez hasta Ventas	25,3	7,7%	3,6%	24,3	8,1%	-1,4%	23,6	8,0%	0,4%
Alcalá	Ventas hasta Velázquez	26,5	1,1%	15,5%	26,4	7,1%	14,4%	26,6	13,7%	27,5%
Avda. Complutense	Pz. Cardenal Cisneros hasta Sinesio Delgado	30,1	-0,1%	17,0%	29,4	-1,5%	10,6%	29,9	-0,9%	4,1%
Avda. Complutense	Sinesio Delgado hasta Pz. Cardenal Cisneros	25,4	-10,3%	-3,5%	24,0	-9,0%	-7,8%	23,6	-10,9%	-16,4%
Santa Engracia	Alonso Martínez y Cuatro Caminos	22,7	2,9%	6,4%	22,0	2,7%	6,1%	22,7	4,8%	11,9%

Velocidad media de circulación (km/h). Red estructurante de 2º nivel. Interior M-30

VÍA	SENTIDO	De 7 a 9		De 9 a 18		De 18 a 20					
		DC15 E1519	EN15 % var	DC15 E1519	EN15 % var	DC15 E1519	EN15 % var				
Arturo Soria	Alcalá hasta Costa Rica	27,1	-1,3%	8,5	29,5	-0,4%	-2,5%	29,4	1,0%	2,7%	
Arturo Soria	Costa Rica hasta Alcalá	31,0	8,8%	6,6	29,7	7,0%	0,4%	27,1	30,3%	-1,0%	
Caramuel	PI Extremadura hasta Via Carpetana	23,4	-0,4%	4,7%	22,0	-0,8%	2,3%	21,7	-1,1%	7,7%	
Caramuel	Via Carpetana hasta PI Extremadura	20,4	-5,0%	-9,6%	20,2	1,5%	-3,5%	20,4	-5,0%	-5,2%	
Oporto-Oca-Ntra. Señora de Valvanera	Gta. de los Cármenes hasta Pz. Elíptica	21,6	-4,2%	76,9%	20,7	-1,9%	90,0%	18,9	-3,3%	88,5%	
Oporto-Oca-Ntra. Señora de Valvanera	Pz. Elíptica hasta Glorieta de los Cármenes	23,7	0,1%		20,2	-3,0%		19,6	-3,3%		
Auda. de la Peseta	Ctra. Barrio de la Fortuna hasta Via Lusitana	30,0	1,2%		9,3%	29,4	-0,3%	11,1%	30,4	1,1%	23,8%
Auda. de la Peseta	Via Lusitana hasta Ctra. de la Fortuna	23,7	1,5%		22,9	-0,6%		22,8	-0,1%		
Herrera Oria	Ventiquero de la Condesa hasta Ctra. del Pardo	41,1	-0,8%	12,6%	42,8	0,5%	6,4%	43,5	2,9%	4,0%	
Herrera Oria	Ctra. del Pardo hasta Ventiquero de la Condesa	37,6	-0,5%	2,9%	37,7	0,0%	-1,7%	39,5	0,1%	2,2%	
PI Extremadura	Pta. Segovia hasta A5	24,8	-5,5%	-18,3%	27,5	4,5%	-11,9%	26,5	3,1%	-10,2%	
PI Extremadura	A5 hasta Pta. Segovia	30,2	-0,7%	1,2%	31,1	2,0%	7,8%	30,0	1,0%	11,5%	
Auda. Albufera	M30 hasta M40	29,2	-0,8%	8,2%	27,2	2,8%	7,8%	26,1	7,0%	9,4%	
Auda. Albufera	M40 hasta M30	26,0	-9,0%	-3,9%	24,4	-5,5%	-4,4%	23,7	2,6%	2,0%	
Alcalá	M30 hasta A2	25,0	-3,5%	2,9%	24,7	0,4%	1,1%	21,3	-0,8%	1,3%	
Alcalá	A2 hasta M30	23,9	1,6%	7,8%	23,6	2,6%	8,6%	21,8	2,3%	9,8%	
Av. Institución Libre de Enseñanza	Alcalá hasta Pz. de Alarcía	29,9	-0,2%	-6,5%	29,7	0,5%	-6,0%	28,8	0,5%	-6,5%	
Av. Institución Libre de Enseñanza	Pz. de Alarcía hasta Alcalá	28,3	-1,9%	1,8%	27,5	-0,4%	-1,1%	27,7	3,8%	7,4%	
Alfaro de Valverde	Ntra. Sra. de Valverde hasta MGD7	22,4	-4,3%	-4,3%	27,9	0,4%	-6,8%	27,3	0,5%	-2,7%	
