

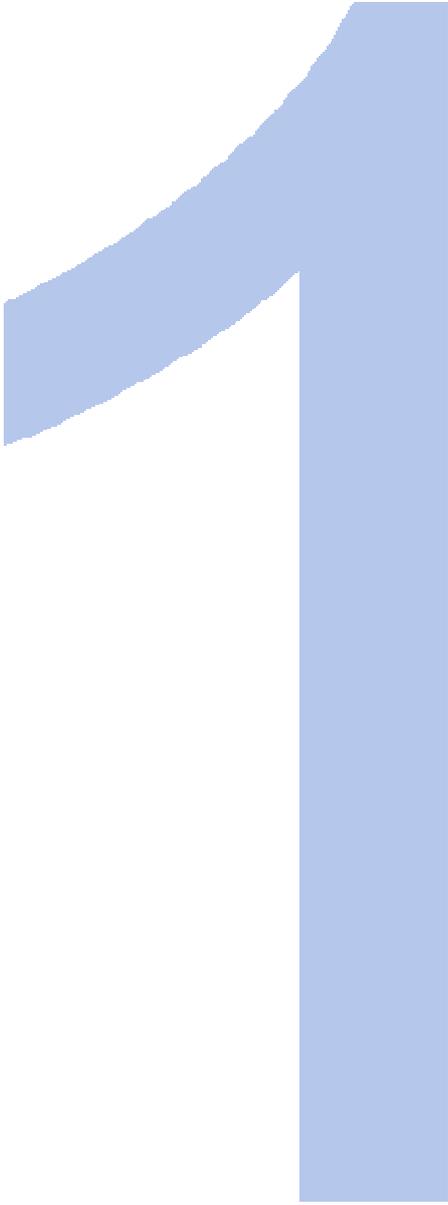


5^o *Informe del Estado de la Movilidad de la
Ciudad de Madrid*
2012

I. Indicadores
Bases de conocimiento compartido

Octubre de 2013

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Marco de referencia | 3 |
| 2 | Síntesis | 7 |
| 3 | Seguimiento de los indicadores generales para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible 1. Distribución modal 2. Causas de la elección modal 3. Competitividad por modos de transporte 4. Seguridad vial | 12 |
| 4 | Seguimiento de los indicadores sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible 1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías 2. Regulación de la demanda del vehículo privado 3. Disminución de la indisciplina viaria 4. Promoción del transporte público 5. Potenciación de modos más sostenibles: pie, bici y moto 6. Fomento de hábitos y entornos más seguros 7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación | 23 |



M
Marco de referencia



Por quinto año consecutivo, la Secretaria Técnica de la Mesa de Movilidad de la ciudad de Madrid presenta el Informe del Estado de la Movilidad, que recoge la evolución, durante el ejercicio 2012, de los indicadores de seguimiento del sistema de movilidad, indicadores que la propia Mesa asumió, durante su periodo constituyente, como representativos de cada uno de los aspectos que conforman el fenómeno de la movilidad urbana en la ciudad de Madrid.

En este informe se han añadido nuevos indicadores propuestos por los miembros de la Mesa en las entrevistas individualizadas llevadas a cabo durante los meses de julio y septiembre de 2013, o en las reuniones plenarias mantenidas durante el ejercicio 2012.

Debe recordarse que el objetivo constituyente que planteó la **Mesa de Movilidad de Madrid en el año 2006 fue trabajar para que el sistema de movilidad de la ciudad fuera más competitivo, universal, seguro y sostenible.**

Se entendía **competitividad como la mejora de la funcionalidad** en tiempo y en calidad de los desplazamientos de personas y mercancías, en orden a procurar el progreso económico y social de todos los ciudadanos. En este informe 2012, a diferencia de los anteriores, se ha introducido un nuevo indicador denominado **índice de funcionalidad del transporte público**, que evalúa la velocidad comercial media de recorrido desde cada uno de los barrios de la ciudad con el resto. A pesar del esfuerzo llevado a cabo en los últimos años para incrementar la oferta espacial del transporte público, especialmente del Metro, el coche sigue siendo el modo más rápido principalmente para desplazamientos con origen o destino fuera de la M-30, con lo que esto dificulta el trasvase modal especialmente dentro de esta extensa zona de la ciudad en donde el vehículo privado es de utilización mayoritaria. Este indicador permite expresar la competitividad entre modos de transportes y evaluar las diferencias registradas en el tiempo de transporte de cada modo.

Otro de los grandes objetivos que la Mesa se planteó fue conseguir para la ciudad una **accesibilidad universal**, que se traduce en la garantía de satisfacción del derecho de todos los ciudadanos a poder acceder a todos los servicios de la ciudad en las mejores condiciones. Así, una **ciudad sin barreras** implica no sólo la habilitación de itinerarios adaptados en los espacios y edificios públicos, sino que exige también la garantía de itinerarios de calidad y en condiciones de seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta. En este sentido, el Taller sobre movilidad peatonal realizado en los ejercicios 2012 y 2013 ha trabajado los fundamentos que presidirán las actuaciones de mejora de la movilidad a pie. A ello debe añadirse el paulatino desarrollo del **Plan Director de Movilidad Ciclista** que durante el 2012 ha incorporado los ejes ciclistas de Alcalá y Mayor.

La **seguridad** es un requisito inherente a un sistema de movilidad sostenible, objetivo que la Ciudad de Madrid asume como prioridad en base a los retos que marca el cumplimiento del **Plan Municipal de Seguridad Vial 2012-2020**. Este vuelve a plantear como indicador cuantitativo la reducción, en ese periodo, de un 50% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico, siguiendo las premisas planteadas por la Unión Europea.

Por último, la **sostenibilidad ambiental**, sustentada en la reducción de la contaminación atmosférica, la acústica y la eficiencia energética, no sólo constituye un requerimiento de mejora de la calidad de vida y de responsabilidad con el entorno, sino también una **exigencia socio-sanitaria** en la que el sistema de movilidad es un factor fundamental. La disminución del tráfico y la importante transformación de la flota de autobuses municipales han contribuido a una disminución significativa de emisiones.

A grandes líneas, la estrategia adoptada desde la Mesa de Movilidad de Madrid aspira, por un lado a transformar a medio plazo las condiciones urbanísticas y de localización de usos en la ciudad, de forma que determinen **menores necesidades de movilidad y la realización de viajes más cortos**, y, por otro, con carácter más inmediato, a establecer una notable **discriminación positiva a favor de los modos de transporte menos contaminantes y más eficientes energéticamente** (pie, bicicleta, y transporte público), mediante una modificación de las proporciones de espacio vial destinado a cada modo, en orden a procurar una mayor utilización de los mismos en detrimento del uso compulsivo del coche particular.

En este sentido, la **evolución de la distribución de la demanda de movilidad entre los diferentes modos de transporte** constituye un indicador fundamental en el seguimiento del estado del sistema de movilidad urbano. Por ello la Mesa enfatiza este parámetro en forma de **porcentaje de utilización del transporte público en los viajes de los residentes de la ciudad**, extrayéndolo de la **Encuesta General del Barómetro de Consumo**, que el Ayuntamiento realiza con carácter anual y en la que incorpora preguntas sobre los hábitos de movilidad de los ciudadanos.

En línea de continuidad con los Informes anteriores, los indicadores de seguimiento del sistema de movilidad de la Ciudad de Madrid **2012** se han estructurado en dos bloques:

- 1) Los indicadores **generales**, que orientan directamente sobre el nivel de aproximación a la consecución de los **cuatro objetivos globales que desarrollan la sostenibilidad del sistema de movilidad**. De esta forma, se ofrece el indicador de distribución modal, o, con otras palabras, la participación de cada modo de transporte en la movilidad de la ciudad, como exponente tanto de los niveles de **competitividad** como de la mayor o menor incidencia de los vehículos motorizados, agentes fundamentales de la **contaminación acústica y ambiental**. Para informar sobre la **universalidad**, la referencia viene determinada por los niveles de percepción de tiempo y calidad de los modos de transporte. Por último, la **seguridad viaria** viene monitorizada por la convergencia o no con el **Plan Municipal de Seguridad Vial 2012-2020**, y, en concreto, con su exigencia en relación a la reducción del número de víctimas mortales en accidentes sobre el viario.
- 2) Los indicadores **sectoriales**, que permiten evaluar el grado de cumplimiento de las **estrategias de actuación** que la Mesa de Movilidad ha identificado como líneas de gestión ineludibles en la consecución de un nuevo modelo de movilidad. Las estrategias a evaluar mediante los indicadores sectoriales son:

- Regulación y ordenación de la distribución urbana de mercancías.

- Regulación de la demanda del vehículo privado.
- Disminución de la indisciplina viaria.
- Promoción del transporte público.
- Potenciación de modos más sostenibles (pie, bici y moto).
- Fomento de hábitos y entornos más seguros.
- Promoción de la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación.

2

S
Síntesis



Del análisis de los indicadores seleccionados para evaluar las tendencias del sistema de movilidad en relación a la consecución de los objetivos y estrategias planteadas en la Mesa de la Movilidad de la Ciudad de Madrid, podemos señalar las siguientes cuestiones respecto a cada grupo de indicadores:

Indicadores generales:

- La reducción del consumo y del número de empleos asociada a la crisis económica, con una caída del PIB superior al 1% en la Comunidad de Madrid, sin duda es un factor importante que coadyuva a la reducción del uso del coche. La reducción de la actividad que comporta y que además repercute en el empleo y en los salarios refuerza la tendencia a la disminución de la movilidad en general y la del tráfico motorizado en particular. Concretamente considerando conjuntamente accesos y tráfico interior, se situaría aproximadamente en una reducción del 2,5%.
- En el transporte público el descenso aún ha sido mayor, de un 4,4%, muy relacionado con el descenso de la actividad laboral. Se ha reducido en un 3,3% el número de afiliados a la Seguridad Social.
- Se observa una evolución desigual en los hábitos de movilidad entre residentes de Madrid y visitantes. Así, si en el ejercicio 2011 los residentes realizaron un 62% de sus desplazamientos motorizados en transporte público y un 38% en transporte privado, en el ejercicio 2012 la participación del transporte público ha subido al 65%, bajando la del coche al 35%. Por el contrario, entre los visitantes a Madrid, durante el año 2012 ha crecido la participación del coche y se ha reducido consecuentemente la del transporte público. Así, el volumen de vehículos en los accesos se ha mantenido constante reduciéndose en un 2% el porcentaje de viajeros en ferrocarril y autobuses interurbanos.
- La reducción general del volumen de tráfico, unido a la mejora de las condiciones climatológicas y la renovación sostenible de autobuses y taxis, han propiciado una disminución notable de la contaminación atmosférica local, pasando la media anual diaria de inmisiones de NO₂ de todas las estaciones de 47 a 41 ug/m³. También se ha reducido el número de estaciones que han superado el valor límite establecido por la Unión Europea de 40 ug/m³ pasando de 15 a 10. Salvo la meteorología, que es un factor no controlable, esos son los instrumentos fundamentales para mejorar los indicadores medioambientales.
- En relación a la seguridad vial, se ha incrementado el número de víctimas mortales (de 30 a 33). Por el contrario, el indicador de la evolución de la accidentalidad relativo a las víctimas graves ha experimentado en el año 2012 una reducción del 6% (de 1038 a 978).

- Respecto a los indicadores cualitativos o de opinión, se observa una bajada general de las valoraciones de los ciudadanos sobre los diferentes modos de transporte respecto al 2011.

Indicadores sectoriales:

Estrategia 1: Regulación y ordenación de la distribución urbana de mercancías.

- La disminución de la actividad de carga y descarga se ha traducido en un menor porcentaje de vehículos comerciales que estacionan incorrectamente (de un 56% a un 53%).
- Sin embargo, se observa similar ocupación de las zonas de carga y descarga por vehículos comerciales (17%), pues habiendo espacio para la faena próximo, los operadores de transporte optan por estacionar legalmente.
- Por otro lado, se aprecia en estas zonas una importante disminución de los vehículos que no hacen carga y descarga (de un 41% a un 32% de las horas x plazas ocupadas). La reducción de la demanda de aparcamiento de turismos en general afecta también a estas zonas.

Estrategia 2: Regulación de la demanda del vehículo privado.

- El tráfico interno a la ciudad en el 2012 ha disminuido en un 3%, principalmente fuera de la M-30 donde este decremento ha alcanzado el 6,3%, como consecuencia seguramente de la disminución de la actividad económica en esta zona de la ciudad. En el interior del primer cinturón, la reducción también ha sido importante, y se estima en un 5,3%.
- En las vías de acceso, el tráfico se ha mantenido constante, si bien trasladándose tráfico de las vías de pago a las gratuitas. Así, disminuye el 17% en las vías de pago y aumenta el 0,9% en las autovías gratuitas.
- En lo relativo a la utilización del estacionamiento se ha comprobado que:
 - En términos porcentuales crece la utilización de los aparcamientos fuera de la calzada por parte de los residentes, lo que se traduce en una menor presión en la calle.
 - Desde el punto de vista de la rotación (sin considerar el estacionamiento del residente) se ha detectado una disminución de un 4% de las operaciones de estacionamiento en calzada en el interior de la M-30, siendo mayor este descenso en el capítulo de estacionamientos ilegales. También es mayor el descenso en el caso de los aparcamientos públicos, fuera de calzada.

Estrategia 3: Disminución de la indisciplina viaria.

- El incremento del número de controles ejerce un efecto de disuasión que se refleja en la reducción del número de positivos por alcoholemia.
- Se reducen las duraciones de estacionamiento en la zona de Estacionamiento Regulado (zona SER) lo que ha permitido superar el índice de rotación de la zona azul del ejercicio anterior, y absorber en un 2% la indisciplina de estacionamiento del entorno detectada entonces.

Estrategia 4: Promoción del transporte público.

- En 2012 se observa un significativo descenso del número de viajeros del transporte público, un 4,4%, (urbano e interurbano), propiciado sin duda por muchos factores entre los que destacan la reducción de actividad derivada de la crisis económica y el incremento de tarifas del transporte. En esta caída general de la demanda, el Metro registra una disminución de pasaje del 5,3%, y la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de un 4,9%. La oferta se ha intentado adaptar a este descenso, principalmente en Metro, ya que ha descendido en un 4,87% el número de coches-km. En la EMT esta disminución ha sido sólo de un 2,50%.
- En el transporte interurbano los descensos tanto de oferta como de la demanda han sido más reducidos. La demanda de viajeros de cercanías ferroviarias ha descendido en un 1,2% mientras que la de autobuses interurbanos ha caído un 2,9%.
- La valoración general del transporte público por parte del ciudadano ha bajado sensiblemente durante el año 2012 derivada sin duda de la reducción de la oferta y del incremento de tarifas.
- La velocidad comercial de la EMT ha crecido un 1% por primera vez después de 5 años en suave decrecimiento. Probablemente este resultado positivo se deba al reajuste de la oferta y a una mayor fluidez del tráfico producto de la reducción de la doble fila y de la propia disminución del número de vehículos.

Estrategia 5: Potenciación de modos más sostenibles (pie, bici y moto).

- La superficie peatonal en el Centro de la Ciudad se ha mantenido constante.
- En relación a la bicicleta, se ha incrementado la oferta de la red ciclista en un 2,9%, alcanzándose los 283 km. de vías ciclistas, tras la incorporación de 8 nuevos kilómetros en 2012. La red se ha prácticamente triplicado en 6 años.

- La utilización de la bicicleta crece en el interior de la M-30 casi un **27%** en 2012, si bien, en relación a otros modos de transporte, su participación en la movilidad general es todavía reducida.
- La moto, durante el ejercicio 2012, ha incrementado la oferta de aparcamiento específico en un **12%** con objeto de satisfacer a la cada vez mayor demanda de utilización de este tipo de vehículo (un **9,4%** en el último año).

Estrategia 6: Fomento de hábitos y entornos más seguros.

- El número de víctimas mortales ha crecido (de **30** en el 2011 a **33** en el 2013) y han descendido en un **6%** las víctimas graves.
- Dos tercios de las víctimas graves corresponden a peatones y motoristas. Entre los primeros destacan los mayores de 60 años y, en los segundos, el segmento comprendido entre los 21 y los 30 años.

Estrategia 7: Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación.

- En 2012 se ha registrado una notable disminución de la contaminación, fundamentalmente en partículas en suspensión y en NO₂. En lo que se refiere a este último contaminante, disminuyen de **15** a **10** las estaciones que superan la media anual diaria determinada por la UE. A esta reducción entre otros factores ayuda la notable sustitución por vehículos de gas, que alcanza ya un **37%** de los autobuses de la EMT en el proceso de renovación de su flota.
- También ayuda la renovación del parque de autotaxis con vehículos híbridos y de gas, que ya suponen un **18,5%** del total, aumentando en número absolutos un **50%** el valor del año 2011.

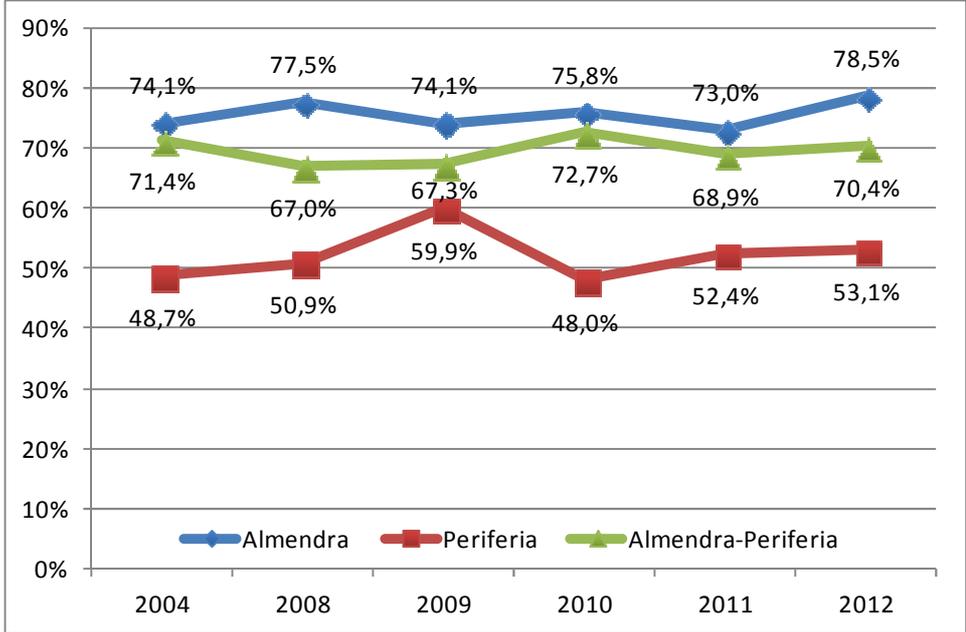


§ Seguimiento de los objetivos generales para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible



| Indicador: | 1.Relación entre movilidad y economía | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|------|-------|------|-------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|------|
| Objetivo: | Evaluar la incidencia de la actividad económica en el sistema de movilidad de la ciudad de Madrid. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Valor 100 (año de referencia el 2006). Se utilizan los porcentajes de variación del PIB de la Comunidad de Madrid, del número de viajeros en transporte público y de las variaciones de Intensidades Medias Diarias de las estaciones permanente de aforos de vehículos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | <ul style="list-style-type: none"> •Datos INE para el PIB de la Comunidad de Madrid •Datos CRTM para el número de viajeros de transporte público •Área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid para los datos de tráfico del interior de la ciudad •DGT para los datos de tráfico de acceso y de la M-40. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>El descenso de la actividad económica (un 1,1% del PIB y un 3,3% del número de empleos) influye directamente en el descenso de la movilidad, tanto del Vehículo Privado (2,5%) como del Transporte Público (4,4%).</p> <p style="text-align: center;"><i>Evolución de la movilidad y la economía</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>PIB Comunidad</th> <th>Empleos Comunidad</th> <th>Vehículo privado</th> <th>Transporte Público</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>104,3</td> <td>104,1</td> <td>99,0</td> <td>101,9</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>108,1</td> <td>106,5</td> <td>94,6</td> <td>102,0</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>109,2</td> <td>103,5</td> <td>93,8</td> <td>99,9</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>107,3</td> <td>99,0</td> <td>91,1</td> <td>95,6</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>108,0</td> <td>98,1</td> <td>93,3</td> <td>93,5</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>108,7</td> <td>97,3</td> <td>91,7</td> <td>93,7</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>107,5</td> <td>94,1</td> <td>89,4</td> <td>89,6</td> </tr> </tbody> </table> | Año | PIB Comunidad | Empleos Comunidad | Vehículo privado | Transporte Público | 2005 | 100 | 100 | 100 | 100 | 2006 | 104,3 | 104,1 | 99,0 | 101,9 | 2007 | 108,1 | 106,5 | 94,6 | 102,0 | 2008 | 109,2 | 103,5 | 93,8 | 99,9 | 2009 | 107,3 | 99,0 | 91,1 | 95,6 | 2010 | 108,0 | 98,1 | 93,3 | 93,5 | 2011 | 108,7 | 97,3 | 91,7 | 93,7 | 2012 | 107,5 | 94,1 | 89,4 | 89,6 |
| Año | PIB Comunidad | Empleos Comunidad | Vehículo privado | Transporte Público | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 100 | 100 | 100 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 104,3 | 104,1 | 99,0 | 101,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 108,1 | 106,5 | 94,6 | 102,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 109,2 | 103,5 | 93,8 | 99,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 107,3 | 99,0 | 91,1 | 95,6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 108,0 | 98,1 | 93,3 | 93,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 108,7 | 97,3 | 91,7 | 93,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 107,5 | 94,1 | 89,4 | 89,6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 2. Distribución modal residentes de Madrid | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|-------------------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| Objetivo: | Evaluar la participación del uso del coche y del transporte público por parte de los residentes de la ciudad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de desplazamientos en transporte público sobre el total de desplazamientos motorizados de los residentes de Madrid con origen y destino en el municipio. | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | <ul style="list-style-type: none"> •2004: datos de la encuesta domiciliaria del CRTM •2008-2012: datos de la encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Se ha registrado un notable incremento en la participación del transporte público entre los residentes hasta alcanzar la cifra más elevada desde 2004.</p> <p>Dado que, en su conjunto, la disminución del tráfico en la ciudad ha sido menor que la reducción del uso del transporte público parece claro que son los conductores de fuera de la Ciudad quienes relativamente hacen mayor uso del vehículo privado.</p> <div data-bbox="427 1055 1414 1686" style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Participación (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004</td> <td>61,0%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>64,8%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>62,9%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>62,3%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>61,8%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>65,3%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p style="text-align: center;"><i>Participación del transporte público sobre el total de desplazamientos motorizados de residentes de Madrid</i></p> | Año | Participación (%) | 2004 | 61,0% | 2008 | 64,8% | 2009 | 62,9% | 2010 | 62,3% | 2011 | 61,8% | 2012 | 65,3% |
| Año | Participación (%) | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 61,0% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 64,8% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 62,9% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 62,3% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 61,8% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 65,3% | | | | | | | | | | | | | | |

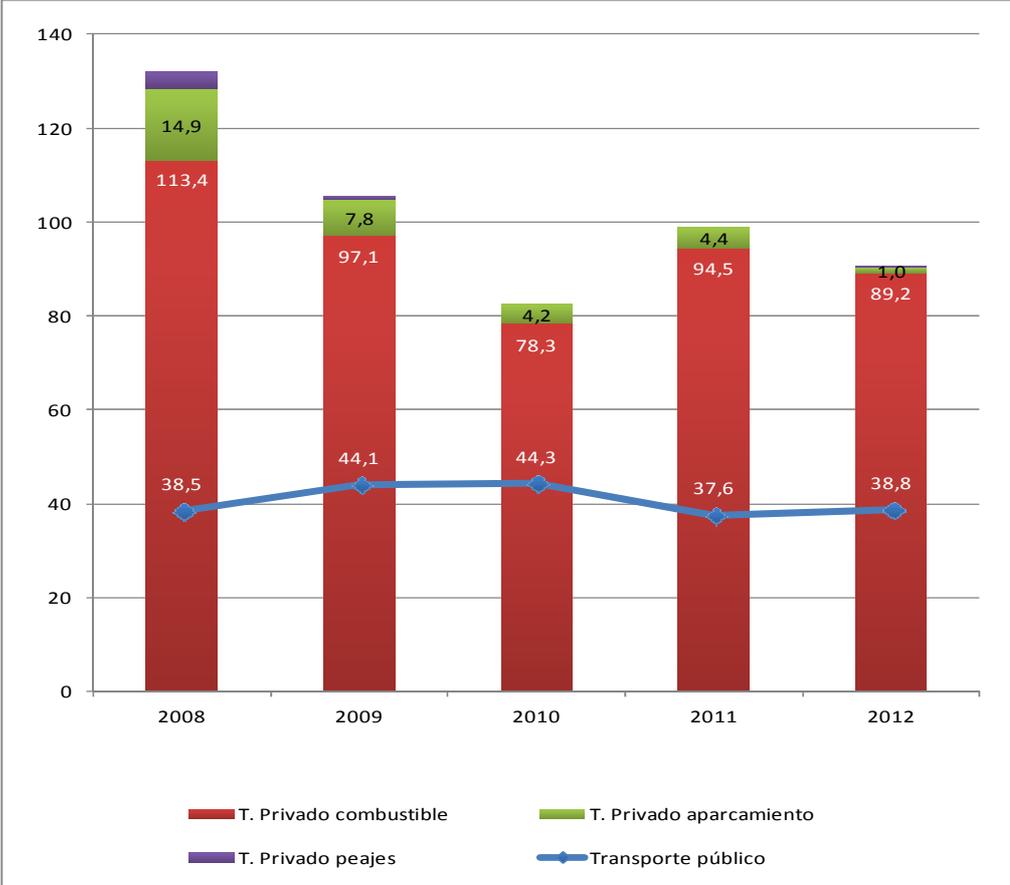
| Indicador: | 3.Distribución modal de los residentes de Madrid (por coronas) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|---------------|------------------------|---------------|------------------------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| Objetivo: | Evaluar el uso del coche y del transporte público por los residentes de la ciudad desagregado entre dentro y fuera de la Almendra Central. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de desplazamientos en transporte público sobre el total de desplazamientos motorizados de los residentes de Madrid con origen y destino en el municipio. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | <ul style="list-style-type: none"> •2004: datos de la encuesta domiciliaria del CRTM •2008-2012: datos de la encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Se constata una mayor participación del uso del transporte público en la Almendra Central. La menor participación del coche en esta zona de la ciudad viene propiciada por una oferta excepcional de transporte público, la disuasión al coche en tiempo de estacionamiento y tarifa propiciada por el SER, una restricción de la ilegalidad en el estacionamiento ilegal mayor que en otras zonas de la ciudad el aumento de la tarifa del SER y una oferta mas reducida de capacidad vial.</p>  <table border="1" data-bbox="443 1077 1409 1709"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Almendra (%)</th> <th>Periferia (%)</th> <th>Almendra-Periferia (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004</td> <td>74,1%</td> <td>48,7%</td> <td>71,4%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>77,5%</td> <td>50,9%</td> <td>67,0%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>74,1%</td> <td>59,9%</td> <td>67,3%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>75,8%</td> <td>48,0%</td> <td>72,7%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>73,0%</td> <td>52,4%</td> <td>68,9%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>78,5%</td> <td>53,1%</td> <td>70,4%</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Participación del transporte público sobre el total de desplazamientos motorizados de los residentes de Madrid</i></p> | Año | Almendra (%) | Periferia (%) | Almendra-Periferia (%) | 2004 | 74,1% | 48,7% | 71,4% | 2008 | 77,5% | 50,9% | 67,0% | 2009 | 74,1% | 59,9% | 67,3% | 2010 | 75,8% | 48,0% | 72,7% | 2011 | 73,0% | 52,4% | 68,9% | 2012 | 78,5% | 53,1% | 70,4% |
| Año | Almendra (%) | Periferia (%) | Almendra-Periferia (%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 74,1% | 48,7% | 71,4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 77,5% | 50,9% | 67,0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 74,1% | 59,9% | 67,3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 75,8% | 48,0% | 72,7% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 73,0% | 52,4% | 68,9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 78,5% | 53,1% | 70,4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

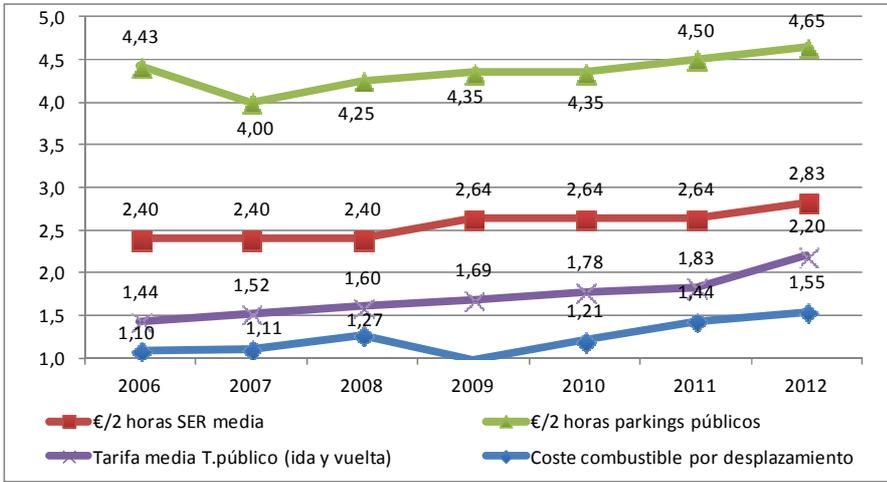
| Indicador: | 4.Causas declaradas para utilizar el coche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|------|-----|-----|-----|----|----|----|------|----|-----|-----|----|----|-----|------|----|-----|-----|----|----|----|------|-----|-----|-----|----|----|----|------|-----|-----|-----|-----|------|----|
| Objetivo: | Determinar y priorizar los motivos aducidos por los residentes, usuarios del coche, para no utilizar el transporte público. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Datos de la encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Disminuye la participación del vehículo privado en el viaje de trabajo. También se reducen la proporción de usuarios del coche que aducen comodidad o ahorro de tiempo como causas de su utilización. También aumenta el porcentaje de usuarios que manifiestan disponer de aparcamiento en destino.</p> <p>Aumentan los encuestados que, como justificación para usar su coche, consideran más caro el transporte público y crecen algo los que esgrimen falta de frecuencia, inexistencia o poca accesibilidad al mismo.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <caption>Causas de la utilización del coche por parte de los residentes de Madrid</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>No hay/lejos/poca frecuencia/transbordos</th> <th>Necesita el vehículo para trabajar</th> <th>Comodidad/ ahorro de tiempo</th> <th>Más caro el transporte público</th> <th>Dispone de parking</th> <th>No gusta el Transporte Público</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>20%</td> <td>21%</td> <td>42%</td> <td>2%</td> <td>5%</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>9%</td> <td>29%</td> <td>33%</td> <td>3%</td> <td>1%</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>9%</td> <td>31%</td> <td>41%</td> <td>2%</td> <td>1%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>13%</td> <td>32%</td> <td>36%</td> <td>7%</td> <td>1%</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>14%</td> <td>27%</td> <td>27%</td> <td>10%</td> <td>6,3%</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table> | Año | No hay/lejos/poca frecuencia/transbordos | Necesita el vehículo para trabajar | Comodidad/ ahorro de tiempo | Más caro el transporte público | Dispone de parking | No gusta el Transporte Público | 2008 | 20% | 21% | 42% | 2% | 5% | 2% | 2009 | 9% | 29% | 33% | 3% | 1% | 12% | 2010 | 9% | 31% | 41% | 2% | 1% | 9% | 2011 | 13% | 32% | 36% | 7% | 1% | 6% | 2012 | 14% | 27% | 27% | 10% | 6,3% | 5% |
| Año | No hay/lejos/poca frecuencia/transbordos | Necesita el vehículo para trabajar | Comodidad/ ahorro de tiempo | Más caro el transporte público | Dispone de parking | No gusta el Transporte Público | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 20% | 21% | 42% | 2% | 5% | 2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 9% | 29% | 33% | 3% | 1% | 12% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 9% | 31% | 41% | 2% | 1% | 9% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 13% | 32% | 36% | 7% | 1% | 6% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 14% | 27% | 27% | 10% | 6,3% | 5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 5.Causas de la utilización del transporte público | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|----------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|------|-----|-----|----|----|----|------|-----|-----|----|-----|-----|------|-----|-----|----|----|----|------|-----|-----|----|-----|-----|------|-----|-----|----|-----|----|
| Objetivo: | Priorizar las causas de utilización del transporte público entre aquellos residentes que podrían utilizar el coche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Datos de la encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Disminuye notablemente el número de personas que utiliza el transporte público por cercanía al lugar de destino (6%). La disminución de frecuencia puede incidir en que el usuario lo perciba como más alejado.</p> <p>La congestión viaria y el pago por aparcar en destino se mantienen como los principales elementos disuasorios del uso del coche, el primero en crecimiento y el segundo en leve bajada.</p> <table border="1"> <caption>Causas de la utilización del transporte público por parte de los residentes de Madrid que disponen de coche (%)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Dificultad/pagar aparcamiento</th> <th>Evitar atascos</th> <th>Es más barato el T. Público</th> <th>Es más cómodo el T. Público</th> <th>Por la cercanía al lugar de destino</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>48%</td> <td>23%</td> <td>5%</td> <td>8%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>37%</td> <td>15%</td> <td>7%</td> <td>18%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>40%</td> <td>25%</td> <td>7%</td> <td>8%</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>39%</td> <td>23%</td> <td>5%</td> <td>10%</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>38%</td> <td>26%</td> <td>6%</td> <td>11%</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Causas de la utilización del transporte público por parte de los residentes de Madrid que disponen de coche (%)</i></p> | Año | Dificultad/pagar aparcamiento | Evitar atascos | Es más barato el T. Público | Es más cómodo el T. Público | Por la cercanía al lugar de destino | 2008 | 48% | 23% | 5% | 8% | 4% | 2009 | 37% | 15% | 7% | 18% | 10% | 2010 | 40% | 25% | 7% | 8% | 8% | 2011 | 39% | 23% | 5% | 10% | 14% | 2012 | 38% | 26% | 6% | 11% | 8% |
| Año | Dificultad/pagar aparcamiento | Evitar atascos | Es más barato el T. Público | Es más cómodo el T. Público | Por la cercanía al lugar de destino | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 48% | 23% | 5% | 8% | 4% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 37% | 15% | 7% | 18% | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 40% | 25% | 7% | 8% | 8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 39% | 23% | 5% | 10% | 14% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 38% | 26% | 6% | 11% | 8% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 6.Valoración de los modos de transporte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Objetivo: | Evaluar el nivel de servicio de los distintos modos de transporte percibido por los residentes de Madrid. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Valor numérico entre 0 y 10 (0 poco valorado, 10 muy valorado) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Datos de la encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La valoración del ferrocarril supera a la del Metro, convirtiéndose las cercanías de Renfe en el modo de transporte más valorado. Esta mejora en la percepción de los usuarios probablemente esté relacionada con el mantenimiento de la oferta de este modo de transporte y la reducción de la del Metro.</p> <p>También es acusado el descenso percibido del nivel de servicio del coche (aumento del coste del combustible) y de la valoración del modo a pie por el estado de mantenimiento de los pavimentos.</p> <p>Los autobuses de la EMT mantienen la puntuación registrada el año pasado.</p> <p>Globalmente considerada la encuesta no deja de ser positivo que los modos públicos (Tren, Metro y Autobús urbano) continúen a la cabeza y sean mejor valorados que el Coche.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Modo de Transporte</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Coche</td> <td>5,5</td> <td>6,5</td> <td>7,4</td> <td>7,2</td> <td>6,6</td> </tr> <tr> <td>Bicicleta</td> <td>6,3</td> <td>6,4</td> <td>6,7</td> <td>6,5</td> <td>6,3</td> </tr> <tr> <td>Autobús Urbano</td> <td>6,3</td> <td>7,0</td> <td>7,7</td> <td>7,1</td> <td>7,1</td> </tr> <tr> <td>Pie</td> <td>7,5</td> <td>6,7</td> <td>7,0</td> <td>7,0</td> <td>6,5</td> </tr> <tr> <td>Tren</td> <td>7,6</td> <td>7,6</td> <td>8,3</td> <td>7,2</td> <td>7,4</td> </tr> <tr> <td>Metro</td> <td>7,5</td> <td>7,5</td> <td>8,1</td> <td>7,6</td> <td>7,3</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Valoración del nivel de servicio de los modos de transporte por parte de los residentes de Madrid</i></p> | Modo de Transporte | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Coche | 5,5 | 6,5 | 7,4 | 7,2 | 6,6 | Bicicleta | 6,3 | 6,4 | 6,7 | 6,5 | 6,3 | Autobús Urbano | 6,3 | 7,0 | 7,7 | 7,1 | 7,1 | Pie | 7,5 | 6,7 | 7,0 | 7,0 | 6,5 | Tren | 7,6 | 7,6 | 8,3 | 7,2 | 7,4 | Metro | 7,5 | 7,5 | 8,1 | 7,6 | 7,3 |
| Modo de Transporte | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Coche | 5,5 | 6,5 | 7,4 | 7,2 | 6,6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bicicleta | 6,3 | 6,4 | 6,7 | 6,5 | 6,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Autobús Urbano | 6,3 | 7,0 | 7,7 | 7,1 | 7,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pie | 7,5 | 6,7 | 7,0 | 7,0 | 6,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tren | 7,6 | 7,6 | 8,3 | 7,2 | 7,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Metro | 7,5 | 7,5 | 8,1 | 7,6 | 7,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 7.Tiempo de desplazamiento (< 30 minutos) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Determinar el tiempo de desplazamiento por modo de transporte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Datos de la encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>El tiempo medio en transporte público y coche se reduce al ser menor la proporción de los desplazamientos laborales, habitualmente más largos en tiempo.</p> <p>Por otro lado, los residentes de Madrid hacen desplazamientos a pie más largos para ahorrarse los costes de los modos de transporte motorizados.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Pie</th> <th>Transporte público</th> <th>Transporte privado</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>69,2</td> <td>62,5</td> <td>76,4</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>63,9</td> <td>65,6</td> <td>73,3</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>74,4</td> <td>61,6</td> <td>80,8</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>71,6</td> <td>62,5</td> <td>79,9</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>65,3</td> <td>71,1</td> <td>84,2</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Porcentaje de desplazamientos de residentes de Madrid con duración inferior a 30 minutos</i></p> | Año | Pie | Transporte público | Transporte privado | 2008 | 69,2 | 62,5 | 76,4 | 2009 | 63,9 | 65,6 | 73,3 | 2010 | 74,4 | 61,6 | 80,8 | 2011 | 71,6 | 62,5 | 79,9 | 2012 | 65,3 | 71,1 | 84,2 |
| Año | Pie | Transporte público | Transporte privado | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 69,2 | 62,5 | 76,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 63,9 | 65,6 | 73,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 74,4 | 61,6 | 80,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 71,6 | 62,5 | 79,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 65,3 | 71,1 | 84,2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 8. Gasto declarado en movilidad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|------|-------|-----|------|------|------|------|-----|-----|------|------|------|-----|-----|------|------|------|-----|-----|------|------|------|-----|-----|
| Objetivo: | Evaluar el coste percibido en vehículo privado y en transporte público por los residentes de Madrid. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | €/mes por usuarios frecuentes de cada modo de transporte (la estimación del gasto destinado a cada modo de transporte) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Datos de la encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>El ciudadano de Madrid manifiesta que en el año 2012 ha gastado menos en coche (un 5%) y poco más en transporte público (3%) a pesar del importante aumento del coste registrado en ambos modos de transporte motorizado (SER, combustible, tarifas,...).</p> <p>Así, se evidencia la disminución del número de desplazamientos para contener el gasto mensual en movilidad.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| |  <table border="1"> <caption>Gasto declarado en movilidad (€ mes)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>T. Privado combustible</th> <th>T. Privado peajes</th> <th>T. Privado aparcamiento</th> <th>Transporte público</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>113,4</td> <td>1,0</td> <td>14,9</td> <td>38,5</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>97,1</td> <td>0,0</td> <td>7,8</td> <td>44,1</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>78,3</td> <td>0,0</td> <td>4,2</td> <td>44,3</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>94,5</td> <td>0,0</td> <td>4,4</td> <td>37,6</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>89,2</td> <td>0,0</td> <td>1,0</td> <td>38,8</td> </tr> </tbody> </table> | Año | T. Privado combustible | T. Privado peajes | T. Privado aparcamiento | Transporte público | 2008 | 113,4 | 1,0 | 14,9 | 38,5 | 2009 | 97,1 | 0,0 | 7,8 | 44,1 | 2010 | 78,3 | 0,0 | 4,2 | 44,3 | 2011 | 94,5 | 0,0 | 4,4 | 37,6 | 2012 | 89,2 | 0,0 | 1,0 |
| Año | T. Privado combustible | T. Privado peajes | T. Privado aparcamiento | Transporte público | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 113,4 | 1,0 | 14,9 | 38,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 97,1 | 0,0 | 7,8 | 44,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 78,3 | 0,0 | 4,2 | 44,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 94,5 | 0,0 | 4,4 | 37,6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 89,2 | 0,0 | 1,0 | 38,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 9. Coste del desplazamiento para el usuario del servicio | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Evaluar la relación entre coste real en vehículo privado y en transporte público. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | € | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | <ul style="list-style-type: none"> - Tarifas de los parkings públicos y SER: Area de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. En el caso del SER se ha considerado la tarifa ponderada de zona azul y zona verde en función del uso - Tarifas del Transporte público: Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Media ponderada de cada título de transporte en función de su uso. Se ha considerado una media de 40 desplazamientos mensuales para el abono transporte - Combustible: CORES. Se considera la tarifa media ponderada entre diesel y gasolina, una distancia de 14 km entre ida y vuelta y un consumo de 8 litros a los 100 km. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La tarifa de los parkings públicos es un 65% más elevada que la de la zona azul, a pesar del incremento del 7,2% de esta última.</p> <p>El coste de la utilización del vehículo privado, considerando conjuntamente el SER y el combustible, es mayor que la del transporte público.</p>  <table border="1" data-bbox="491 1115 1378 1597"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>€/2 horas SER media</th> <th>€/2 horas parkings públicos</th> <th>Tarifa media T.público (ida y vuelta)</th> <th>Coste combustible por desplazamiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>2,40</td> <td>4,43</td> <td>1,44</td> <td>1,10</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>2,40</td> <td>4,00</td> <td>1,52</td> <td>1,11</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>2,40</td> <td>4,25</td> <td>1,60</td> <td>1,27</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>2,64</td> <td>4,35</td> <td>1,69</td> <td>1,00</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>2,64</td> <td>4,35</td> <td>1,78</td> <td>1,21</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>2,64</td> <td>4,50</td> <td>1,83</td> <td>1,44</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>2,83</td> <td>4,65</td> <td>2,20</td> <td>1,55</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Coste del desplazamiento para el usuario del servicio (€)</i></p> | Año | €/2 horas SER media | €/2 horas parkings públicos | Tarifa media T.público (ida y vuelta) | Coste combustible por desplazamiento | 2006 | 2,40 | 4,43 | 1,44 | 1,10 | 2007 | 2,40 | 4,00 | 1,52 | 1,11 | 2008 | 2,40 | 4,25 | 1,60 | 1,27 | 2009 | 2,64 | 4,35 | 1,69 | 1,00 | 2010 | 2,64 | 4,35 | 1,78 | 1,21 | 2011 | 2,64 | 4,50 | 1,83 | 1,44 | 2012 | 2,83 | 4,65 | 2,20 | 1,55 |
| Año | €/2 horas SER media | €/2 horas parkings públicos | Tarifa media T.público (ida y vuelta) | Coste combustible por desplazamiento | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 2,40 | 4,43 | 1,44 | 1,10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 2,40 | 4,00 | 1,52 | 1,11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 2,40 | 4,25 | 1,60 | 1,27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 2,64 | 4,35 | 1,69 | 1,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 2,64 | 4,35 | 1,78 | 1,21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 2,64 | 4,50 | 1,83 | 1,44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 2,83 | 4,65 | 2,20 | 1,55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 10. Víctimas mortales | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|-----------------------------|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|
| Objetivo: | Determinar la evolución del número de víctimas mortales | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Número | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Se observa un ligero repunte del número de víctimas mortales, aunque disminuye en un 6% el número de víctimas graves.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de víctimas mortales</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>57</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>41</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>43</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>33</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Víctimas mortales</i></p> | Año | Número de víctimas mortales | 2006 | 50 | 2007 | 57 | 2008 | 41 | 2009 | 43 | 2010 | 33 | 2011 | 30 | 2012 | 33 |
| Año | Número de víctimas mortales | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 57 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 41 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 43 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 33 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 33 | | | | | | | | | | | | | | | | |



§ Seguimiento de los objetivos sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible

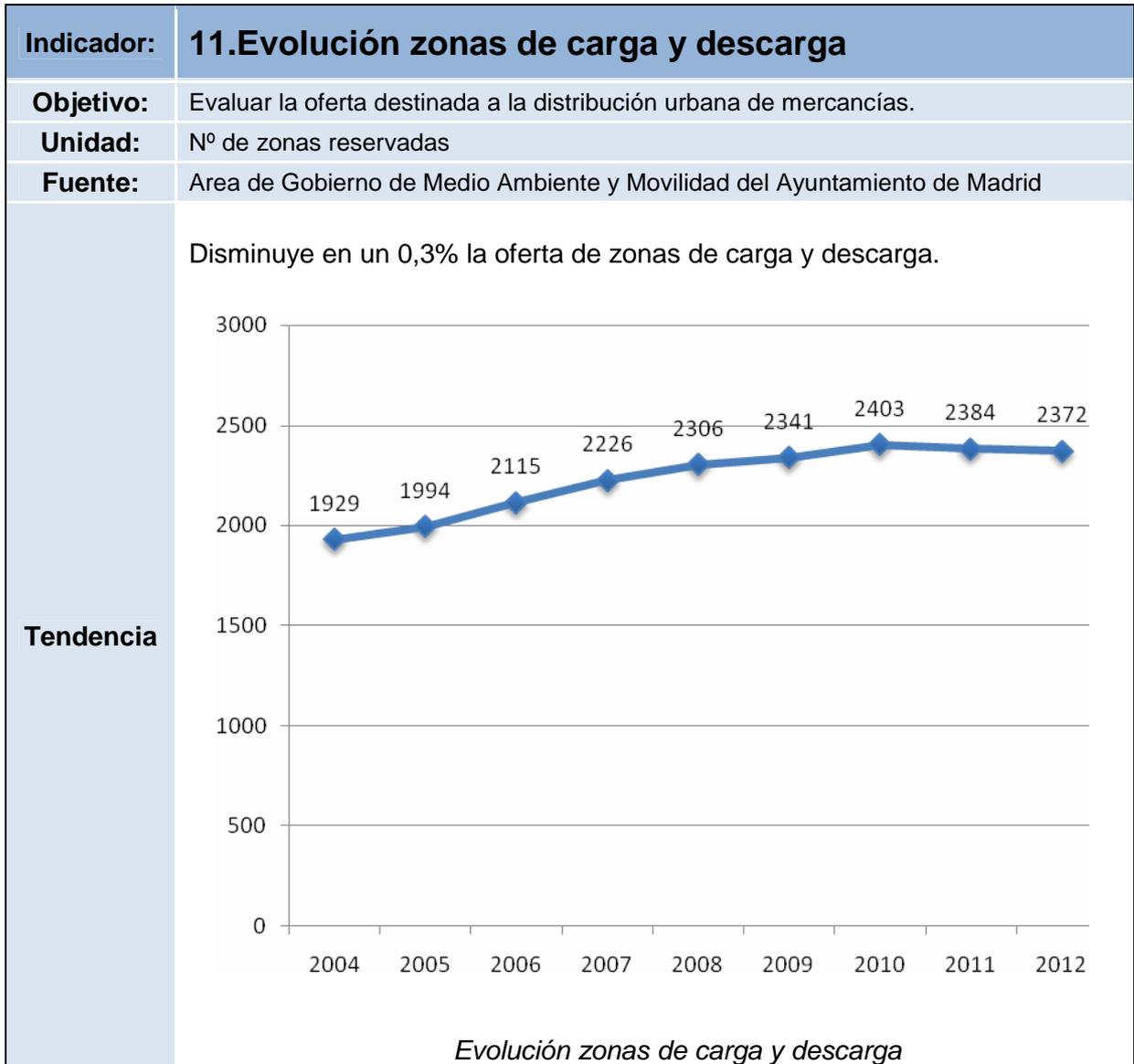
Para la consecución de los objetivos perseguidos por el sistema de movilidad de Madrid, **la Mesa de Movilidad** identificó las estrategias de actuación adecuadas, que se constituyen en los objetivos operativos de la actuación municipal en relación a la movilidad de la ciudad.