Alfaro de Valverde	MGD7 hasta Ntra. Sra. de Valverde	21,8	-0,1%	15,8%	21,6	-0,3%	7,9%	21,3	2,4%	5,4%	
Marcelo Usera	Pz. Elíptica hasta Gta. de Cádiz	20,7	3,2%	6,2%	19,1	3,5%	15,1%	18,0	3,4%	20,2%	
Marcelo Usera	Gta. de Cádiz hasta Pz. Elíptica	18,7	-0,6%	-1,9%	16,8	0,8%	2,6%	15,9	4,4%	7,6%	
Antonio Leyva	PI Elíptica hasta Gta. Marqués de Vadillo	16,1	11,1%	-6,0%	16,1	-0,7%	-0,1%	11,7	-5,0%	5,3%	
Antonio Leyva	Gta. Marqués de Vadillo hasta PI Elíptica	22,0	19,7%		20,7	13,3%		19,9	15,1%		
Auda. Arcenales	Pz. de Grecia hasta Av. Ilustración Libre de Enseñanza	24,0	0,3%	7,3%	25,4	0,7%	5,3%	25,4	2,8%	8,4%	
Auda. Arcenales	Av. Ilustración Libre de Enseñanza hasta Pz. de Grecia	26,0	1,7%	-2,1%	25,4	-0,3%	-4,3%	25,4	5,6%	-0,3%	
Silva-Ulises-Moscatalar-Silvano	M30 hasta M40	22,3	-0,9%	-7,9%	23,2	-2,6%	-13,4%	23,7	4,8%	-6,8%	
Silva-Ulises-Moscatalar-Silvano	De M40 hasta M30	21,5	-9,2%		21,8	-12,7%		21,6	-8,0%		
Auda. de Logroño	M40 y M11	36,4	2,2%	4,1%	36,3	1,1%	10,0%	36,2	-1,3%	14,7%	
Auda. de Logroño	M11 y M40	38,1	1,5%	6,3%	39,1	1,4%	4,5%	38,0	1,5%	7,8%	
Gran Via del Este	Av. Comunidades hasta Villablanca	16,6	-0,6%	-15,2%	18,6	-0,8%	-8,3%	20,8	1,4%	-1,1%	
Gran Via del Este	Villablanca hasta Av. Comunidades	23,9	0,4%	-11,0%	27,2	5,5%	-1,4%	24,9	2,5%	-13,5%	
Camino Viteroso-Auda. Moratalaz	M30 hasta Av. Moratalaz	30,8	4,2%	17,7%	29,2	-2,6%	-9,3%	30,6	-0,9%	-8,6%	
Camino Viteroso-Auda. Moratalaz	Av. Moratalaz hasta M30	27,7	-2,8%	-11,5%	27,4	0,7%	4,0%	27,0	0,3%	3,5%	
Antonio López-Auda. de Córdoba	Sta. MF de la Cabeza hasta Av. Andalucía	24,6	0,5%	-4,0%	24,6	1,9%	-5,1%	21,1	0,8%	-5,5%	
Antonio López-Auda. de Córdoba	Av. Andalucía hasta Sta. MF de la Cabeza	26,8	2,5%	24,3%	27,7	4,0%	24,5%	26,9	0,0%	21,7%	
Rafael Finat-Auda. Aguilas-Valmajeda	Yébenes hasta Av. Aviación	22,7	4,7%	12,9%	22,2	5,1%	10,8%	21,5	6,4%	14,8%	
Rafael Finat-Auda. Aguilas-Valmajeda	Av. Aviación hasta Yébenes	19,8	-1,3%	1,8%	20,3	1,5%	7,4%	19,7	0,4%	11,9%	
PI Ermita del Santo-Via Carpetana-Albentoisa	M30 hasta Ntra. Señora de Valvanera	28,7	-4,1%	20,9%	28,0	-8,4%	20,5%	28,2	-4,9%	26,7%	
PI Ermita del Santo-Via Carpetana-Albentoisa	Ntra. Señora de Valvanera hasta M30	27,7	-7,3%	9,4%	27,4	-10,4%	9,4%	26,7	-10,0%	13,5%	
General Ricardo-Auda. Carabanchel Alto	M30 hasta M40	23,0	12,6%	0,6%	22,5	16,1%	2,2%	21,2	19,1%	3,5%	
General Ricardo-Auda. Carabanchel Alto	M40 hasta M30	21,8	14,4%	1,1%	22,0	16,7%	2,4%	21,0	21,1%	4,2%	
Via Lusitana	Pz. Elíptica hasta M40	27,7	-3,7%	-7,4%	27,7	0,7%	-3,9%	26,4	-0,7%	2,1%	
Via Lusitana	M40 hasta Plaza Elíptica	31,4	0,6%		30,0	1,6%		29,1	-1,8%		