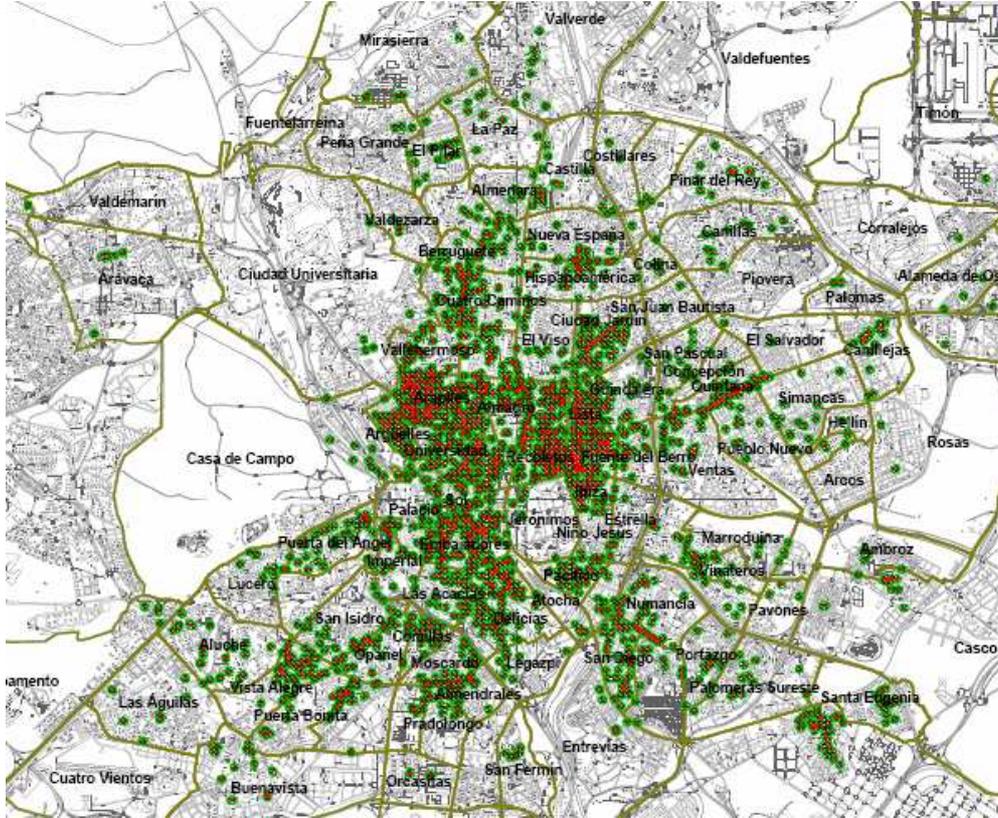
Estas son:

- Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías.
- Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados.
- Disminución de la indisciplina viaria.
- Promoción del transporte público colectivo.
- Potenciación de modos de transporte más sostenibles: pie, bici y moto.
- Fomento de hábitos y entornos más seguros.
- Disminución de la contaminación generada por los vehículos a motor.

En consecuencia, el seguimiento de la movilidad de la ciudad de Madrid se referencia anualmente en el Informe del Estado de la Movilidad (IEM) a cada una de estas estrategias de actuación, estableciéndose una serie de indicadores sectoriales de seguimiento que a continuación se detallan.

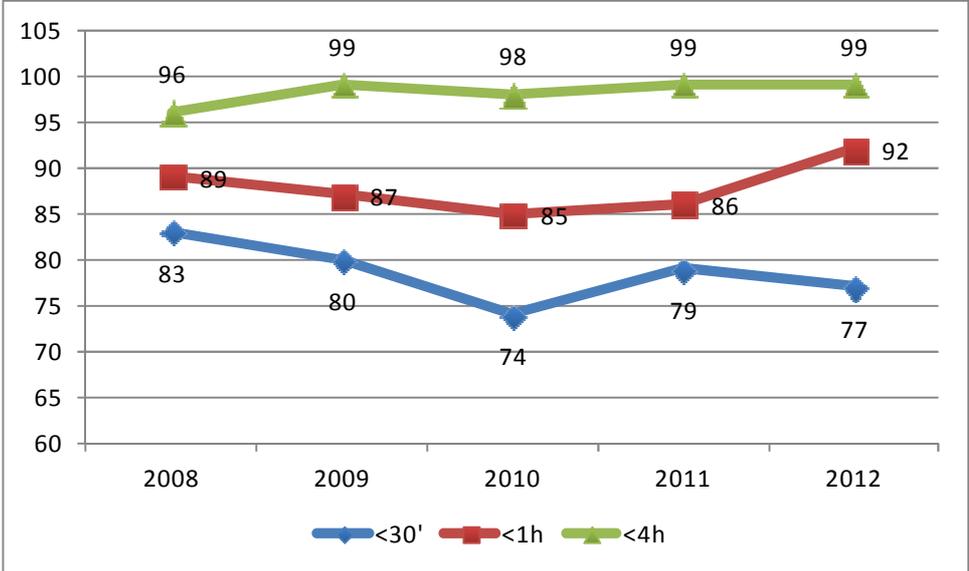
Estos indicadores, cuando es factible, se estructuran en función de si explican aspectos de la oferta, la demanda o de la calidad de servicio ofrecido o percibido por los usuarios.

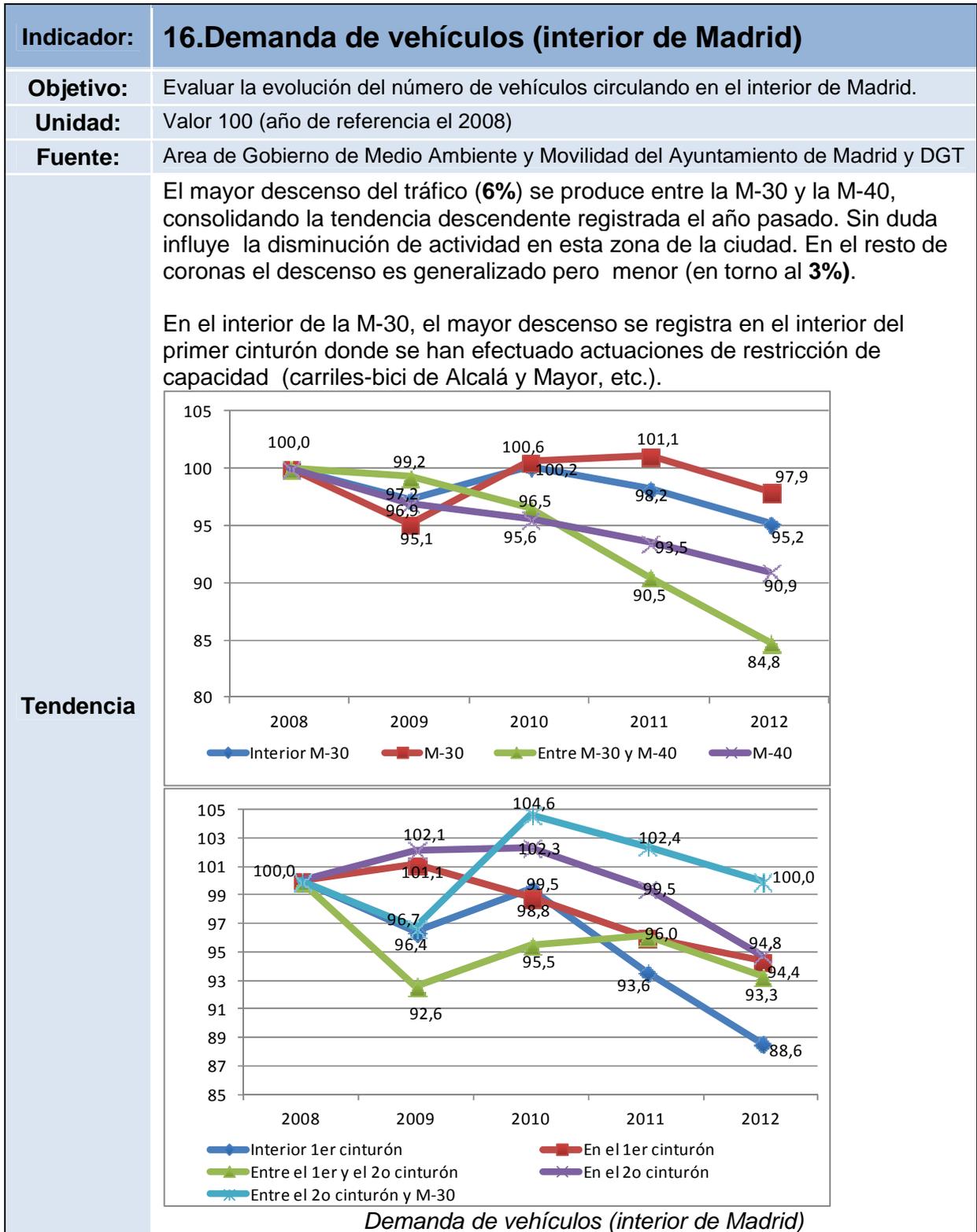


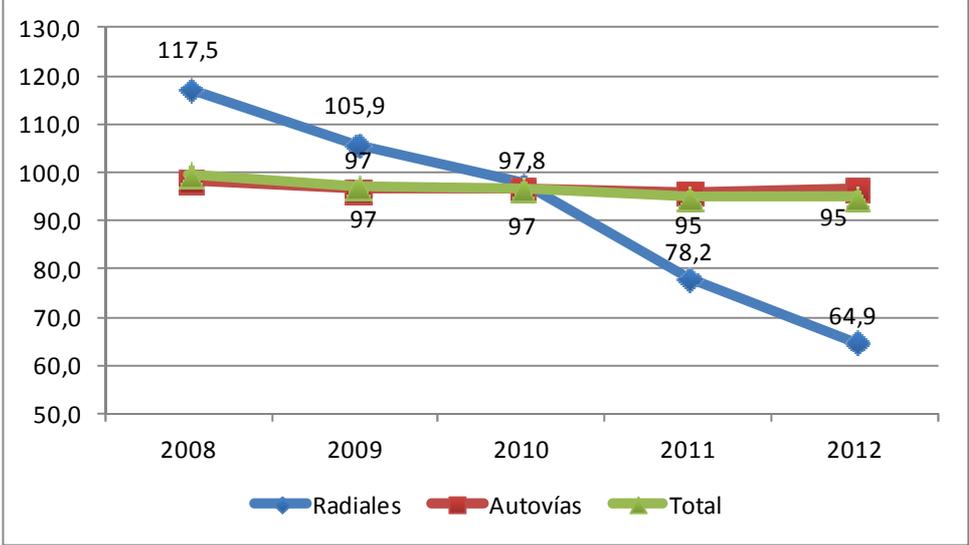
| | |
|-------------------|---|
| Indicador: | 12. Cobertura zonas de carga y descarga |
| Objetivo: | Evaluar el nivel de cobertura de la oferta de zonas de carga y descarga |
| Unidad: | % de superficie cubierta (considerando un radio de 75m) por zonas de carga y descarga. |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid |
| Tendencia | <p>Las zonas de carga y descarga cubren aproximadamente el 40% de los viales del centro de la ciudad (interior de M30), mientras que este porcentaje se reduce a un 6% en la zona situada fuera de la M30.</p>  <p><i>Localización y cobertura (75 m) de las zonas de carga y descarga</i></p> |

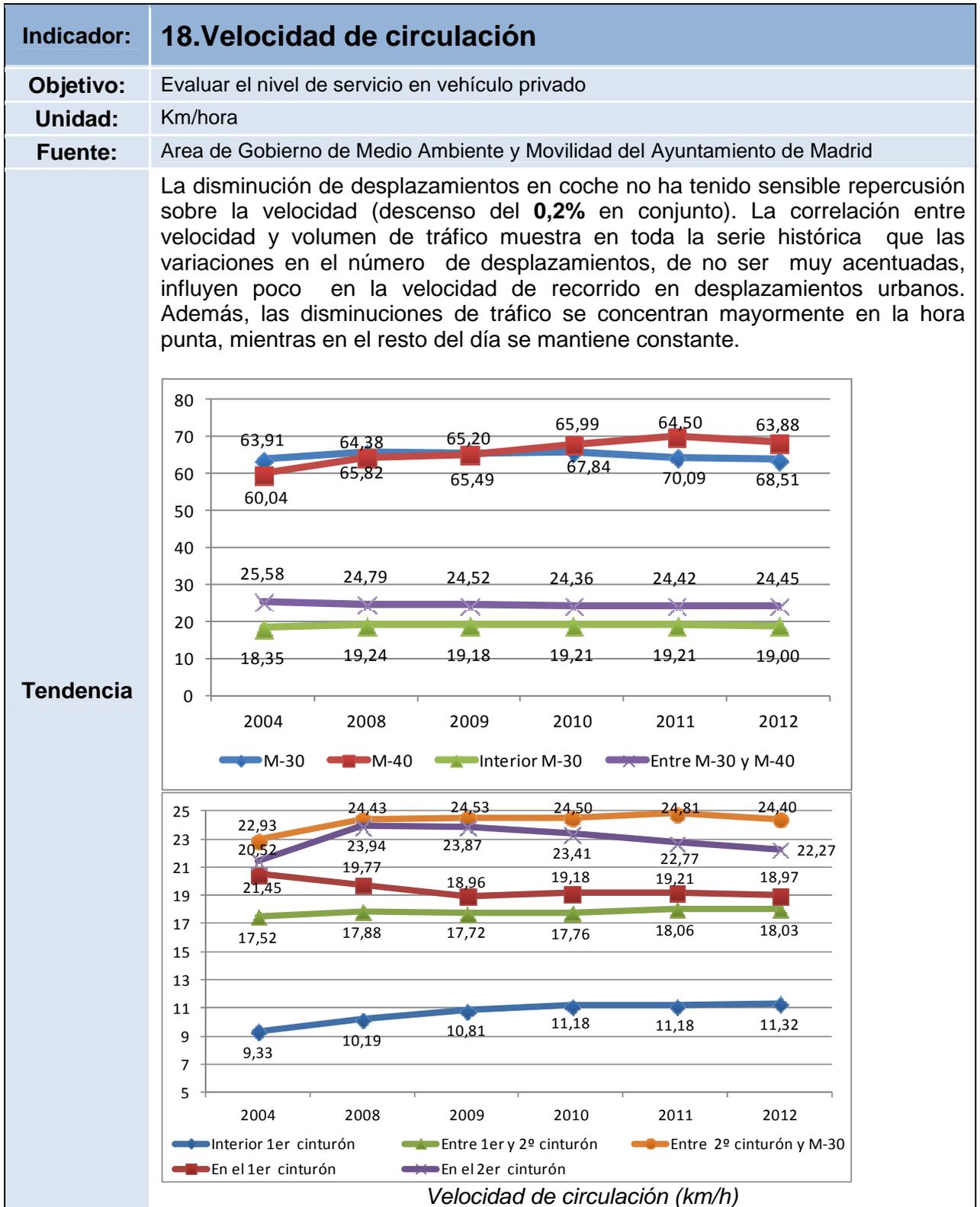
| Indicador: | 13.Lugar de estacionamiento de los vehículos que hacen operaciones de carga y descarga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|--------------------------|-----|--------------------------|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|
| Objetivo: | Evaluar la indisciplina de estacionamiento generada por la distribución urbana de mercancías. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de operaciones por lugar de estacionamiento sobre el total | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La disminución de la actividad de carga y descarga se ha traducido en un menor porcentaje de vehículos comerciales que estacionan incorrectamente (de un 56% a un 53%).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Illegal (doble fila)</th> <th>SER</th> <th>Zona de carga y descarga</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>57%</td> <td>21%</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>43%</td> <td>22%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>57%</td> <td>21%</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>55%</td> <td>23%</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>53%</td> <td>21%</td> <td>26%</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Lugar de estacionamiento de los vehículos que hacen carga y descarga (%)</i></p> | Año | Illegal (doble fila) | SER | Zona de carga y descarga | 2008 | 57% | 21% | 22% | 2009 | 43% | 22% | 35% | 2010 | 57% | 21% | 22% | 2011 | 55% | 23% | 22% | 2012 | 53% | 21% | 26% |
| Año | Illegal (doble fila) | SER | Zona de carga y descarga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 57% | 21% | 22% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 43% | 22% | 35% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 57% | 21% | 22% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 55% | 23% | 22% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 53% | 21% | 26% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

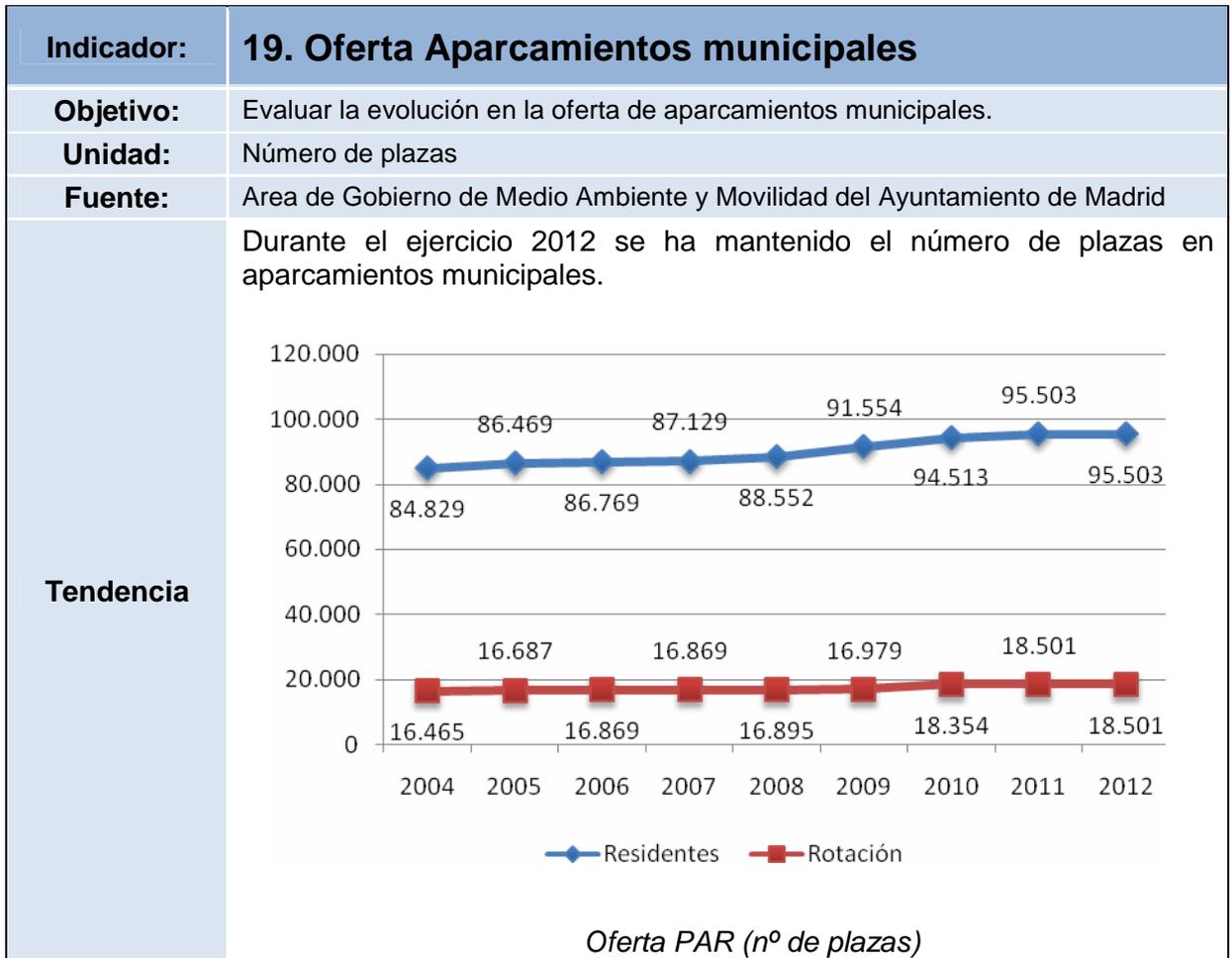
| Indicador: | 14.Utilización de las zonas de carga y descarga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|---------------------------|------------------------|---------------------------------------|--------|---------------------------------------|------|----|----|----|------|------|------|----|------|-----|------|----|----|----|---|------|----|----|----|---|------|----|----|----|---|------|----|----|----|---|------|----|----|----|---|
| Objetivo: | Evaluar la disciplina dentro de las zonas de Carga y Descarga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % Horas x Plaza de estacionamiento de carga y descarga respecto a la oferta legal (número de plazas x horas de regulación) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | Se observa en el ejercicio 2012 prácticamente la misma ocupación de las zonas de carga y descarga por vehículos comerciales. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Por otro lado, se aprecia en estas zonas una menor presencia de vehículos que no hacen este tipo de operaciones (de un 41% a un 32% de las horas x plazas ocupadas). La disminución generalizada de la demanda de aparcamiento de turismos afecta también a estas zonas de distribución de mercancías. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <caption>Utilización de las zonas de carga y descarga</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Hacen Carga y Descarga</th> <th>No hacen carga y descarga</th> <th>Vacías</th> <th>Carga y descarga en ilegal posicional</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>21</td> <td>46</td> <td>33</td> <td>13,4</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>27,5</td> <td>34</td> <td>38,5</td> <td>9,5</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>41</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>31</td> <td>21</td> <td>48</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>25</td> <td>31</td> <td>44</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>18</td> <td>41</td> <td>41</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>17</td> <td>32</td> <td>51</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>(Doble fila, paso de peatones..., no por duración)</i></p> <p><i>Utilización de las zonas de carga y descarga</i></p> | Año | Hacen Carga y Descarga | No hacen carga y descarga | Vacías | Carga y descarga en ilegal posicional | 2006 | 21 | 46 | 33 | 13,4 | 2007 | 27,5 | 34 | 38,5 | 9,5 | 2008 | 29 | 30 | 41 | 4 | 2009 | 31 | 21 | 48 | 3 | 2010 | 25 | 31 | 44 | 4 | 2011 | 18 | 41 | 41 | 2 | 2012 | 17 | 32 | 51 | 3 |
| Año | Hacen Carga y Descarga | No hacen carga y descarga | Vacías | Carga y descarga en ilegal posicional | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 21 | 46 | 33 | 13,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 27,5 | 34 | 38,5 | 9,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 29 | 30 | 41 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 31 | 21 | 48 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 25 | 31 | 44 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 18 | 41 | 41 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 17 | 32 | 51 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