Ventiquero de la Condesa	Herrera Oria hasta M40	22,2	28,1%	21,1%	24,3	32,6%	28,3%	24,5	31,8%	28,3%	
Ventiquero de la Condesa	M40 hasta Herrera Oria	27,6	-1,3%	1,5%	27,8	-2,9%	2,5%	26,9	-8,6%	-8,6%	
Auda. de los Rosales	Eduardo Barreiro hasta M40	20,5	0,4%	24,3%	19,4	-0,3%	15,1%	20,9	-1,9%	46,9%	
Auda. de los Rosales	M40 hasta Eduardo Barreiro	19,7	-1,3%		18,6	-0,8%		20,0	-2,7%		
Auda. de los Pobladors	Via Lusitana hasta Av. Andalucía	30,4	-1,2%	3,5%	29,5	0,0%	4,0%	27,8	-1,8%	2,4%	
Auda. de los Pobladors	Av. Andalucía hasta Via Lusitana	29,1	-0,5%	2,4%	29,3	-0,1%	1,4%	28,0	-2,8%	3,5%	
Auda. Daroca-Francisco Largo Caballero	Alcalá hasta Av. Institución Libre de Enseñanza	29,0	6,5%	17,8%	27,8	3,9%	19,1%	27,5	4,7%	23,1%	
Auda. Daroca-Francisco Largo Caballero	Av. Institución Libre de Enseñanza hasta Alcalá	29,6	15,3%	17,4%	31,3	21,2%	21,9%	30,1	19,7%	15,8%	
Piñero-Neruda-Fuente Carratorra	Doctor Gª Tapia hasta Av. Buenos Aires	19,7	-2,8%	-4,9%	24,5	-0,9%	12,4%	24,9	0,0%	28,0%	
Piñero-Neruda-Fuente Carratorra	Doctor Gª Tapia hasta Av. Buenos Aires	29,2	0,4%	34,3%	29,3	-0,5%	37,3%	29,6	0,6%	39,9%	
Auda. Buenos Aires-Pio Felipe	Av. Miguel Hernandez hasta A3	30,6	1,6%	16,6%	28,4	1,7%	9,2%	27,3	2,3%	8,4%	
Auda. Buenos Aires-Pio Felipe	A3 hasta Av. Miguel Hernandez	28,3	3,2%	18,9%	29,0	1,0%	14,7%	26,9	-0,9%	16,9%	
Arturo Soria	Costa Rica hasta M11	26,6	0,9%	13,6%	27,3	0,0%	5,7%	26,3	5,6%	16,2%	
Arturo Soria	M11 hasta Costa Rica	26,4	-1,3%	-13,3%	27,1	0,6%	-11,7%	26,3	3,0%	-10,1%	
Ayacucho	Gran Via de Hortaleza hasta M40	21,0	13,4%	-19,0%	22,5	-8,0%	-13,1%	20,8	-7,0%	-13,9%	
Ayacucho	A2 hasta M40	21,3	20,0%		22,6	17,1%		22,8	10,3%		
Auda. de los Andes	M40 hasta A2	28,7	0,7%	-7,0%	27,6	1,7%	-16,4%	26,4	6,5%	-16,1%	
San Romualdo - Veinticinco de Septiembre	Arcenales hasta A2	31,0	2,5%	-5,1%	31,0	3,0%	-6,0%	30,2	6,4%	-2,2%	
San Romualdo - Veinticinco de Septiembre	A2 hasta Arcenales	18,9	0,7%	-1,1%	20,4	0,5%	-12,0%	21,1	-2,6%	-10,6%	
San Romualdo - Veinticinco de Septiembre	Arcenales hasta A2	19,8	3,6%	-16,0%	20,1	1,0%	-16,7%	19,4	1,4%	-10,2%	
Auda. Camilleja a Vicalvaro	M40 hasta Alcalá	24,1	-1,3%	3,2%	31,1	1,1%	15,8%	30,9	-2,7%	12,9%	
Auda. Camilleja a Vicalvaro	Alcalá hasta M40	26,3	-1,0%	-8,3%	27,1	-1,3%	-7,8%	26,7	-1,6%	-2,7%	
Auda. Condé de Mayalde	M40 hasta M11	31,4	2,0%	13,8%	32,2	1,4%	0,3%	31,3	3,8%	6,9%	
Auda. Condé de Mayalde	M11 hasta M40	29,3	2,0%	19,8%	29,7	-0,1%	17,4%	29,8	-1,3%	20,0%	
Auda. Duabáizara	Pz Alarcía hasta Av. Camilleja a Vicalvaro	29,0	3,4%	-0,7%	28,3	-0,5%	-5,6%	28,8	3,4%	5,7%	