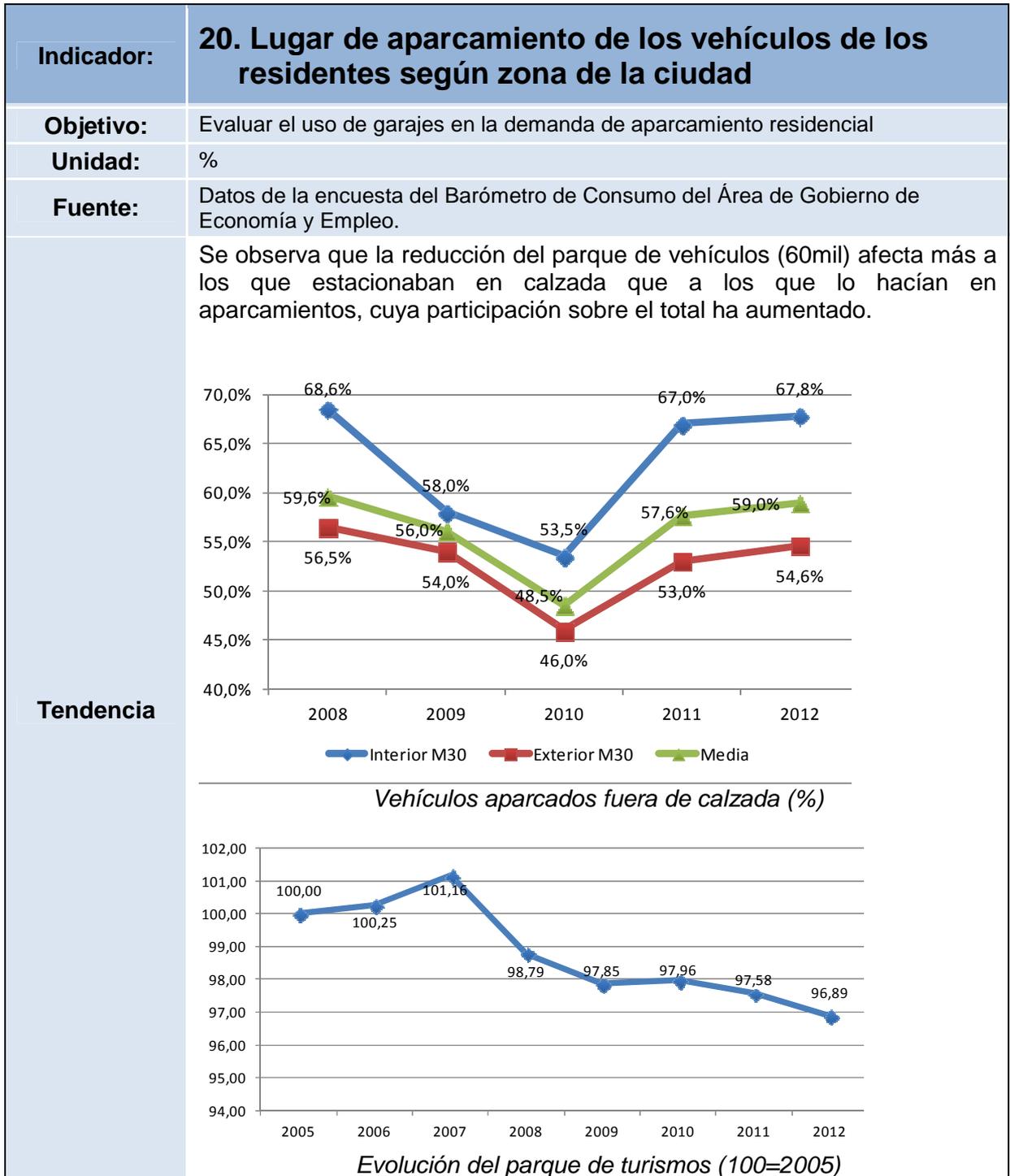
| Indicador: | 15.Duraciones de estacionamiento de los vehículos que hace carga y descarga | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|------|-----|-----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|
| Objetivo: | Evaluar el nivel de cumplimiento de la máxima duración de estacionamiento establecida en las zonas de carga y descarga (30'). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de operaciones por duración de estacionamiento sobre el total | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>El mayor peso de las operaciones de carga y descarga en las zonas establecidas a tal efecto hace que el tiempo medio de las operaciones de estacionamiento de los vehículos comerciales haya crecido algo.</p>  <p>The graph displays three data series over a five-year period. The green line represents operations lasting less than 4 hours, which consistently accounts for the highest percentage, fluctuating between 96% and 99%. The red line represents operations lasting less than 1 hour, showing a general downward trend from 89% in 2008 to 85% in 2010, followed by a slight recovery to 92% in 2012. The blue line represents operations lasting less than 30 minutes, which shows a significant decrease from 83% in 2008 to 74% in 2010, with a partial recovery to 77% by 2012.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th><30'</th> <th><1h</th> <th><4h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>83</td> <td>89</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>80</td> <td>87</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>74</td> <td>85</td> <td>98</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>79</td> <td>86</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>77</td> <td>92</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Duraciones de estacionamiento de los vehículos que hacen carga y descarga</i></p> | Año | <30' | <1h | <4h | 2008 | 83 | 89 | 96 | 2009 | 80 | 87 | 99 | 2010 | 74 | 85 | 98 | 2011 | 79 | 86 | 99 | 2012 | 77 | 92 | 99 |
| Año | <30' | <1h | <4h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 83 | 89 | 96 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 80 | 87 | 99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 74 | 85 | 98 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 79 | 86 | 99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 77 | 92 | 99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



| Indicador: | 17.Demanda de vehículos (accesos a Madrid) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|----------|----------|----------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Evaluar la evolución del número de vehículos circulando por los accesos a Madrid. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Valor 100 (año de referencia el 2008) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Dirección General de Tráfico | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Prácticamente se mantiene el número de desplazamientos en los accesos, aumentando ligeramente en las autovías (0,9%) y disminuyendo de forma significativa (17%) en las radiales (autopistas).</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Radiales</th> <th>Autovías</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>117,5</td> <td>97,8</td> <td>100,0</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>105,9</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>97,8</td> <td>97,0</td> <td>97,0</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>78,2</td> <td>95,0</td> <td>95,0</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>64,9</td> <td>98,7</td> <td>95,0</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Demanda de vehículos (accesos a Madrid)</i></p> | Año | Radiales | Autovías | Total | 2008 | 117,5 | 97,8 | 100,0 | 2009 | 105,9 | 97,0 | 97,0 | 2010 | 97,8 | 97,0 | 97,0 | 2011 | 78,2 | 95,0 | 95,0 | 2012 | 64,9 | 98,7 | 95,0 |
| Año | Radiales | Autovías | Total | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 117,5 | 97,8 | 100,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 105,9 | 97,0 | 97,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 97,8 | 97,0 | 97,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 78,2 | 95,0 | 95,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 64,9 | 98,7 | 95,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

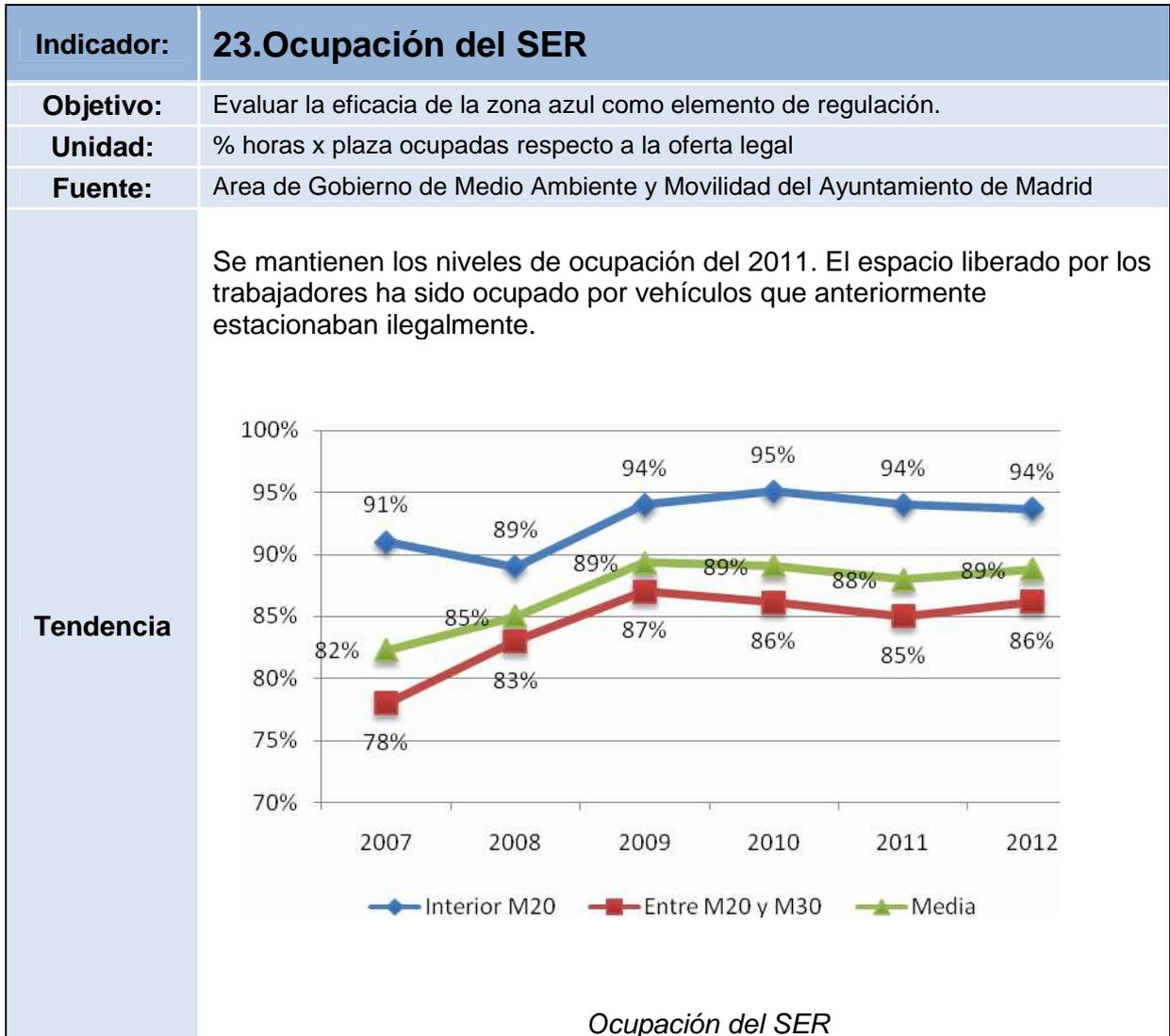






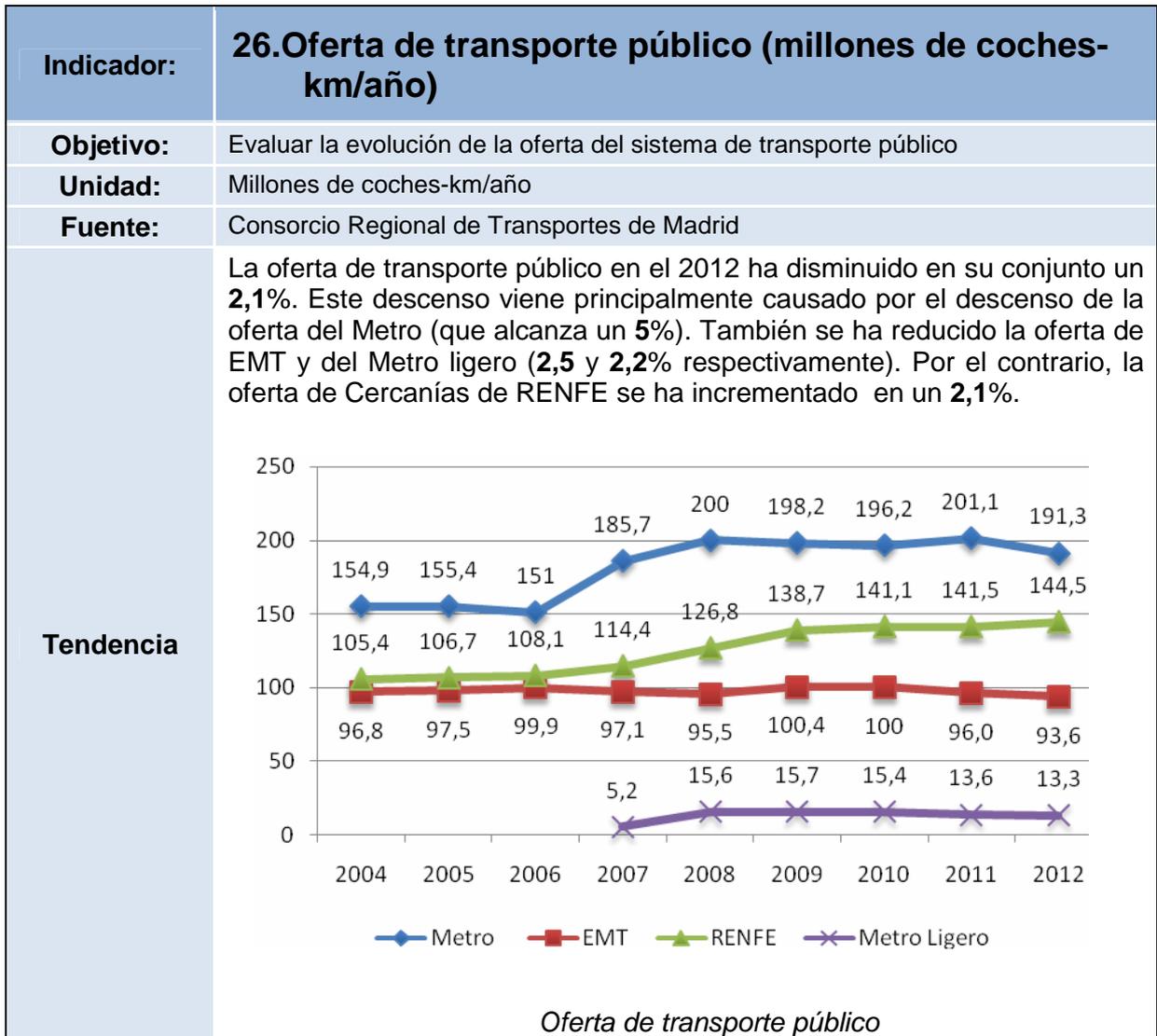
| Indicador: | 21. Ocupación residencial del SER (plazas verdes) durante el periodo diurno | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|-----------------------------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| Objetivo: | Evaluar el motivo de utilización del SER. | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La ocupación residencial diurna del SER aumenta ligeramente, como consecuencia de la menor movilidad laboral (menos residentes utilizan su coche durante el día para ir a trabajar).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Ocupación residencial del SER (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>79%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>77%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Ocupación residencial del SER (plazas verdes)</i></p> | Año | Ocupación residencial del SER (%) | 2007 | 71% | 2008 | 67% | 2009 | 69% | 2010 | 79% | 2011 | 75% | 2012 | 77% |
| Año | Ocupación residencial del SER (%) | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 71% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 67% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 69% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 79% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 75% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 77% | | | | | | | | | | | | | | |

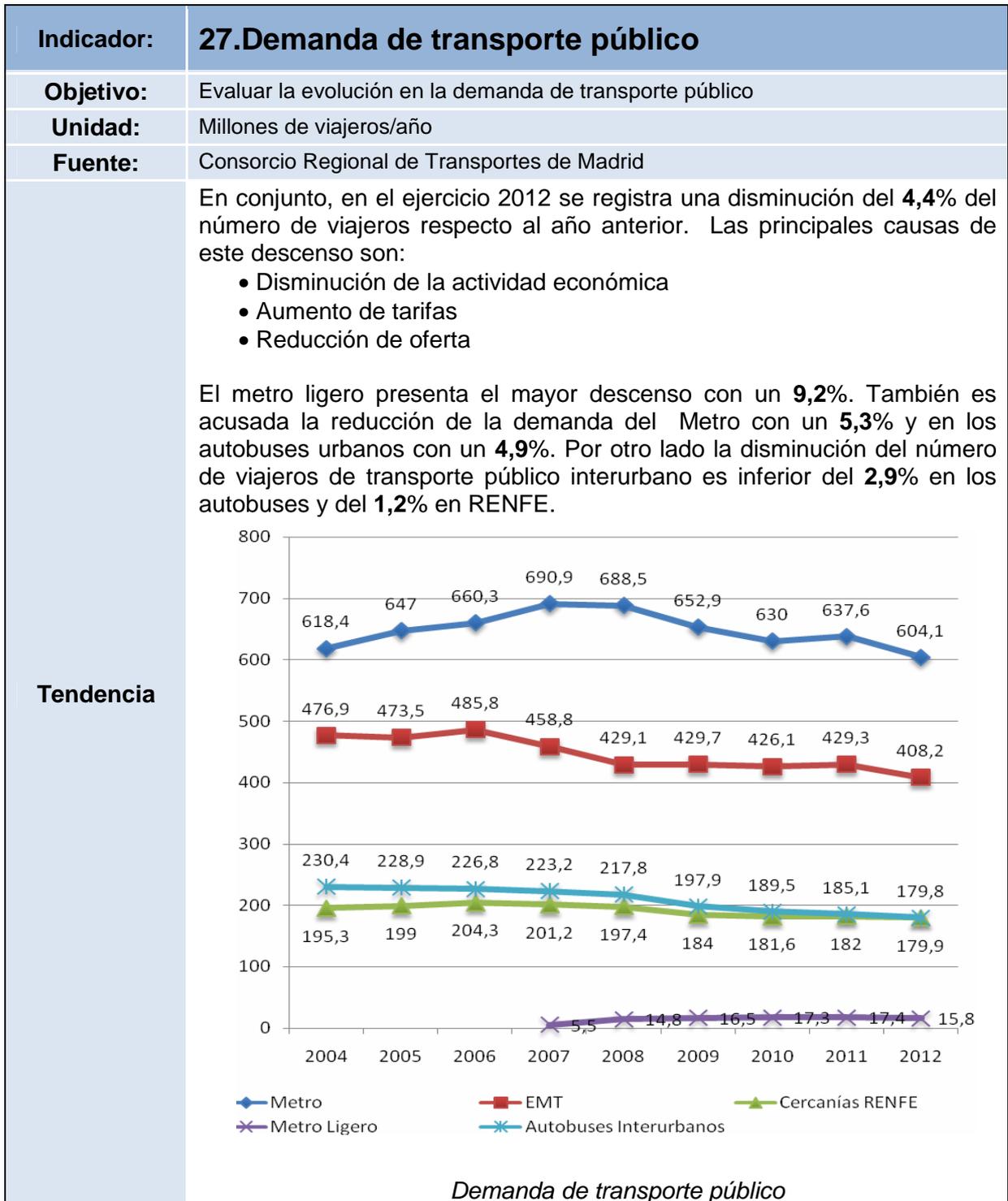
| Indicador: | 22.Demanda foránea de aparcamiento (interior M-30) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|------------|-----------|--------------|---------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Evaluar la rotación de la oferta de aparcamiento por tipo de plaza | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Índice de rotación (nº de estacionamientos/ plaza y día). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Disminuyen en un 4% el número de operaciones de estacionamiento de foráneos en el interior de la M-30, aunque con un comportamiento muy desigual entre las distintas tipologías de oferta de aparcamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducción de un 3% del número de operaciones en la zona azul. - Ligeramente incremento de la rotación (7%) en la zona verde. - Reducción de un 12% del número de operaciones en los aparcamientos públicos. - Reducción de un 22% de las operaciones de estacionamiento ilegal (doble fila, pasos de peatones, etc.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <caption>Demanda foránea de aparcamiento</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Zona Azul</th> <th>Zona Verde</th> <th>Parking</th> <th>Indisciplina</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>4,15</td> <td>1,30</td> <td>1,71</td> <td>1,71</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>4,39</td> <td>0,78</td> <td>1,15</td> <td>1,15</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>5,33</td> <td>1,43</td> <td>1,93</td> <td>0,38</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>5,13</td> <td>1,37</td> <td>1,80</td> <td>0,50</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>5,67</td> <td>0,92</td> <td>1,79</td> <td>0,68</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>6,17</td> <td>1,02</td> <td>1,67</td> <td>0,49</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>5,88</td> <td>1,09</td> <td>1,47</td> <td>0,38</td> </tr> </tbody> </table> | Año | Zona Azul | Zona Verde | Parking | Indisciplina | 2006 | 4,15 | 1,30 | 1,71 | 1,71 | 2007 | 4,39 | 0,78 | 1,15 | 1,15 | 2008 | 5,33 | 1,43 | 1,93 | 0,38 | 2009 | 5,13 | 1,37 | 1,80 | 0,50 | 2010 | 5,67 | 0,92 | 1,79 | 0,68 | 2011 | 6,17 | 1,02 | 1,67 | 0,49 | 2012 | 5,88 | 1,09 | 1,47 | 0,38 |
| Año | Zona Azul | Zona Verde | Parking | Indisciplina | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 4,15 | 1,30 | 1,71 | 1,71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 4,39 | 0,78 | 1,15 | 1,15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 5,33 | 1,43 | 1,93 | 0,38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 5,13 | 1,37 | 1,80 | 0,50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 5,67 | 0,92 | 1,79 | 0,68 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 6,17 | 1,02 | 1,67 | 0,49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 5,88 | 1,09 | 1,47 | 0,38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



| Indicador: | 24. Positivos de conductores | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|-------------------------|------|-------|------|-------|------|-------|------|----|------|-------|------|-------|
| Objetivo: | Evaluar la indisciplina de los usuarios de vehículo privado (conducción bajo los efectos del alcohol). | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de conductores que han dado positivo en el total de controles realizados | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Ha disminuido el número de positivos, en parte como consecuencia del incremento (1%) de la inspección, que arroja 160.893 controles.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje de positivos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007</td> <td>7,58%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>5,25%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>4,69%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>4,84%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>4,15%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Positivos de conductores</i></p> | Año | Porcentaje de positivos | 2007 | 7,58% | 2008 | 5,25% | 2009 | 4,69% | 2010 | 4% | 2011 | 4,84% | 2012 | 4,15% |
| Año | Porcentaje de positivos | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 7,58% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 5,25% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 4,69% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 4% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 4,84% | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 4,15% | | | | | | | | | | | | | | |

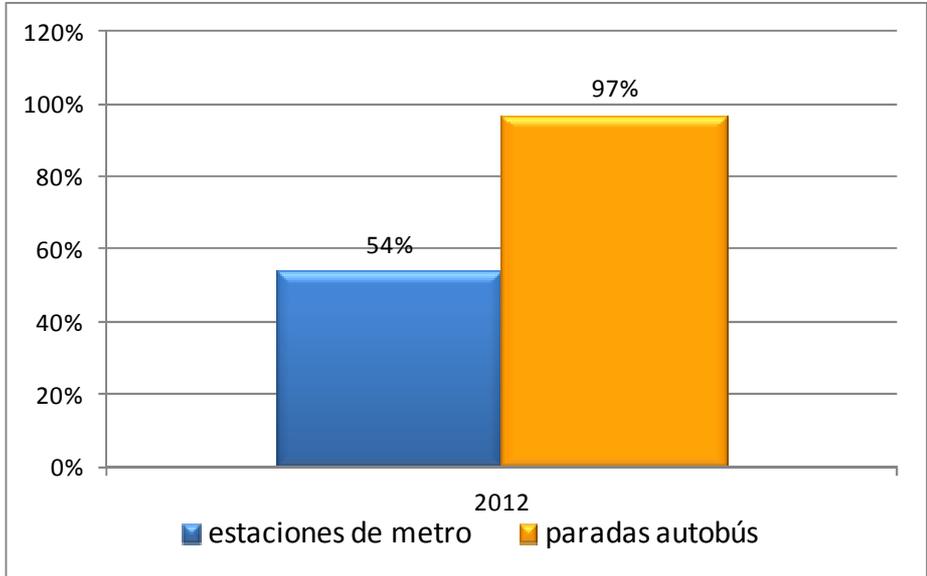
| Indicador: | 25.% Operaciones de estacionamiento ilegales (interior M-30) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|---|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| Objetivo: | Evaluar la indisciplina de los usuarios de vehículo privado (estacionamientos ilegales). | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % operaciones de estacionamiento ilegales sobre el total de operaciones de estacionamiento en calzada | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La menor ocupación del SER por largas duraciones de estacionamiento ha habilitado estacionamiento legal a vehículos que anteriormente estacionaban de forma incorrecta.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Operaciones de estacionamiento ilegales (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>18%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Operaciones de estacionamiento ilegales (%)</i></p> | Año | Operaciones de estacionamiento ilegales (%) | 2006 | 58% | 2007 | 41% | 2008 | 14% | 2009 | 18% | 2010 | 25% | 2011 | 20% | 2012 | 18% |
| Año | Operaciones de estacionamiento ilegales (%) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 58% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 41% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 14% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 18% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 25% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 20% | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 18% | | | | | | | | | | | | | | | | |

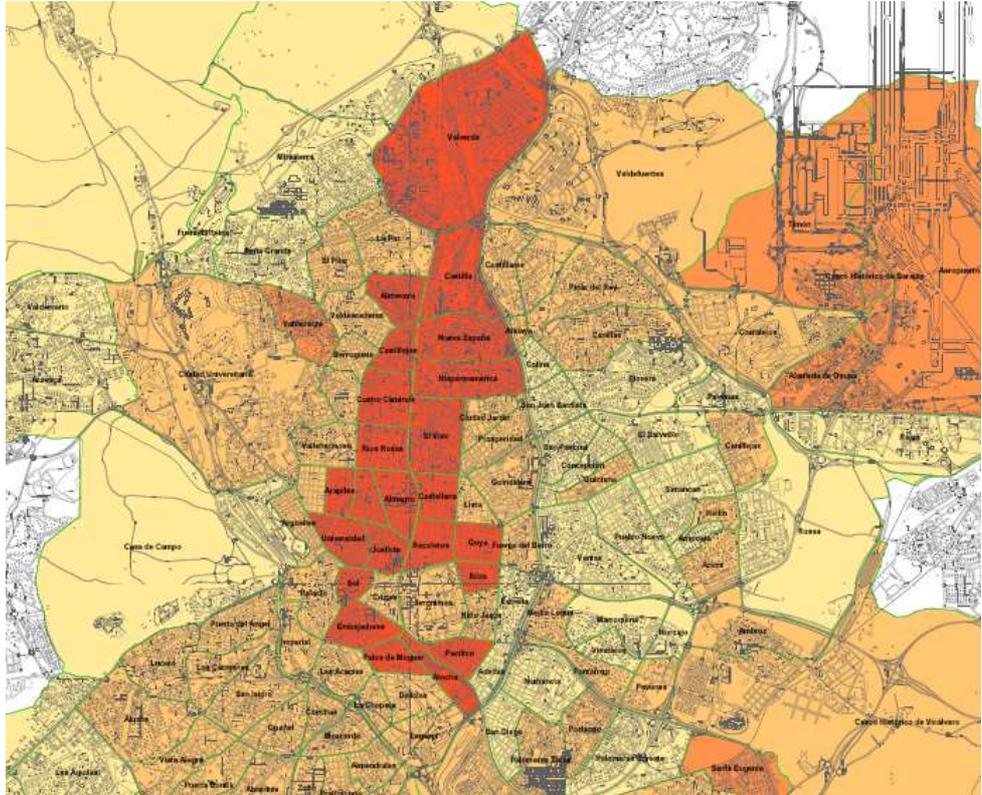


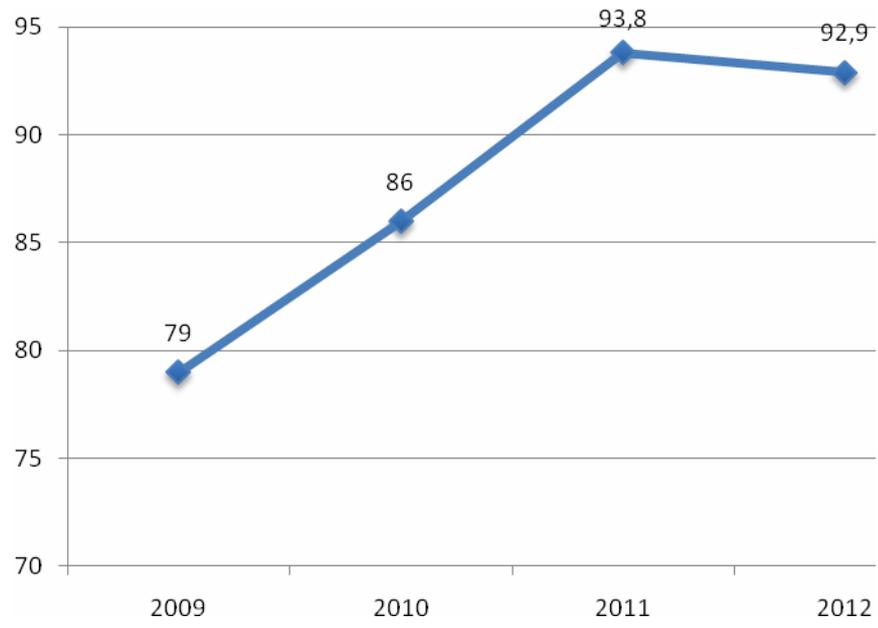


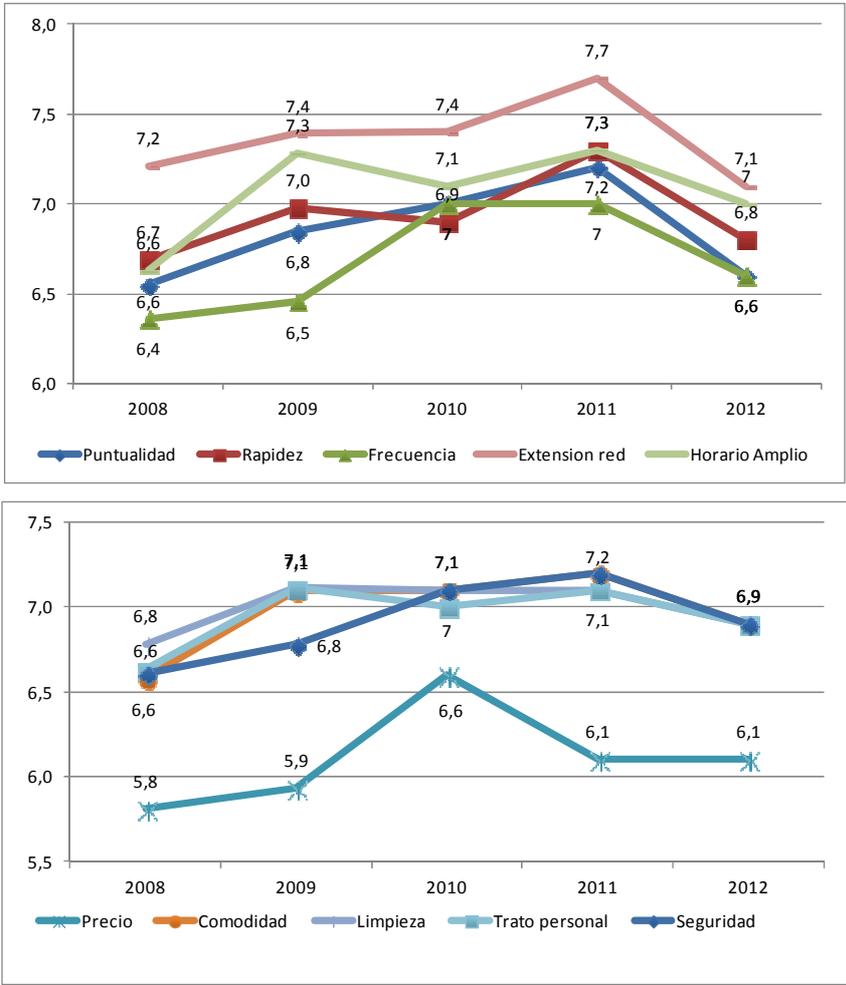
| Indicador: | 28. Ocupación del transporte público | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|------|-----------------|-----|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Determinar el nivel de ocupación y eficiencia del transporte público | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Viajeros/km. Relación entre el número de viajeros y el número de coches-km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Consorcio Regional de Transportes de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>El ajuste de la oferta a la demanda ha permitido al Metro mantener los niveles de eficiencia del 2011.</p> <p>Por el contrario, tanto en EMT como en Cercanías de RENFE se ha reducido el nivel de eficiencia.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Metro</th> <th>EMT</th> <th>Cercanías RENFE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004</td> <td>3,99</td> <td>4,93</td> <td>1,85</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>4,16</td> <td>4,86</td> <td>1,87</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>4,37</td> <td>4,86</td> <td>1,89</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>3,72</td> <td>4,73</td> <td>1,76</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>3,44</td> <td>4,49</td> <td>1,56</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>3,29</td> <td>4,28</td> <td>1,33</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>3,21</td> <td>4,26</td> <td>1,29</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>3,17</td> <td>4,47</td> <td>1,29</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>3,16</td> <td>4,36</td> <td>1,24</td> </tr> </tbody> </table> | Año | Metro | EMT | Cercanías RENFE | 2004 | 3,99 | 4,93 | 1,85 | 2005 | 4,16 | 4,86 | 1,87 | 2006 | 4,37 | 4,86 | 1,89 | 2007 | 3,72 | 4,73 | 1,76 | 2008 | 3,44 | 4,49 | 1,56 | 2009 | 3,29 | 4,28 | 1,33 | 2010 | 3,21 | 4,26 | 1,29 | 2011 | 3,17 | 4,47 | 1,29 | 2012 | 3,16 | 4,36 | 1,24 |
| Año | Metro | EMT | Cercanías RENFE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 3,99 | 4,93 | 1,85 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 4,16 | 4,86 | 1,87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 4,37 | 4,86 | 1,89 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 3,72 | 4,73 | 1,76 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 3,44 | 4,49 | 1,56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 3,29 | 4,28 | 1,33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 3,21 | 4,26 | 1,29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 3,17 | 4,47 | 1,29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 3,16 | 4,36 | 1,24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

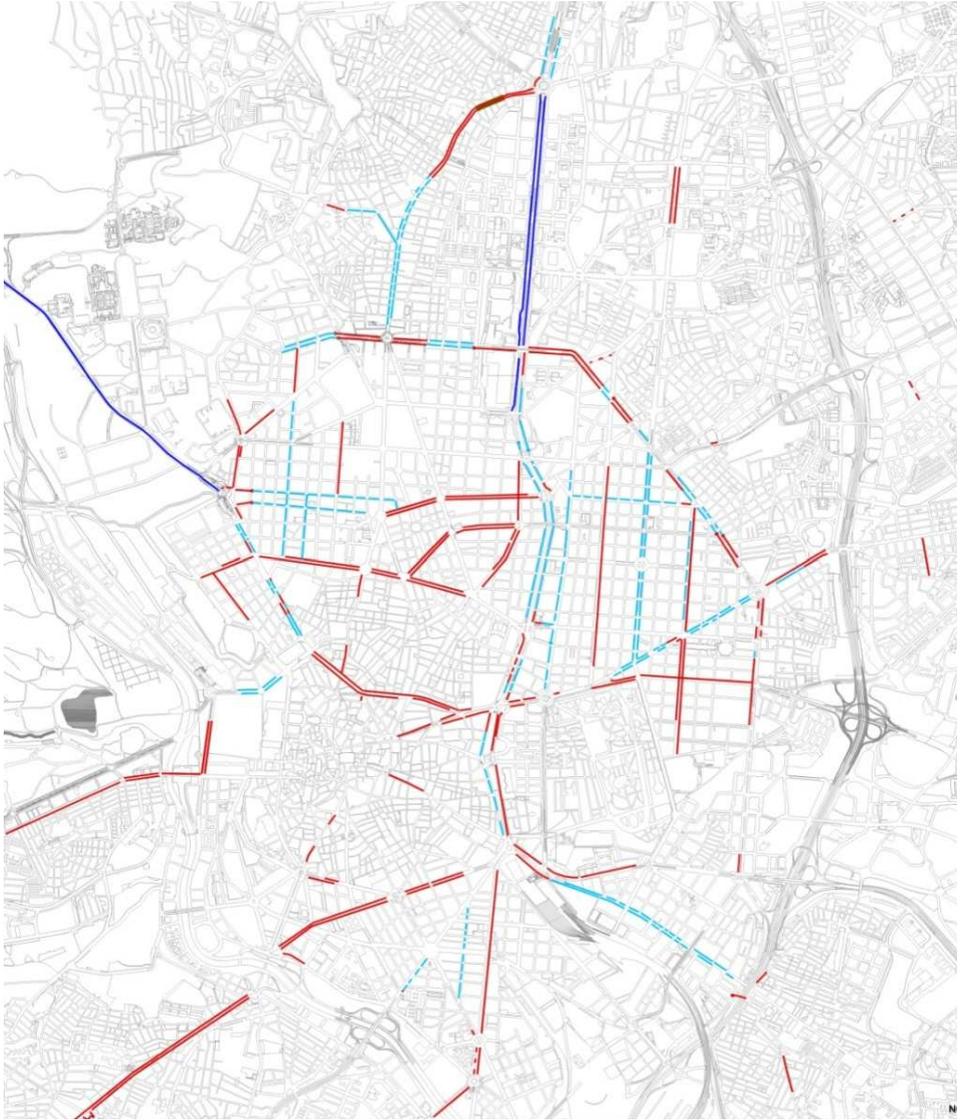
| Indicador: | 29.Velocidad autobuses EMT | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|---------------------|------|-------|------|-------|------|------|------|-------|------|-------|------|-------|
| Objetivo: | Evaluar la competitividad de los autobuses EMT, mediante el análisis del parámetro Velocidad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Km/hora | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Empresa Municipal de Transportes de Madrid | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Sube la velocidad comercial como consecuencia de la disminución del tráfico, la menor indisciplina de estacionamiento y la menor ocupación de los autobuses (se pierde menos tiempo en las paradas).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Velocidad (km/hora)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007</td> <td>13,73</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>13,65</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>13,6</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>13,49</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>13,43</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>13,57</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Velocidad autobuses EMT (km/hora)</i></p> | Año | Velocidad (km/hora) | 2007 | 13,73 | 2008 | 13,65 | 2009 | 13,6 | 2010 | 13,49 | 2011 | 13,43 | 2012 | 13,57 |
| Año | Velocidad (km/hora) | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 13,73 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 13,65 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 13,6 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 13,49 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 13,43 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 13,57 | | | | | | | | | | | | | | |

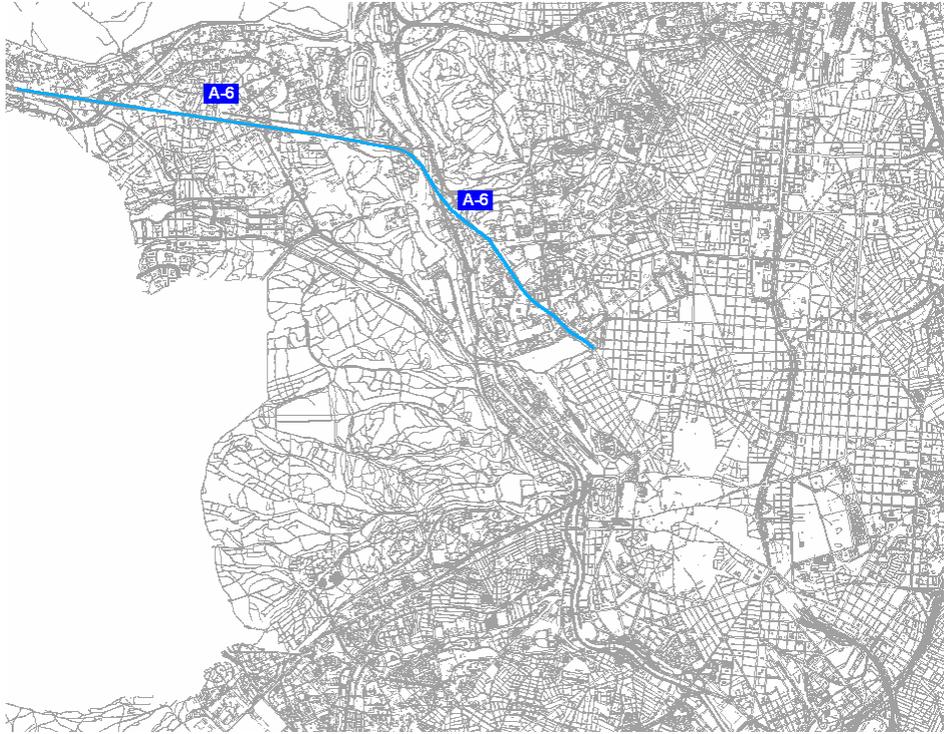
| Indicador: | 30. Accesibilidad en paradas de transporte público | | | | | | |
|---------------------|--|-----------|-------------------|---------------------|-----|-----------------|-----|
| Objetivo: | Evaluar el nivel de accesibilidad de la oferta de transporte público | | | | | | |
| Unidad: | % estaciones/paradas accesibles sobre el total | | | | | | |
| Fuente: | EMT y Consorcio Regional de Transportes de Madrid | | | | | | |
| Tendencia | <p>La accesibilidad del servicio de la EMT es prácticamente del 100% (100% de la flota y 97% de las paradas).</p>  <p>A bar chart titled 'Accesibilidad a las paradas y estaciones de transporte público' for the year 2012. The vertical axis represents the percentage of accessibility, ranging from 0% to 120% in increments of 20%. There are two bars: a blue bar for 'estaciones de metro' at 54% and an orange bar for 'paradas autobús' at 97%. The legend at the bottom identifies the blue square as 'estaciones de metro' and the orange square as 'paradas autobús'.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Accesibilidad (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>estaciones de metro</td> <td>54%</td> </tr> <tr> <td>paradas autobús</td> <td>97%</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Accesibilidad a las paradas y estaciones de transporte público</i></p> | Categoría | Accesibilidad (%) | estaciones de metro | 54% | paradas autobús | 97% |
| Categoría | Accesibilidad (%) | | | | | | |
| estaciones de metro | 54% | | | | | | |
| paradas autobús | 97% | | | | | | |

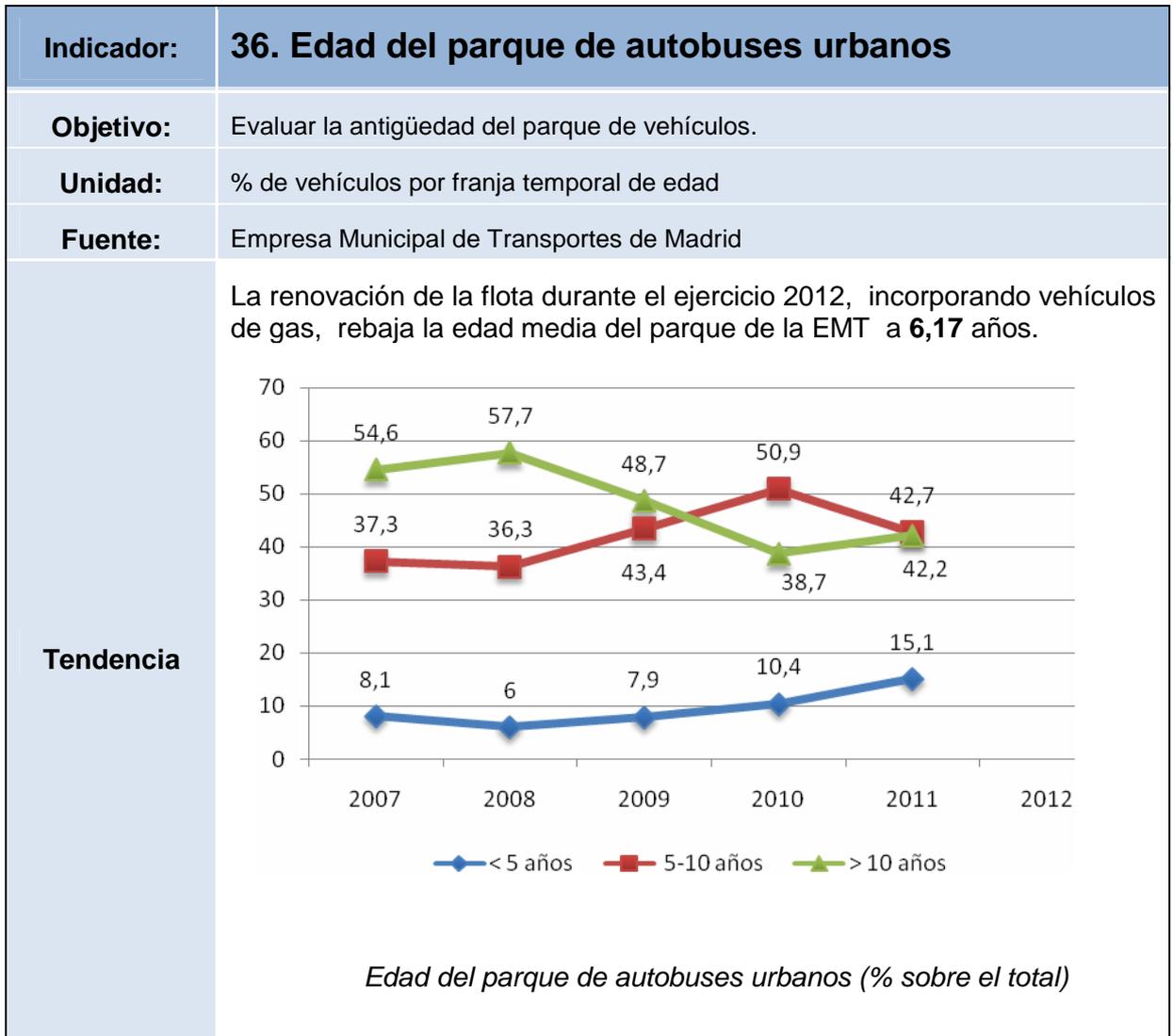
| | |
|-------------------|--|
| Indicador: | 31. Nivel de conectividad de los barrios en transporte público |
| Objetivo: | Evaluar el nivel de conectividad en transporte público de cada uno de los barrios con el resto de la ciudad |
| Unidad: | Km/ hora (media del tiempo de desplazamiento en transporte público de cada barrio con el resto relacionado con la longitud) |
| Fuente: | Elaboración propia a partir de EMT y Consorcio Regional de Transportes de Madrid |
| | <p>Mientras en las relaciones radiales se observan velocidades elevadas, en la relaciones transversales, principalmente en el arco Este y Sur, la inexistencia de una relación directa en metro o bus segregado penaliza notablemente el tiempo de trayecto en transporte público. Por el contrario, en el corredor central de la ciudad (eje de la Castellana) al disponer de metro que prácticamente conecta con toda la ciudad, así como de tren, la velocidad comercial promedio se acerca a los 20 km/hora.</p> |
| Tendencia |  <p style="text-align: center;"><i>Funcionalidad del transporte público (km/hora)</i></p> |

| Indicador: | 32.Fiabilidad del transporte público | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|---|------|----|------|----|------|------|------|------|
| Objetivo: | Evaluar el nivel de cumplimiento de la frecuencia establecida. | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de expediciones que cumplen la frecuencia establecida (+/- 10%) , | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Empresa Municipal de Transportes de Madrid | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>El ajuste del servicio realizado para aumentar la velocidad comercial puede haber incidido en una ligera disminución del cumplimiento de la frecuencia establecida.</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>93,8</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>92,9</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida</i></p> | Año | % de expediciones que cumplen la frecuencia establecida | 2009 | 79 | 2010 | 86 | 2011 | 93,8 | 2012 | 92,9 |
| Año | % de expediciones que cumplen la frecuencia establecida | | | | | | | | | | |
| 2009 | 79 | | | | | | | | | | |
| 2010 | 86 | | | | | | | | | | |
| 2011 | 93,8 | | | | | | | | | | |
| 2012 | 92,9 | | | | | | | | | | |

| | |
|-------------------|---|
| Indicador: | 33. Valoración del servicio del transporte público |
| Objetivo: | Evaluar la calidad percibida del transporte público (todos los modos) |
| Unidad: | Valoración (de 1 a 10) |
| Fuente: | Encuesta del Barómetro de Consumo del Área de Gobierno de Economía y Empleo |
| Tendencia | <p>Se observa una disminución general de la valoración, principalmente en aquellos aspectos relacionados con la reducción de la frecuencia y menor la puntualidad.</p> <p>Por el contrario, en los aspectos relacionados con el confort (limpieza, comodidad, seguridad...) la valoración disminuye mínimamente</p>  <p><i>Valoración del transporte público</i></p> |