Auda. Moratalaz-Hacienda de Pavones	Ramón Areces hasta M40	22,2	-26,6%	-4,1%	21,7	-27,5%	-9,7%	20,4	-25,3%	-10,5%	
Auda. Moratalaz-Hacienda de Pavones	M40 hasta Ramón Areces	21,7	-5,5%		21,2	-7,2%		20,8	-4,7%		
Auda. Del Camino de	Puerto Sompert hasta M40	22,5	2,1%	10,9%	23,0	1,0%	10,0%	22,7	-0,3%	1,3%	
Auda. Del Camino de	M40 hasta Puerto Sompert	18,3	1,6%	-10,0%	18,0	2,7%	-7,7%	17,4	0,2%	6,7%	
Auda. San Luis-Valdetorres del Jarama	M30 hasta Ayacucho	21,5	5,3%	4,2%	22,3	4,7%	4,7%	22,2	4,5%	6,2%	
Auda. San Luis-Valdetorres del Jarama	Ayacucho hasta M30	23,6	15,4%	12,2%	23,0	7,1%	7,6%	23,5	9,5%	11,4%	
Alfaro-Ctra. Estación de Hortaleza	M30 hasta M11	24,7	1,6%	6,1%	24,8	0,1%	1,3%	24,3	-1,1%	1,8%	
Alfaro-Ctra. Estación de Hortaleza	M11 hasta M30	21,2	0,0%	15,0%	20,7	-0,2%	-0,4%	21,6	2,9%	5,1%	
General Miquel ARIAY-Ctra. Barrio de la Fortuna	M40 hasta Rafael Finat	30,0	-1,7%	-1,1%	31,2	-1,4%	-3,2%	29,4	-1,9%	-3,7%	
General Miquel ARIAY-Ctra. Barrio de la Fortuna	Rafael Finat hasta M40	30,7	-2,3%		30,7	-0,8%		29,2	7,6%		
Auda. de los Pobladors	Via Lusitana hasta Ctra. de Boadilla	29,7	5,0%	3,3%	36,5	1,0%	5,7%	36,4	5,7%	5,4%	
Auda. de los Pobladors	Ctra. de Boadilla hasta Via Lusitana	34,6	1,4%	9,7%	32,4	-0,8%	5,5%	30,5	-0,2%	9,9%	
Embajadores-Ctra. Villaverde a Vallecas	A4 hasta M40	35,5	1,8%	9,0%	36,0	1,2%	8,9%	33,4	-0,4%	1,1%	
Embajadores-Ctra. Villaverde a Vallecas	M40 hasta A4	39,5	1,5%		40,5	1,8%		40,1	2,0%		
Auda. de Entrevías	M40 hasta paso bajo vías tren	27,2	10,5%	-10,6%	27,7	-9,0%	10,0%	26,7	-10,6%	11,0%	
Auda. de Entrevías	Paso bajo vías tren hasta M40	32,3	-0,6%		31,8	1,1%		31,6	-1,6%		
Marqués de Corbera-Francisco Villaseca-Ascao-Marqués de Corbera	M30 hasta San Romualdo	28,2	2,5%	0,6%	27,2	-0,3%	5,0%	26,5	-1,6%	8,6%	
Marqués de Corbera-Francisco Villaseca-Ascao-Marqués de Corbera	San Romualdo hasta M30	32,4	0,3%	19,3%	31,0	0,7%	10,8%	32,0	6,0%	19,2%	
Niceto Alcalá Zamora	M11 hasta A1	34,4	0,6%	32,8%	38,6	-0,5%	17,5%	38,4	3,0%	38,1%	
Niceto Alcalá Zamora	A1 hasta M11	30,5	-1,4%		35,3	0,5%		33,3	1,7%		
Auda. Santo Domingo de la Calzada	A1 hasta Castillo hasta Candanchi	28,4	-5,0%	-0,8%	27,1	0,1%	7,3%	26,7	2,0%	7,2%	
Auda. Santo Domingo de la Calzada	Castillo hasta Candanchi hasta A1	24,2	-3,5%		26,6	1,6%		25,2	4,4%		
Herrera Oria	Castellano	26,0	-0,7%	-6,3%	26,1	-0,8%	-13,7%	25,6	-2,9%	-12,3%	
Herrera Oria	Llano Castellano hasta Ventiquero de la Condesa	29,1	0,0%	-14,0%	27,3	-1,8%	-20,9%	27,6	1,2%	-19,2%	