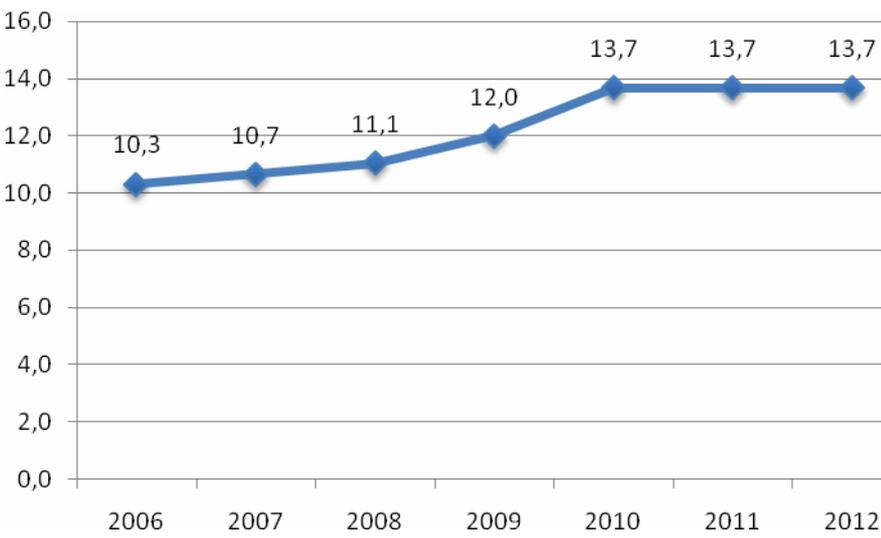
| | |
|-------------------|--|
| Indicador: | 34.Kilómetros carril-bus |
| Objetivo: | Evaluar el espacio dedicado a los modos de transporte público en superficie |
| Unidad: | Km |
| Fuente: | EMT |
| Tendencia | <p>La oferta de carriles-bus se mantiene estable en los últimos años: 94 km.</p>  <p>The map displays a dense urban street grid with several bus lanes highlighted in different colors: red, blue, and cyan. The red lines form a complex network across the city, while blue and cyan lines represent specific routes or corridors. The overall layout shows a well-developed public transport infrastructure.</p> <p><i>Red de carriles-bus</i></p> |

| | |
|-------------------|--|
| Indicador: | 35. km de carril bus-VAO en accesos |
| Objetivo: | Evaluar el espacio dedicado al transporte público y a los vehículos de alta ocupación en los accesos a la ciudad de Madrid |
| Unidad: | km |
| Fuente: | Consortio Regional de Transportes de Madrid |
| Tendencia | <p>Actualmente se disponen únicamente de 16,1 km del BUS-VAO de la A6</p>  A detailed street map of Madrid, Spain, with the A-6 highway route highlighted in blue. The route starts from the northwest and runs southeast through the city. Two blue labels 'A-6' are placed along the highlighted route. The map shows a dense network of streets and buildings. |



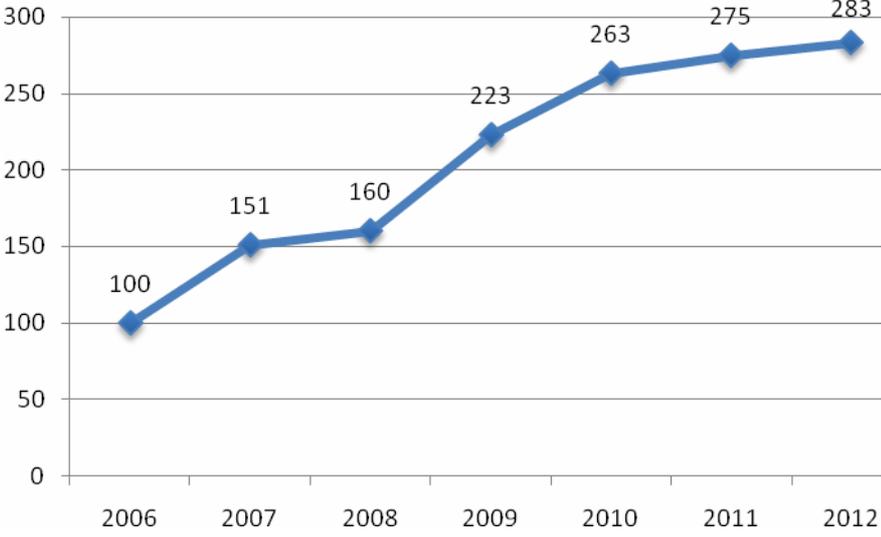
| Indicador: | 37.Integración tarifaria | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----------|-------------------|-----------|----------|-------|------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|-----|-----|
| Objetivo: | Evaluar el nivel de fidelización y de utilización de los títulos integrados | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de cancelaciones por título de transporte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Consortio Regional de Transportes de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>El incremento selectivo de las tarifas (50% en el billete sencillo y 9% en el Abono transporte) determina el aumento del uso del abono transporte (3%) y la disminución del billete sencillo (casi un 4%).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Abono transportes</th> <th>10 viajes</th> <th>Sencillo</th> <th>Otros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>63,6</td> <td>25,0</td> <td>9,9</td> <td>1,4</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>63,2</td> <td>25,0</td> <td>10,7</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>63,0</td> <td>24,8</td> <td>11,1</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>62,1</td> <td>24,5</td> <td>11,7</td> <td>1,7</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>65,4</td> <td>19,1</td> <td>14,3</td> <td>1,3</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>67,7</td> <td>18,1</td> <td>13,1</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>70,6</td> <td>18,7</td> <td>9,2</td> <td>1,5</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Uso de los distintos títulos de transporte (%)</i></p> | Año | Abono transportes | 10 viajes | Sencillo | Otros | 2006 | 63,6 | 25,0 | 9,9 | 1,4 | 2007 | 63,2 | 25,0 | 10,7 | 1,1 | 2008 | 63,0 | 24,8 | 11,1 | 1,1 | 2009 | 62,1 | 24,5 | 11,7 | 1,7 | 2010 | 65,4 | 19,1 | 14,3 | 1,3 | 2011 | 67,7 | 18,1 | 13,1 | 1,1 | 2012 | 70,6 | 18,7 | 9,2 | 1,5 |
| Año | Abono transportes | 10 viajes | Sencillo | Otros | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 63,6 | 25,0 | 9,9 | 1,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 63,2 | 25,0 | 10,7 | 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 63,0 | 24,8 | 11,1 | 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 62,1 | 24,5 | 11,7 | 1,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 65,4 | 19,1 | 14,3 | 1,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 67,7 | 18,1 | 13,1 | 1,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 70,6 | 18,7 | 9,2 | 1,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

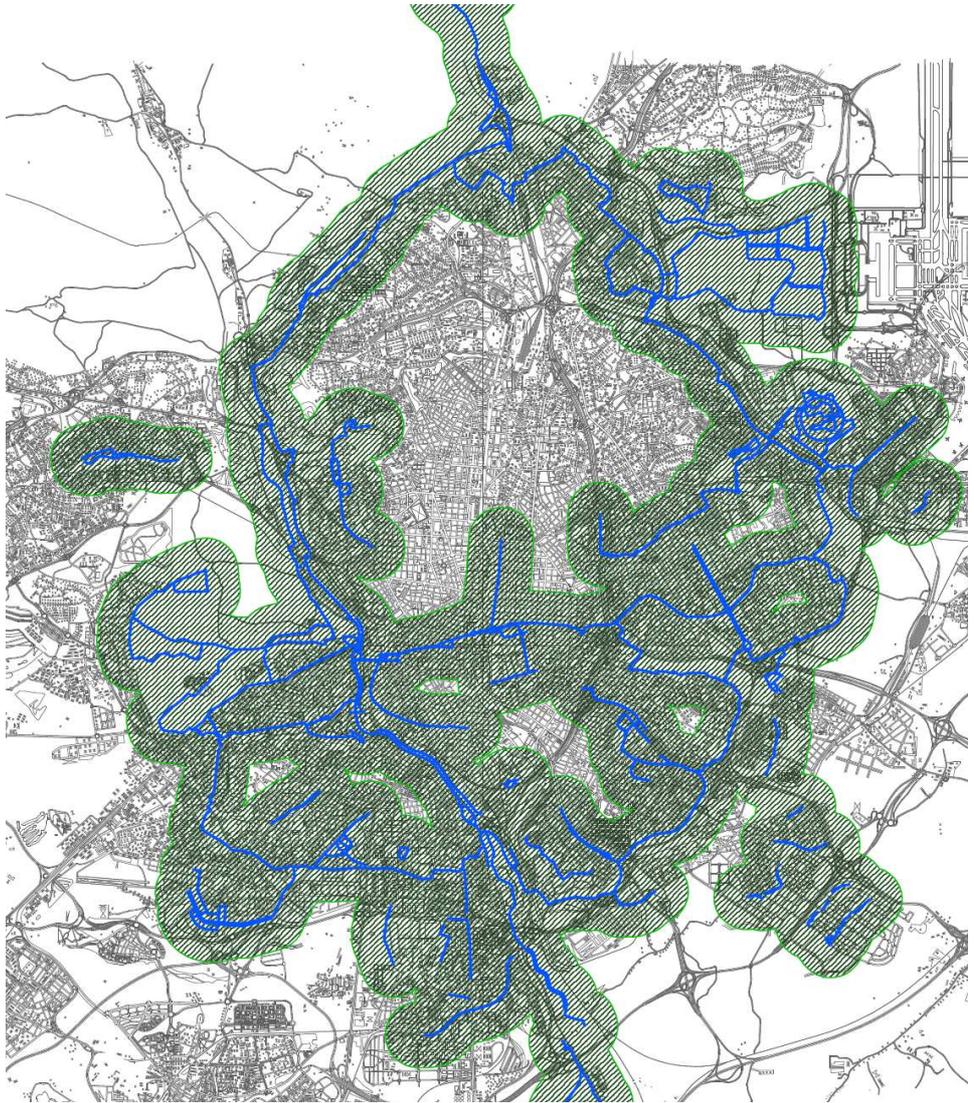
| Indicador: | 38. Tarifación social | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-------|--------|--------------|-------|--------------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|------|
| Objetivo: | Evaluar la participación de los títulos de carácter social sobre el total del abono transporte | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de abonos transportes vendidos por tipo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Consortio Regional de Transportes de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La participación de los abonos de tercera edad y joven aumentan año tras año, suponiendo ya el 44,2% de los títulos de abono transporte vendidos y prácticamente el 29% de las cancelaciones efectuadas.</p> <p>La evolución demográfica y la crisis económica, con una menor participación de los desplazamientos de la población trabajadora sobre el total abonan esta tendencia.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Normal</th> <th>Joven</th> <th>Anual</th> <th>Tercera edad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007</td> <td>58,1</td> <td>11,3</td> <td>6,7</td> <td>23,9</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>56,8</td> <td>11,1</td> <td>6,7</td> <td>25,3</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>53,0</td> <td>10,8</td> <td>9,1</td> <td>25,7</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>51,0</td> <td>11,8</td> <td>6,4</td> <td>28,1</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>48,2</td> <td>13,9</td> <td>6,1</td> <td>28,8</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>46,3</td> <td>15,3</td> <td>5,8</td> <td>28,9</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Uso de los distintos títulos de transporte del abono transportes (%)</i></p> | Año | Normal | Joven | Anual | Tercera edad | 2007 | 58,1 | 11,3 | 6,7 | 23,9 | 2008 | 56,8 | 11,1 | 6,7 | 25,3 | 2009 | 53,0 | 10,8 | 9,1 | 25,7 | 2010 | 51,0 | 11,8 | 6,4 | 28,1 | 2011 | 48,2 | 13,9 | 6,1 | 28,8 | 2012 | 46,3 | 15,3 | 5,8 | 28,9 |
| Año | Normal | Joven | Anual | Tercera edad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 58,1 | 11,3 | 6,7 | 23,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 56,8 | 11,1 | 6,7 | 25,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 53,0 | 10,8 | 9,1 | 25,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 51,0 | 11,8 | 6,4 | 28,1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 48,2 | 13,9 | 6,1 | 28,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 46,3 | 15,3 | 5,8 | 28,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 39.Superficie peatonal en el Distrito Centro | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Cuantificar el espacio peatonal del Distrito Centro. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Ha | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La oferta de superficie peatonal del distrito centro no ha sufrido variación y se mantiene igual que en los años 2010 y 2011.</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Superficie peatonal (Ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>10,3</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>10,7</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>11,1</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>12,0</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>13,7</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>13,7</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>13,7</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Superficie peatonal en el Distrito Centro (Ha)</i></p> | Año | Superficie peatonal (Ha) | 2006 | 10,3 | 2007 | 10,7 | 2008 | 11,1 | 2009 | 12,0 | 2010 | 13,7 | 2011 | 13,7 | 2012 | 13,7 |
| Año | Superficie peatonal (Ha) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 10,3 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 10,7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 11,1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 12,0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 13,7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 13,7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 13,7 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 40.Áreas de Prioridad Residencial | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|-----------------|------|------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| Objetivo: | Cuantificar la superficie de acceso restringido al vehículo privado mediante Áreas de Prioridad Residencial | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Ha | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Desde el año 2007 no se ha aumentado ni el número ni la superficie de las Áreas de Prioridad Residencial.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Superficie (Ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>71,8</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>155,8</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Áreas de Prioridad Residencial (Ha)</i></p> | Año | Superficie (Ha) | 2006 | 71,8 | 2007 | 155,8 | 2008 | 155,8 | 2009 | 155,8 | 2010 | 155,8 | 2011 | 155,8 | 2012 | 155,8 |
| Año | Superficie (Ha) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 71,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 155,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 155,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 155,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 155,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 155,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 155,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 41.Superficie peatonal sobre el total del viario | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|---|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|
| Objetivo: | Evaluar el espacio destinado al peatón. | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % de acera sobre el total de superficie de viario | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La participación de la superficie peatonal sobre el total del viario se mantiene prácticamente constante.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Superficie peatonal sobre el total del viario (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>41,22%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>41,26%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>42,36%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>42,38%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Superficie peatonal sobre el total del viario</i></p> | Año | Superficie peatonal sobre el total del viario (%) | 2009 | 41,22% | 2010 | 41,26% | 2011 | 42,36% | 2012 | 42,38% |
| Año | Superficie peatonal sobre el total del viario (%) | | | | | | | | | | |
| 2009 | 41,22% | | | | | | | | | | |
| 2010 | 41,26% | | | | | | | | | | |
| 2011 | 42,36% | | | | | | | | | | |
| 2012 | 42,38% | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 42.Oferta de la red ciclista | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|--------------------------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| Objetivo: | Evaluar el espacio dedicado a la bicicleta. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | km | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La implantación del carril-bici en Alcalá y Mayor supone la ampliación de la red ciclista en un 3%. Aunque el ritmo de crecimiento es menor que en años anteriores, debe subrayarse la importancia estratégica de los nuevos carriles segregados por su gran visibilidad y su función de conectividad.</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Oferta de la red ciclista (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>151</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>223</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>263</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>275</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>283</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Oferta de la red ciclista (km)</i></p> | Año | Oferta de la red ciclista (km) | 2006 | 100 | 2007 | 151 | 2008 | 160 | 2009 | 223 | 2010 | 263 | 2011 | 275 | 2012 | 283 |
| Año | Oferta de la red ciclista (km) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 151 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 160 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 223 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 263 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 275 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 283 | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|-------------------|--|
| Indicador: | 43. % Población a menos de 350 m de un eje ciclista |
| Objetivo: | Cuantificar la cobertura poblacional de la red ciclista |
| Unidad: | % |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid |
| Tendencia | <p>En el 2012 un 39% de la población de la ciudad de Madrid vivía a menos de 350 metros de un eje ciclista.</p>  <p><i>Cobertura de la red ciclista (población servida)</i></p> |

| Indicador: | 45.Aparcamientos para motos | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Evaluar el espacio específico para el aparcamiento de motos. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de plazas | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Durante el año 2012 se han incrementado en un 12% el número de plazas de aparcamiento de motocicletas, alcanzando prácticamente las 6.000 plazas.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de plazas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>1553</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>3080</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>3150</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>3380</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>4080</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>5292</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>5937</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Aparcamientos para motos (plazas)</i></p> | Año | Número de plazas | 2006 | 1553 | 2007 | 3080 | 2008 | 3150 | 2009 | 3380 | 2010 | 4080 | 2011 | 5292 | 2012 | 5937 |
| Año | Número de plazas | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 1553 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 3080 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 3150 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 3380 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 4080 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 5292 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 5937 | | | | | | | | | | | | | | | | |

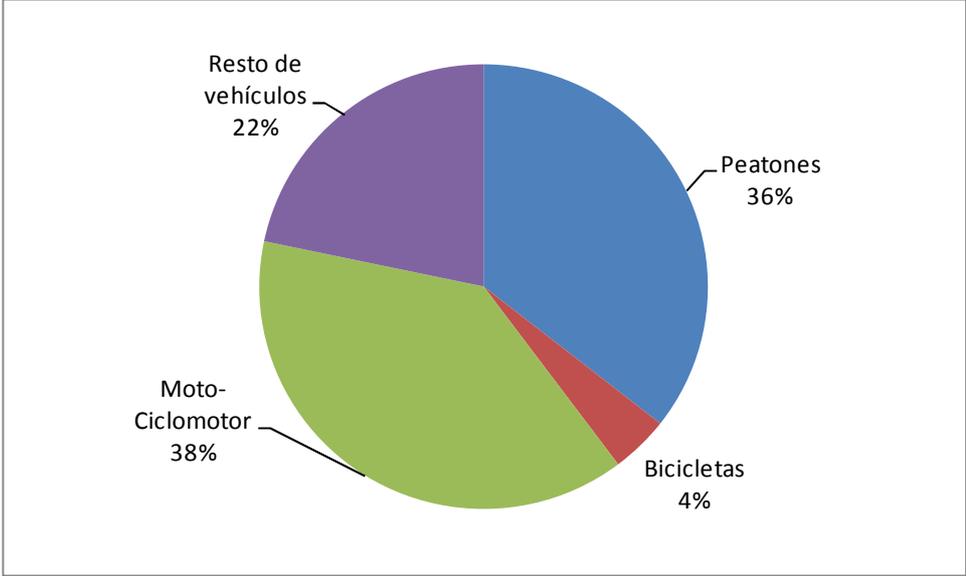
| Indicador: | 46.Demanda ciclista | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|---------------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| Objetivo: | Cuantificar el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Valor 100 (año de referencia el 2008). | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Aforos realizados en hora punta en el interior de la M-30 | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Continúa creciendo de forma significativa el uso de la bicicleta (27% en el 2012), probablemente beneficiado por el incremento de la oferta en el centro de la ciudad.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Uso de la bicicleta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>162</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>198</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>252</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Uso de la bicicleta</i></p> | Año | Uso de la bicicleta | 2008 | 100 | 2009 | 135 | 2010 | 162 | 2011 | 198 | 2012 | 252 |
| Año | Uso de la bicicleta | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 100 | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 135 | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 162 | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 198 | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 252 | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 47. Ocupación de reservas de motos | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|-------------------------------|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|
| Objetivo: | Evaluar la ocupación del espacio destinado al aparcamiento de motocicletas | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % sobre el tiempo total ocupado. | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Disminuye el nivel de ocupación de las reservas de motos, como consecuencia del significativo aumento de oferta registrado.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>% Ocupación reservas de motos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>% Ocupación reservas de motos</i></p> | Año | % Ocupación reservas de motos | 2008 | 62 | 2009 | 68 | 2010 | 66 | 2011 | 69 | 2012 | 65 |
| Año | % Ocupación reservas de motos | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 62 | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 68 | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 66 | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 69 | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 65 | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 48. Demanda motociclista | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|-------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|
| Objetivo: | Cuantificar el crecimiento del uso de la moto en la ciudad | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Valor 100 (año de referencia el 2008). | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. A partir de aforos realizados en hora punta en el interior de la M-30 | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Se observa un crecimiento significativo de la utilización de este modo de transporte en el 2012 (9,4%), aumento que puede haber estado influido por la crisis económica.</p> <table border="1"> <caption>Uso de la motocicleta</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Valor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>104</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>108</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>112</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>122</td> </tr> </tbody> </table> | Año | Valor | 2008 | 100 | 2009 | 104 | 2010 | 108 | 2011 | 112 | 2012 | 122 |
| Año | Valor | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 100 | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 104 | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 108 | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 112 | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 122 | | | | | | | | | | | | |

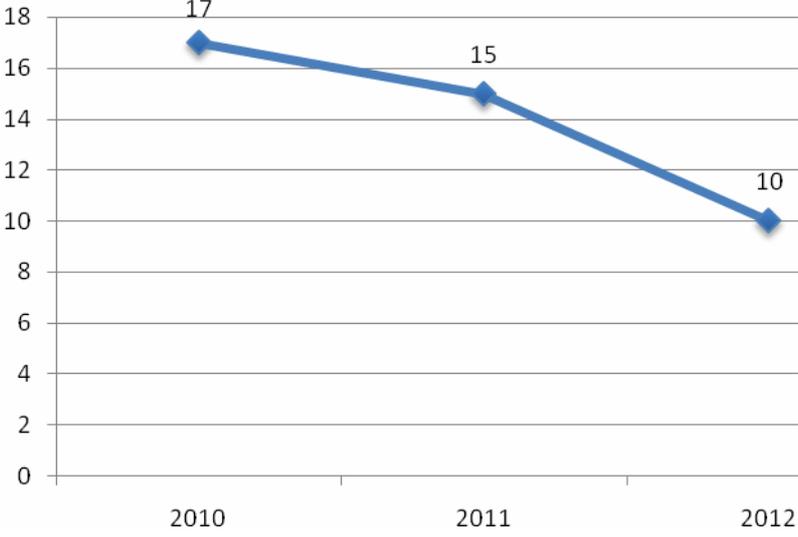
| Indicador: | 49. Procesos de caminos escolares | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|--------------------|------|---|------|----|------|----|------|----|------|----|
| Objetivo: | Cuantificar el impulso de los caminos escolares seguros al colegio | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de procesos | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>En el ejercicio 2012 no se ha iniciado ningún nuevo proceso de camino escolar, continuándose el desarrollo de las acciones propuestas en los procesos ya en marcha.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de procesos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Procesos de caminos escolares</i></p> | Año | Número de procesos | 2008 | 2 | 2009 | 22 | 2010 | 22 | 2011 | 22 | 2012 | 22 |
| Año | Número de procesos | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 2 | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 22 | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 22 | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 22 | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 22 | | | | | | | | | | | | |

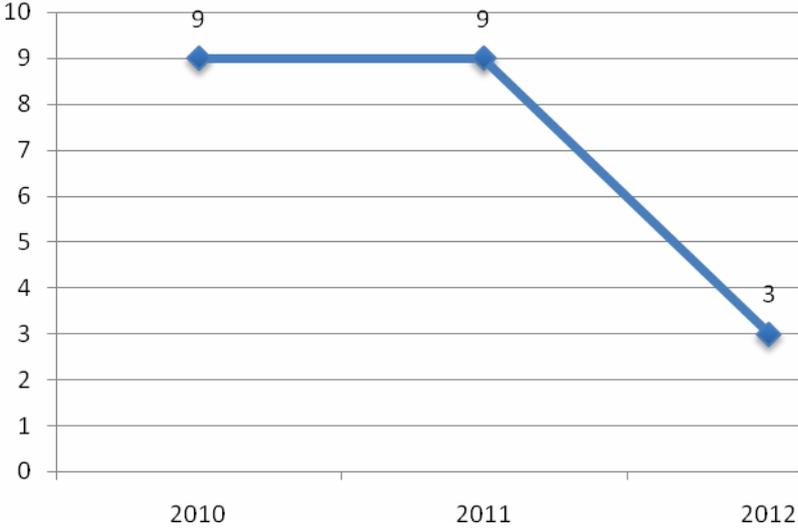
| Indicador: | 50.Víctimas graves | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|---------------------------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|-----|------|------|------|-----|
| Objetivo: | Evaluar las consecuencias de la siniestralidad vial | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de víctimas graves | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Se ha reducido en prácticamente un 6% el número de víctimas graves. Este buen dato contrasta con el ligero crecimiento del número de víctimas mortales registradas en el año 2012.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de víctimas graves</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>1055</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>1144</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>984</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>1018</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>925</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>1038</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>978</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Víctimas graves</i></p> | Año | Número de víctimas graves | 2006 | 1055 | 2007 | 1144 | 2008 | 984 | 2009 | 1018 | 2010 | 925 | 2011 | 1038 | 2012 | 978 |
| Año | Número de víctimas graves | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 1055 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 1144 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 984 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 1018 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 925 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 1038 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 978 | | | | | | | | | | | | | | | | |

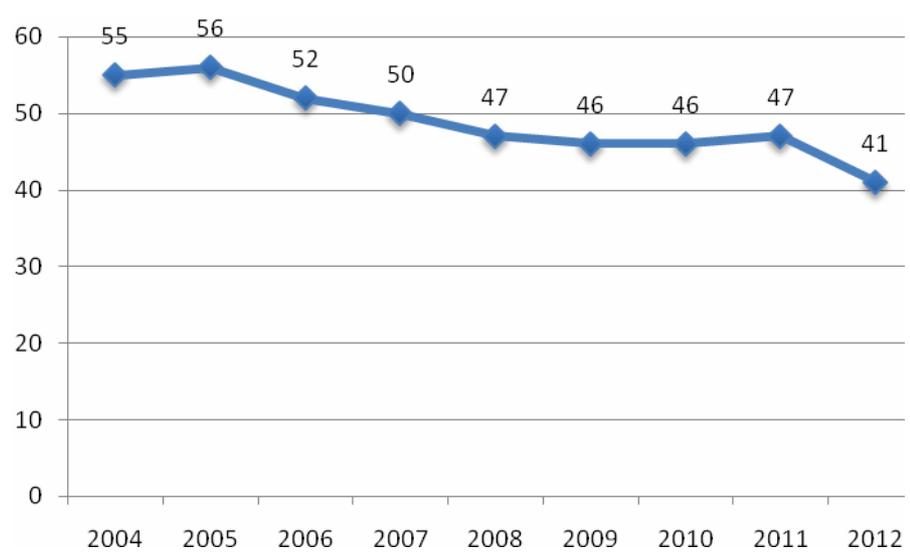
| Indicador: | 51.Víctimas graves por modo de transporte | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--------------------|------------|----------|-----|-----------------|-----|--------------------|-----|------------|----|
| Objetivo: | Conocer la siniestralidad por modo de transporte | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de víctimas graves y muertos por tipo de vehículo | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Durante el ejercicio 2012 más de dos tercios de las víctimas mortales y más de un tercio de las víctimas graves registrados son peatones. También es significativo, que a pesar de su escasa participación en la movilidad general, el número de víctimas graves en moto-ciclomotor y bicicletas.</p>  <table border="1" data-bbox="464 797 1430 1373"> <caption>Víctimas graves por modo de transporte</caption> <thead> <tr> <th>Modo de transporte</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Peatones</td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td>Moto-Ciclomotor</td> <td>38%</td> </tr> <tr> <td>Resto de vehículos</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>Bicicletas</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Víctimas graves por modo de transporte</i></p> | Modo de transporte | Porcentaje | Peatones | 36% | Moto-Ciclomotor | 38% | Resto de vehículos | 22% | Bicicletas | 4% |
| Modo de transporte | Porcentaje | | | | | | | | | | |
| Peatones | 36% | | | | | | | | | | |
| Moto-Ciclomotor | 38% | | | | | | | | | | |
| Resto de vehículos | 22% | | | | | | | | | | |
| Bicicletas | 4% | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 52. Víctimas por edad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|------------------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-------|------|-----|-----|-----|---------|------|------|------|------|---------|------|------|------|------|---------|------|------|------|------|---------|------|------|------|------|
| Objetivo: | Conocer la siniestralidad por segmentos de población | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de víctimas por edad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Continúa la disminución de víctimas en la población joven (menor de 31 años), así como en el segmento de 15 a 20 años. En todos los demás la siniestralidad aumenta.</p> <table border="1"> <caption>Víctimas según segmento de edad</caption> <thead> <tr> <th>Segmento de edad</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 14</td> <td>492</td> <td>529</td> <td>634</td> <td>587</td> </tr> <tr> <td>15-20</td> <td>1056</td> <td>896</td> <td>822</td> <td>685</td> </tr> <tr> <td>21 a 30</td> <td>3471</td> <td>3342</td> <td>3267</td> <td>2819</td> </tr> <tr> <td>31 a 45</td> <td>4099</td> <td>4064</td> <td>4272</td> <td>4451</td> </tr> <tr> <td>46 a 60</td> <td>1708</td> <td>1773</td> <td>1879</td> <td>2113</td> </tr> <tr> <td>> de 60</td> <td>1071</td> <td>1083</td> <td>1125</td> <td>1169</td> </tr> </tbody> </table> | Segmento de edad | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | < 14 | 492 | 529 | 634 | 587 | 15-20 | 1056 | 896 | 822 | 685 | 21 a 30 | 3471 | 3342 | 3267 | 2819 | 31 a 45 | 4099 | 4064 | 4272 | 4451 | 46 a 60 | 1708 | 1773 | 1879 | 2113 | > de 60 | 1071 | 1083 | 1125 | 1169 |
| Segmento de edad | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 14 | 492 | 529 | 634 | 587 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15-20 | 1056 | 896 | 822 | 685 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 a 30 | 3471 | 3342 | 3267 | 2819 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 a 45 | 4099 | 4064 | 4272 | 4451 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 46 a 60 | 1708 | 1773 | 1879 | 2113 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > de 60 | 1071 | 1083 | 1125 | 1169 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

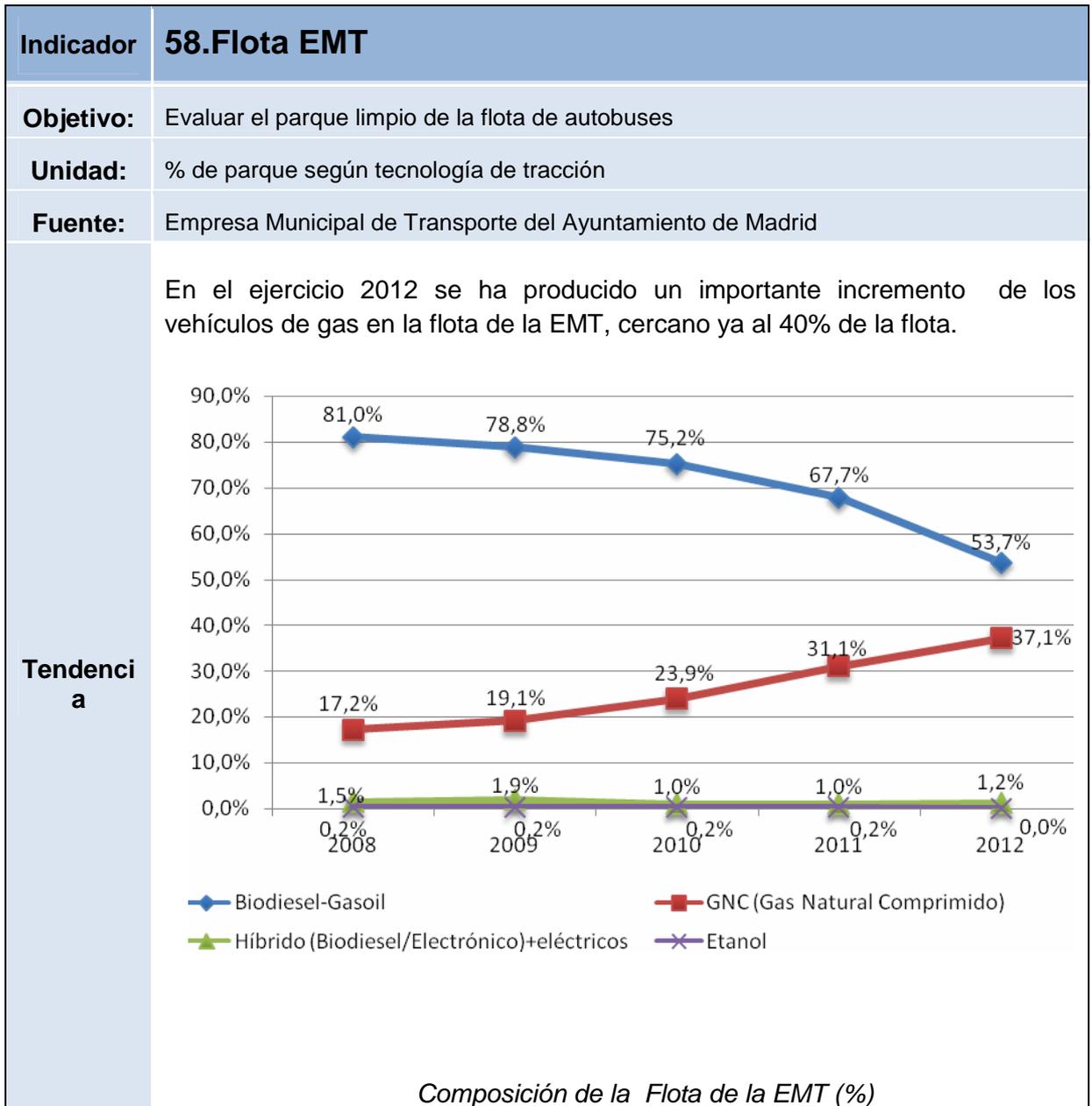
| Indicador: | 53. Víctimas mortales por edad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|------|------|------|------|------|------|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|--------|---|---|---|---|---------|----|---|---|----|---------|---|---|---|---|---------|----|----|---|----|
| Objetivo: | Conocer la siniestralidad por segmentos de población | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Víctimas mortales por edad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Aumenta el número de fallecidos por accidente en el segmento de población comprendido entre los 31 y los 45 años.</p> <table border="1"> <caption>Muertos por edad</caption> <thead> <tr> <th>Edad</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 14</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>15-20</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>21a 30</td> <td>7</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>31 a 45</td> <td>11</td> <td>8</td> <td>6</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>46 a 60</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>8</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>> de 60</td> <td>21</td> <td>11</td> <td>9</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> | Edad | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | < 14 | 1 | 2 | 1 | 1 | 15-20 | 0 | 2 | 3 | 2 | 21a 30 | 7 | 3 | 3 | 5 | 31 a 45 | 11 | 8 | 6 | 10 | 46 a 60 | 3 | 6 | 8 | 4 | > de 60 | 21 | 11 | 9 | 11 |
| Edad | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 14 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15-20 | 0 | 2 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21a 30 | 7 | 3 | 3 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 a 45 | 11 | 8 | 6 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 46 a 60 | 3 | 6 | 8 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| > de 60 | 21 | 11 | 9 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 54.Estaciones que ha superado la media diaria de NO₂ | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----|----------------------|------|----|------|----|------|----|
| Objetivo: | Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local. | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de estaciones | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Se produce un destacado descenso (del 33,3%) en el número de estaciones que ha superado la media anual diaria de NO₂.</p> <p>La renovación de la flota autobuses y taxis, la reducción de tráfico y las mejores condiciones atmosféricas pueden haber contribuido.</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de estaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Estaciones que han superado la media diaria anual de NO₂</i></p> | Año | Número de estaciones | 2010 | 17 | 2011 | 15 | 2012 | 10 |
| Año | Número de estaciones | | | | | | | | |
| 2010 | 17 | | | | | | | | |
| 2011 | 15 | | | | | | | | |
| 2012 | 10 | | | | | | | | |

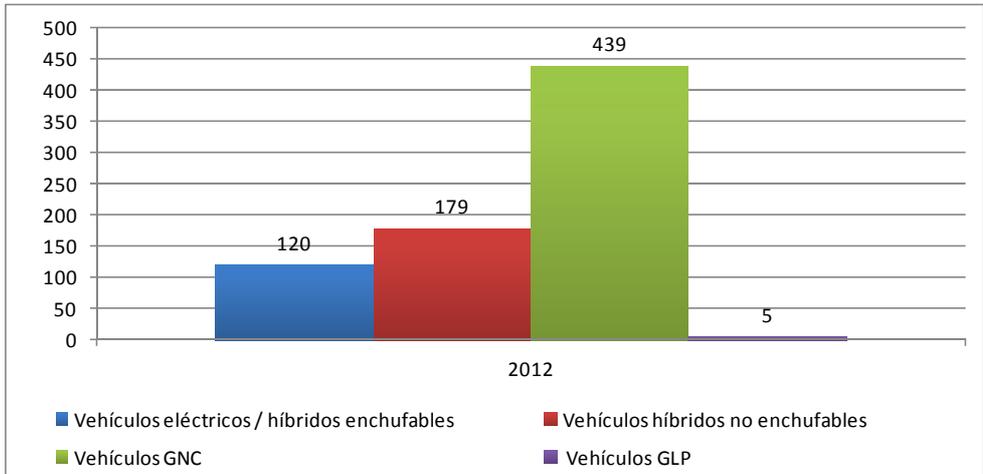
| Indicador: | 55. Número de estaciones que han superado la media horaria de NO₂ | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|----------------------|------|---|------|---|------|---|
| Objetivo: | Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local. | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de estaciones | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Se observa una reducción de dos tercios en el número de estaciones que han superado la media horaria de NO₂.</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de estaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Estaciones que ha superado la media horaria de NO₂</i></p> | Año | Número de estaciones | 2010 | 9 | 2011 | 9 | 2012 | 3 |
| Año | Número de estaciones | | | | | | | | |
| 2010 | 9 | | | | | | | | |
| 2011 | 9 | | | | | | | | |
| 2012 | 3 | | | | | | | | |

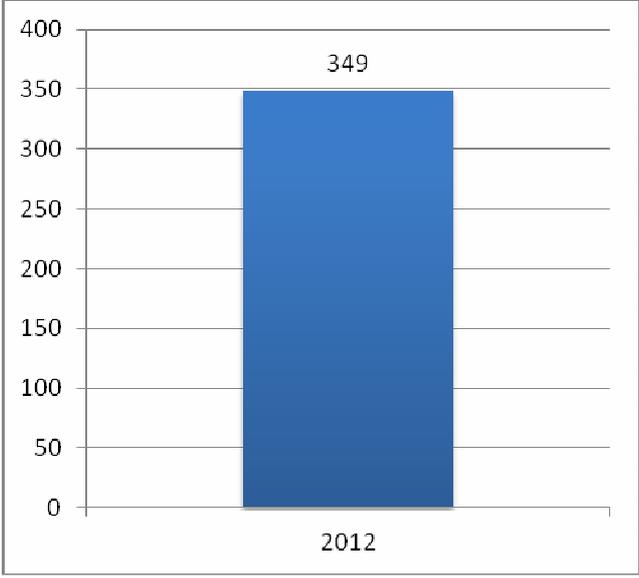
| Indicador: | 56. Media diaria anual de NO₂ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|----------------------------|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|
| Objetivo: | Evaluar el impacto de la contaminación local. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | ug/m3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Siguiendo la línea de los dos indicadores anteriores, se observa una notable disminución de la media diaria anual de NO₂. Concretamente se ha registrado un descenso del 13%.</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media diaria anual (ug/m3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004</td> <td>55</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>41</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Media diaria anual en el conjunto de estaciones de NO₂</i></p> | Año | Media diaria anual (ug/m3) | 2004 | 55 | 2005 | 56 | 2006 | 52 | 2007 | 50 | 2008 | 47 | 2009 | 46 | 2010 | 46 | 2011 | 47 | 2012 | 41 |
| Año | Media diaria anual (ug/m3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 47 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 47 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 41 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

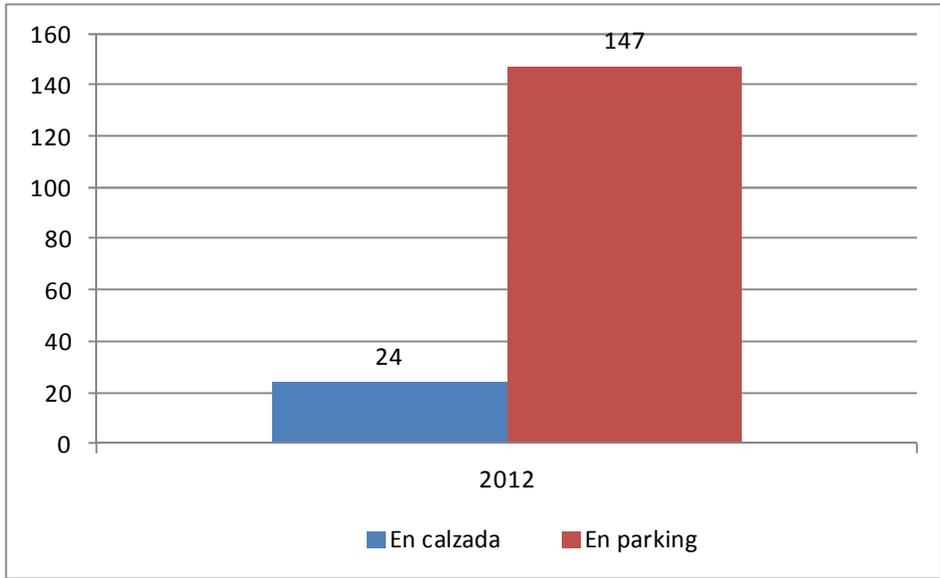
| Indicador: | 57. Media diaria de PM10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|-----|------------------------------|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|
| Objetivo: | Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | ug/m3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Tras el aumento observado en el ejercicio 2011, durante el 2012 vuelve a disminuir la media diaria de PM10, volviendo al valor registrado en el 2010.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media diaria de PM10 (ug/m3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>22</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Media diaria de PM10</i></p> | Año | Media diaria de PM10 (ug/m3) | 2004 | 34 | 2005 | 34 | 2006 | 35 | 2007 | 30 | 2008 | 25 | 2009 | 25 | 2010 | 22 | 2011 | 25 | 2012 | 22 |
| Año | Media diaria de PM10 (ug/m3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