Auda. Arroyo del Fresno	Rosalía de Castro hasta Monasterio de Silos	36,4	3,9%	9,2%	36,0	2,3%	4,5%	35,3	2,2%	5,7%	
Auda. Arroyo del Fresno	Monasterio de Silos hasta Rosalía de Castro	39,9	-0,1%	8,1%	37,4	0,8%	10,9%	36,4	-0,4%	11,1%	

Velocidad media de circulación (km/h). Red estructurante de 2º nivel. Entre M-30 y M-40

VÍA	SENTIDO	De 7 a 9			De 9 a 18			De 18 a 20		
		EN	DC18-EN19 % var	EN18-EN19 % var	EN	DC18-EN19 % var	EN18-EN19 % var	EN	DC18-EN19 % var	EN18-EN19 % var
Eduardo Barreiro-San Jenaro	M40 hasta Gran Vía de Villaverde	27,2	-2,3%	0,4%	29,3	5,9%	5,0%	27,6	1,5%	5,2%
Eduardo Barreiro-San Jenaro	Gran Vía de Villaverde hasta M40	30,3	8,5%		28,9	6,7%		28,4	9,3%	
Avda. del Mayorazgo	la Ctra de Villaverde a Vallecas hasta la M45	36,4	0,2%	-8,5%	36,1	0,6%	-3,5%	36,5	0,1%	3,0%
Avda. del Mayorazgo	la M45 hasta la Ctra. de Villaverde a Vallecas	33,2	0,6%	-6,7%	33,2	0,2%	-3,4%	33,2	-0,6%	2,2%
Avda. Logroño	M11 hasta M13	27,9	-1,0%	6,7%	30,1	-0,1%	5,4%	28,5	0,3%	5,8%
Avda. Logroño	M13 hasta M11	27,3	-3,5%	-10,4%	28,7	-1,3%	-12,0%	28,1	4,1%	-9,2%
Avda. de la Democracia	A3 hasta Camino Viejo de Vicálvaro	33,8	0,0%	7,0%	34,3	0,5%	8,8%	32,4	-1,4%	15,4%
Avda. de la Democracia	Camino Viejo de Vicálvaro hasta A3	34,2	0,5%	-7,2%	34,1	-0,8%	-7,1%	32,7	0,4%	-1,5%
Villablanca	Vicalvarada hasta Gran Vía del Este	27,6	1,6%	-2,4%	27,3	0,7%	1,6%	26,7	1,2%	2,0%
Villablanca	Gran Vía del Este hasta Vicalvarada	24,5	0,0%	-3,0%	25,0	0,2%	-6,1%	24,2	1,6%	-7,7%
Avda. Andalucía	M40 hasta M45	49,5	0,2%	6,4%	51,4	2,1%	8,2%	52,7	3,6%	12,2%
Avda. Andalucía	M45 hasta M40	49,7	2,2%	19,6%	49,7	-1,1%	15,3%	47,7	-4,5%	13,6%
San Jaime-Ctra. Villaverde a Vallecas	Sierra de Guadalupe hasta Av. Mayorazgo	29,5	-0,6%	3,7%	29,3	0,3%	-1,2%	28,4	-1,2%	5,1%
San Jaime-Ctra. Villaverde a Vallecas	Sierra de Guadalupe hasta Av. Mayorazgo	26,7	-2,2%		27,2	-1,0%		26,9	-2,3%	
Sierra de Guadalupe-Real de Arganda	Federico G ^o Lorca hasta Peñaranda de Bracamonte	38,5	0,2%	3,8%	36,5	2,0%	4,8%	35,6	5,9%	19,7%
Sierra de Guadalupe-Real de Arganda	Peñaranda de Bracamonte hasta Federico G ^o Lorca	26,6	-2,7%	-18,0%	28,9	-2,3%	-14,5%	26,4	-1,5%	-3,6%
Avda. del Ensanche de	Real de Arganda hasta Gran Vía del Sureste	52,2	2,4%	36,8%	53,7	1,6%	48,4%	47,9	-3,7%	78,1%
Avda. del Ensanche de	Gran Vía del Sureste hasta Real de Arganda	34,0	1,1%	-11,1%	32,4	1,0%	-6,2%	31,4	-0,3%	9,4%
Osa Mayor-Camino del Barrial	Hoces del Hermida hasta Fernando Lázaro Carreter	23,2	-0,1%	9,3%	22,8	0,4%	10,2%	22,6	-1,8%	9,8%

Velocidad media de circulación (km/h). Red estructurante de 2º nivel. Fuera de M-40