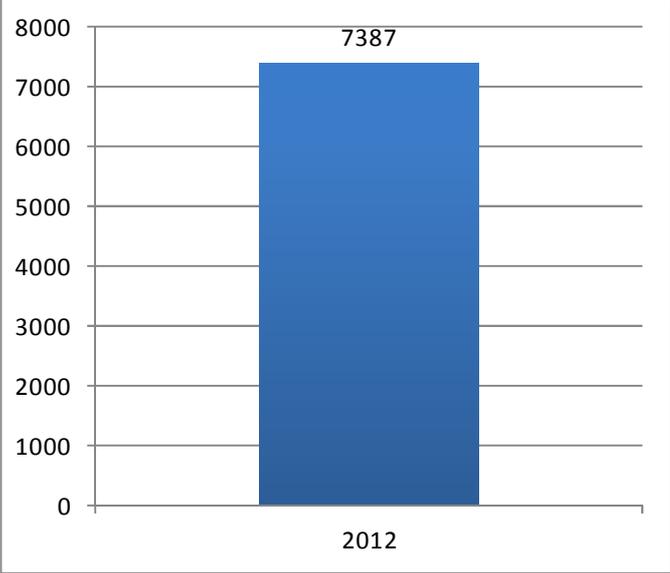


| Indicador: | 59.Flota Taxis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|------------------------|-----------------------------|------------------------|--------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|-------|-------|
| Objetivo: | Evaluar la evolución de los vehículos limpios en la flota de autotaxis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidad: | % parque según tipo de combustible | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Área General de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>Continúa la tendencia observada en el ejercicio 2011 de incremento de la flota de autotaxis "limpios". Así, se observa un aumento de casi un 5% de los vehículos híbridos, en parte como consecuencia de las bonificaciones sobre vehículos poco contaminantes.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>GLP/ Gasolina y gas natural</th> <th>Gasolina/ electricidad</th> <th>Diesel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>2,8%</td> <td>1,0%</td> <td>96,2%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>3,0%</td> <td>2,9%</td> <td>94,0%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>4,7%</td> <td>7,8%</td> <td>87,5%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>6,0%</td> <td>12,5%</td> <td>81,5%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Flota de Taxis por tipo de combustible</i></p> | Año | GLP/ Gasolina y gas natural | Gasolina/ electricidad | Diesel | 2009 | 2,8% | 1,0% | 96,2% | 2010 | 3,0% | 2,9% | 94,0% | 2011 | 4,7% | 7,8% | 87,5% | 2012 | 6,0% | 12,5% | 81,5% |
| Año | GLP/ Gasolina y gas natural | Gasolina/ electricidad | Diesel | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 2,8% | 1,0% | 96,2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 3,0% | 2,9% | 94,0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 4,7% | 7,8% | 87,5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 6,0% | 12,5% | 81,5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 60. Flota limpia del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------|---------------------|---|-----|-----------------------------------|-----|---------------|-----|---------------|---|
| Objetivo: | Evaluar el parque limpio del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | |
| Unidad: | Número de vehículos | | | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>La flota limpia del Ayuntamiento de Madrid (sin considerar la de la EMT) superara los 700 vehículos, es decir, un 0,4% del total del parque de la ciudad y un 53% de la flota municipal.</p>  <table border="1"> <caption>Flota de Vehículos limpios del Ayuntamiento de Madrid (2012)</caption> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Número de vehículos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vehículos eléctricos / híbridos enchufables</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>Vehículos híbridos no enchufables</td> <td>179</td> </tr> <tr> <td>Vehículos GNC</td> <td>439</td> </tr> <tr> <td>Vehículos GLP</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><i>Flota de Vehículos limpios del Ayuntamiento de Madrid</i></p> | Categoría | Número de vehículos | Vehículos eléctricos / híbridos enchufables | 120 | Vehículos híbridos no enchufables | 179 | Vehículos GNC | 439 | Vehículos GLP | 5 |
| Categoría | Número de vehículos | | | | | | | | | | |
| Vehículos eléctricos / híbridos enchufables | 120 | | | | | | | | | | |
| Vehículos híbridos no enchufables | 179 | | | | | | | | | | |
| Vehículos GNC | 439 | | | | | | | | | | |
| Vehículos GLP | 5 | | | | | | | | | | |

| Indicador: | 61. Flota eléctrica | | | | |
|-------------------|--|-----|--------------------------------|------|-----|
| Objetivo: | Evaluar el nivel de implantación de la movilidad eléctrica | | | | |
| Unidad: | Número de vehículos eléctricos matriculados en Madrid | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | |
| Tendencia | <p>Actualmente la flota eléctrica de la ciudad es reducida, suponiendo tan sólo el 0,2% del parque de vehículos de censados en Madrid.</p>  <p>The chart is a bar graph with a vertical axis labeled from 0 to 400 in increments of 50. A single blue bar represents the year 2012, with the value '349' printed above it. The horizontal axis is labeled '2012'.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de vehículos eléctricos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>349</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Flota de Vehículos eléctricos</i></p> | Año | Número de vehículos eléctricos | 2012 | 349 |
| Año | Número de vehículos eléctricos | | | | |
| 2012 | 349 | | | | |

| Indicador: | 62. Puntos de recarga eléctrica | | | | | | | | |
|-------------------|--|---------------|------------------|------------|----|------------|-----|--------------|------------|
| Objetivo: | Evaluar el nivel de implantación de suministro para la movilidad eléctrica | | | | | | | | |
| Unidad: | Puntos de recarga por tipo de plaza | | | | | | | | |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid | | | | | | | | |
| Tendencia | <p>En el 2012 están en servicio 170 puntos de recarga eléctrica, la mayoría ubicados en parkings públicos (C/ Serrano principalmente).</p>  <table border="1"> <caption>Puntos de recarga de vehículos eléctricos</caption> <thead> <tr> <th>Tipo de plaza</th> <th>Número de puntos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>En calzada</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>En parking</td> <td>147</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>170</td> </tr> </tbody> </table> | Tipo de plaza | Número de puntos | En calzada | 24 | En parking | 147 | Total | 170 |
| Tipo de plaza | Número de puntos | | | | | | | | |
| En calzada | 24 | | | | | | | | |
| En parking | 147 | | | | | | | | |
| Total | 170 | | | | | | | | |

| | |
|-------------------|---|
| Indicador: | 63. Car-Sharing |
| Objetivo: | Evaluar el nivel de implantación del coche multiusuario |
| Unidad: | Número de vehículos y número de socios |
| Fuente: | Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid |
| Tendencia | <p>En el ejercicio 2012 dan servicio car-sharing 66 vehículos gestionados por 3 empresas que reúnen 7.400 socios. Esto supone, aproximadamente, un 0,4% del parque de conductores de la ciudad.</p>  <p style="text-align: center;"><i>Número de asociados al car-sharing</i></p> |

5°

Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid 2012

II. La visión de los miembros de la Mesa Bases de conocimiento compartido

1 **Presentación**

3

2 **Análisis de la evolución de la ciudad y Orientaciones para la acción de futuro: Visión general**

5

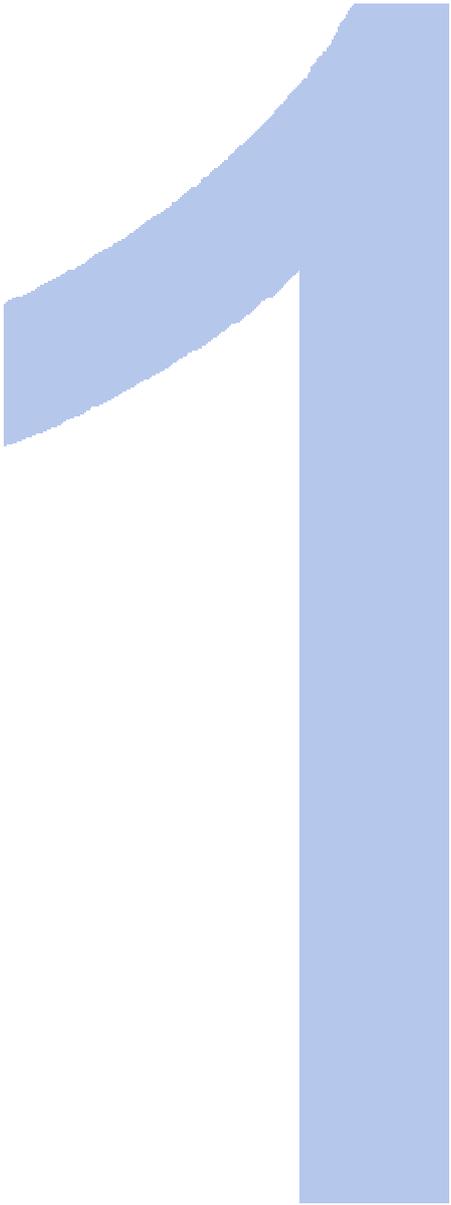
3 **Seguimiento de los objetivos sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible**

8

1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías
2. Regulación de la demanda del vehículo privado
3. Disminución de la indisciplina viaria
4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público
5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie, bici y moto
6. Fomento de hábitos y entornos más seguros
7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación
8. La gobernanza de la movilidad

4 **Relación de personas entrevistadas**

29



P Presentación



El documento que presentamos constituye la parte cualitativa (visión de los Agentes) del **Quinto Informe del Estado de la Movilidad 2012** que elabora desde el año 2007 la Secretaria Técnica de la Mesa de Movilidad de la ciudad de Madrid.

El objeto principal de esta parte del Informe es el de profundizar en el estado de la movilidad en la ciudad de Madrid durante el ejercicio 2012, desde la perspectiva de los agentes, usuarios de la ciudad, desde distintas percepciones. Así, vecinos, partidos políticos, sindicatos, organizaciones empresariales, universidades, responsables técnicos, etc., representados en la Mesa, pueden enriquecer el informe de indicadores de la movilidad complementando y contrastando la información estrictamente técnica.

Para su elaboración, en los últimos meses, la Secretaria Técnica se ha entrevistado con los miembros de la Mesa de Movilidad, para recabar esa visión, estructurada según los objetivos y las líneas de actuación acordados en la constitución de este órgano de participación municipal.

Así, el documento se inicia con una reflexión-sintética de carácter global -visión general- sobre la evolución de la ciudad, y, a continuación, profundiza en las diferentes estrategias-tipo de la gestión de la movilidad (que siguen escrupulosamente las líneas de actuación determinadas en el mencionado proceso constituyente, y, relacionadas con indicadores técnicos específicos).

De esta forma el IEM cualitativo 2012 recoge aquellas reflexiones que cuentan con un mayor consenso acerca de:

- **La evolución de la movilidad en este último año (2012).**
- **Las orientaciones para la acción que, a la luz de la situación actual, se consideran prioritarias; los retos de futuro.**
- **Las propuestas de contenidos para la Mesa de Movilidad del año próximo.**



A
**Análisis de la evolución
de la ciudad y
Orientaciones para la
acción de futuro. Visión
general**



Es opinión generalizada entre los miembros de la Mesa de Movilidad la oportunidad que supone la realización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid, ya que posibilita la integración de iniciativas en orden a alcanzar los objetivos planteados por la Mesa, dando además sentido a muchas de las medidas planteadas por el Plan de Calidad del Aire, carentes ahora de suficiente vertebración, y hasta, en su caso, ampliarlas espacial y temporalmente.

Se considera adecuado que la Mesa sea considerada un marco de participación y debate, y que se aproveche como órgano de reflexión en funcionamiento y con un bagaje común aprehendido en los seis años de trabajo desde su constitución.

También es opinión mayoritaria que la gravedad de la crisis económica y social condiciona extraordinariamente el funcionamiento del sistema de movilidad, no sólo afectando a la demanda, donde es notoria la disminución del número de desplazamientos, tanto en coche como en transporte público, y el cambio de la pautas de movilidad, sino también a la oferta, con reducciones de capacidad del transporte público y empeoramiento del mantenimiento de las aceras. Así, miembros de la Mesa manifiestan su impresión negativa en cuanto a la disminución de frecuencias en los autobuses y el Metro, el encarecimiento de las tarifas de transporte público o la falta de mantenimiento de pavimentos, sean de calzada o de acera.

Otros participantes en la Mesa señalan la falta de oportunidad en la aplicación de medidas contundentes de disuasión del uso del coche que, aunque a medio plazo puedan tener un efecto positivo, a corto pueden afectar significativamente a la supervivencia de algunas actividades económicas. Estos miembros apuntan, sin embargo, la idoneidad de iniciar procesos de planificación consensuados (PMUS Madrid, PMUS Centro, Plan Director de Movilidad Peatonal) que definan las reglas del juego que puedan ser aplicadas en el contexto económico actual o en otros más benignos. Otros miembros de la Mesa, por el contrario, apuntan que se está desaprovechando la ocasión que nos brinda la menor presión del automóvil causada por la crisis económica, para implantar medidas a favor de un modelo de movilidad más sostenible

En cualquier caso, es opinión común, que las exigencias de contención del gasto e inversión de las administraciones públicas, obligan a buscar soluciones imaginativas y a profundizar más en el análisis de la sostenibilidad económica de las iniciativas, priorizando la gestión de los

recursos sobre la realización de nuevas infraestructuras.

Por otro lado se valora muy positivamente la realización del Taller sobre la movilidad peatonal, ya que este tema no había sido tratado en profundidad por parte de la Mesa este importante tema que afecta a todos los ciudadanos. Preocupa especialmente a muchos miembros de la Mesa la convivencia entre el peatón y la bicicleta, previéndose además un crecimiento de la utilización de este modo de transporte como consecuencia de una mayor oferta de carriles-bici en el centro de la ciudad.



Por último, se vuelve a constatar este año la inquietud de los miembros de la Mesa en que se propicien políticas de movilidad fuera de la M-30, donde el uso del coche sigue siendo mayoritario, la oferta de transporte público más limitada y los niveles de indisciplina más elevados. En general, se demanda una mejora de las relaciones transversales en lo que respecta al transporte público, en el ámbito exterior a la Almendra Central, donde este modo sigue siendo poco competitivo con el coche. Se aconseja que estas medidas se combinen con otras de disuasión del vehículo privado, tal y como se ha realizado en el interior de la M-30. Así, varios miembros de la Mesa abogan por exportar las condiciones de urbanidad y disuasión del coche que tiene en la Almendra Central al exterior de la M-30, pues consideran que esa zona lo precisa urgentemente.

Se destaca también que en varios Talleres se ha solicitado el estudio de desarrollo de carriles bus por el exterior de la M-30, así como el análisis de factibilidad para implantar sistemas de regulación del estacionamiento y de itinerarios peatonales específicos en esta zona de la ciudad.



Seguimiento de los objetivos sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible



Para la consecución de los objetivos perseguidos por el sistema de movilidad de la Ciudad de Madrid, la Mesa de Movilidad ha identificado una serie de estrategias de actuación, contrastadas por su aplicación en otras grandes capitales europeas.

1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías
2. Regulación de la demanda del vehículo privado
3. Disminución de la indisciplina viaria
4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público
5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie, bici y moto
6. Fomento de hábitos y entornos más seguros
7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación

En este segundo documento, relativo a la visión de los miembros de la Mesa, se añade un octavo punto, que hace referencia a las capacidades necesarias para impulsar este modelo:

8. La gobernanza de la movilidad

Por último, se recogen las sugerencias de los miembros sobre distintas temáticas específicas para abordar por la Mesa en forma de Talleres de trabajo, durante el próximo año, así como las propuestas de indicadores de seguimiento adicional que han ido surgiendo a lo largo del ejercicio 2012.

3.1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías.

Algunos miembros de la Mesa han percibido un mayor cumplimiento de la Ordenanza en las zonas de carga y descarga, que se traduce en una menor presencia de turismos ajenos a las faenas. También se apunta a la crisis económica, en este caso como factor positivo en esa mejora, ya que la carga a distribuir se ha reducido así como el tráfico motorizado y por tanto la presión sobre el estacionamiento.



Vuelve a preocupar la mayor fricción sobre la vía pública derivada de la regulación del acceso de las zonas de carga y descarga en las zonas peatonales, problemática que crece con el tamaño de esas islas. La impresión de los miembros de la Mesa es de continuidad de los problemas de convivencia de la carga y descarga con los peatones, afectación al pavimento, falta de mantenimiento, costos elevados para los distribuidores y deterioro del mobiliario urbano.

Así, desde sectores económicos, se apunta la necesidad de dar una respuesta global a la distribución urbana de mercancías que no suponga una merma de accesibilidad a las zonas peatonales y en la que los costes de distribución sean considerados.

Si bien se generaliza la opinión de que incorporar vehículos cada vez menos contaminantes en la distribución urbana de mercancías es absolutamente indispensable, se subraya que este proceso no se puede realizar de una forma acelerada teniendo en cuenta el actual contexto de crisis económica y los condicionantes de autonomía y capacidad de los vehículos (principalmente los eléctricos).

Del mismo modo, también indican algunos miembros de la Mesa que se debe contar con el sector profesional de la distribución para realizar los procesos de ajuste de la oferta de zonas de carga y descarga en los distintos barrios de la ciudad.

3.1. Ordenación y regulación de la Distribución Urbana de Mercancías

Orientaciones para la acción:

- Regular la carga y descarga en las zonas peatonales (horarios, tamaño del vehículo, tipo de combustible, tiempo de permanencia,.....).
- Establecer mecanismos de control de la máxima duración de estacionamiento de las zonas de carga y descarga.
- Planificar centros de rotura cerca de la M-30 para posibilitar el reparto eléctrico.
- Fomentar la implantación de centros logísticos entorno a la M-40
- Intensificar el control de la indisciplina vinculada a las operaciones de carga y descarga, principalmente fuera de la M-30.
- Aplicar las conclusiones del Taller de movilidad eléctrica para la distribución urbana de mercancías.
- Optimizar la localización y el dimensionamiento de las zonas de carga y descarga.
- Continuar con la potenciación de la carga y descarga nocturna. Analizar la conveniencia y las condiciones de la c/d nocturna para vehículos de gran tonelaje
- Informar sobre la normativa de carga y descarga a los distribuidores.

3.2. Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados.

Algunos miembros de la Mesa aprecian una disminución del tráfico de vehículos en el centro de la ciudad, aunque no así en los accesos, en los que no perciben variaciones significativas.

Aunque se mantiene el consenso de otros ejercicios en relación a la necesidad de disminuir el número de vehículos en circulación, se aprecian diferencias en el tipo y priorización de las medidas para conseguirlo. Así, mientras unos apuestan decididamente por la expansión del SER fuera de la M30 y su intensificación en su interior, otros abogan por priorizar las medidas de concienciación de nuevos hábitos de movilidad, o la ampliación de las Áreas de Prioridad Residencial. Incluso algún miembro plantea que se analice la posible implantación de un peaje en las entradas a Madrid, dentro de un marco de revisión global de la fiscalidad sobre el automóvil.

En cualquier caso hay un amplio acuerdo para actuar con mayor contundencia contra la indisciplina de estacionamiento y así reducir el espacio de estacionamiento en calzada.

Algunos miembros lamentan que no se lleven a cabo ya estas medidas, aprovechando el contexto de disminución de tráfico. Así, se advierte también de la urgencia de reducir la correlación entre mejora económica y crecimiento del tráfico privado. Algunos miembros de la Mesa opinan que en la situación actual es oportuno tomar las medidas que transformen hábitos de movilidad en orden a superar las consecuencias que escenarios de crecimiento económico tendrán sobre el sistema de movilidad de la Ciudad.



Con relación al SER no hay acuerdo entre los Miembros de la Mesa sobre el grado de efectividad de medidas de alargamiento de horario (de 20h. a 21h.) su funcionamiento en verano o el pago con móvil, por lo que se plantea un estudio específico que valore su impacto real.

Por otro lado, muchos miembros de la Mesa constatan que buena parte de la movilidad en coche que se registra en la ciudad proviene de fuera del Municipio. En este sentido, se cree conveniente la creación de una red de aparcamientos disuasorios y la desincentivación de la accesibilidad exterior mediante la urbanización o implantación de bus-vao en las calles-carretera interiores a la ciudad, reduciendo así su capacidad como ejes viarios de penetración. Esta política debe ir acompañada de la realización de aparcamientos disuasorios.

Aducen además que el SER no evita el tráfico de paso y que, para reducir la notable intensidad de los flujos procedentes del exterior, se deben fomentar el uso de las vías distribuidoras, como alternativa a cruzar Madrid, mediante restricciones de capacidad en esos ejes.

También este año preocupa la movilidad en las áreas de actividad económica y polígonos industriales situadas en la periferia de la ciudad pues son zonas generadores de una importante movilidad en coche. Así, se apuesta por la necesidad de realizar planes de movilidad de polígonos industriales o grandes centros generadores de desplazamientos y especialmente por crear instrumentos de gestión donde se integren administración, empresas y sindicatos que impulsen los compromisos indispensables para que sea factible su aplicación.

Igualmente, se llama la atención sobre la regulación de aquellas actividades específicas (conciertos, partidos de fútbol, toros, etc.) que en Madrid suelen ser bastante habituales y que requieren una regulación singular tanto por las molestias que causan a los vecinos como por la fricción que provoca en los desplazamientos de la población no implicada en el evento.

Por último, algún miembro plantea como errónea la decisión de privatizar los aparcamientos municipales y de rotación.

3.2. Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados

Orientaciones para la acción

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliar el SER fuera de la M-30. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Profundizar en la regulación del estacionamiento en calzada (SER), aumentando el control de la máxima duración de estacionamiento y generando criterios de aplicación del forzado de la rotación. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducir el espacio al coche mediante la ampliación del destinado a peatones, bicicletas y transporte público. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estudiar la descongestión de los ejes de penetración a Madrid en los tramos urbanos. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aprovechar la revisión del Plan General de Ordenación Urbana para la combinación de usos que evite desplazamientos. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Apoyar la creación de una red de aparcamientos de disuasión que por localización, oferta y precio incentive el uso del transporte público para acceder al centro de Madrid. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizar campañas de concienciación para impulsar el cambio modal, principalmente en los desplazamientos por motivo trabajo. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regular la accesibilidad durante los grandes eventos (fútbol, toros, etc.) |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analizar la posibilidad de implantar un peaje en la ciudad de Madrid |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducir el espacio de estacionamiento en calzada |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aplicar nuevas tecnologías en la gestión del tráfico (señalización variable, información vía móvil, internet con información just-in-time) etc. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estudiar la puesta en servicio de carriles multiuso (bus-carga y descarga-aparcamiento, según franja horaria). |

3.3. Disminución de la indisciplina viaria.

En líneas generales, y en el mismo sentido que en años anteriores, se valora el SER y el incremento de las campañas de control (velocidad, alcoholemia...) como los dos instrumentos que más contribuyen a la mejora de la disciplina viaria.

Del mismo modo, se apunta la necesidad de combinar las medidas coercitivas con campañas de concienciación.

En concreto, algunos miembros de la Mesa proponen incidir mucho más en determinados colectivos y modos de transporte. Así, se apunta la necesidad de desarrollar campañas de educación para la tercera edad, ya que conforman el colectivo con más víctimas peatonales, así como entre los ciclistas, modo de transporte en aumento y que, a la larga, puede suponer un problema de seguridad vial. Algunos miembros incluso plantean la necesidad de sancionar más los comportamientos incívicos de peatones y ciclistas.

Tal y como se apuntó el año pasado, se insiste en la necesidad de incrementar el control de la indisciplina de aparcamiento fuera de la M-30, pues se percibe que en ese ámbito de la ciudad la vigilancia es menor. También en los entornos de lugares de ocio constatan concentraciones de estacionamientos irregulares que perjudican la movilidad general y la seguridad vial.



Algunos miembros de la Mesa son especialmente críticos con la tolerancia hacia la indisciplina de estacionamiento en zonas próximas a escuelas e institutos, por la peligrosidad y el mal ejemplo que comporta sobre poblaciones muy sensibles y frágiles.

3.3. Disminución de la indisciplina viaria.

Orientaciones para la acción

- Continuar con las políticas de control de la máxima velocidad de circulación en las vías principales.
- Impulsar campañas de concienciación entre conductores (principalmente en lo relativo a la indisciplina de estacionamiento) y peatones (cruce de pasos de peatones).
- Utilizar el mobiliario urbano como instrumento para reducir la indisciplina de estacionamiento.
- Preservar el paso del autobús de la interferencia de vehículos mal estacionados.
- Mayor atención a la indisciplina de los ciclistas y peatones.
- Controlar la indisciplina de estacionamiento durante los grandes eventos (fútbol, toros, etc.)
- Coordinar los itinerarios de la grúa municipal con la indisciplina de estacionamiento que afecta más a la seguridad y a la fluidez viaria.

3.4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público colectivo.

Aunque se sigue haciendo hincapié en que la red de metro de la ciudad de Madrid es una de las mejores del mundo. No obstante, también se apunta la reducción de la frecuencia de paso.

Así, varios miembros de la Mesa denuncian una reducción importante de las frecuencias, incluso superior a la del 2011, lo que puede llevar al usuario a desconfiar del servicio. También se subraya que el cierre de accesos a las estaciones de Metro redonda en una pérdida de accesibilidad. Algunos miembros opinan que estas actuaciones si buscan una mayor eficiencia del sistema de transporte deben ser mucho mejor explicadas a la ciudadanía.

Aún así, casi mayoritariamente los miembros de la Mesa creen que el servicio ofrecido es bueno y que se ha de poner en valor mediante campañas de difusión de la calidad. Se apunta como muy positivo la creciente utilización de las nuevas tecnologías para obtener información sobre el transporte público, pues puede ser un instrumento fundamental para hacer atractivo este modo de transporte entre la población joven.

Al igual que en el año anterior, se considera la necesidad de optimizar el autobús de acuerdo con lo indicado en las conclusiones del taller sobre el papel del autobús en la ciudad, mejorando



prioritariamente la velocidad comercial en aquellas relaciones transversales no cubiertas por el Metro. Así, se considera que tiene un amplio recorrido de mejora utilizando adecuadamente los medios personales y materiales de que dispone.

Algunos miembros de la Mesa denuncian el impacto que ha causado el aumento de tarifas registrado en el 2012 y aseguran su correlación con la reducción del número de viajeros y con los pasajeros que no pagan,

saltándose los controles de acceso. Algún miembro propone también profundizar en la tarificación social con títulos específicos destinados a los parados de larga duración. Incluso se plantea que el SER sufrague una parte del coste que supone el transporte público.

Se denuncia la desubicación de los autobuses turísticos y las molestias que esto causa a los usuarios de la vía, especialmente a los peatones. Así se ejemplifica con el caso de las paradas de la calle Mayor, donde estos autobuses no utilizan las dársenas y las colas de espera reducen la capacidad de la vía, afectando a peatones y vehículos.

3.4. Promoción del transporte público

Orientaciones para la acción

- Impulsar campañas de concienciación para que los ciudadanos perciban los beneficios del transporte público.
- Integrar la información de todos los modos.
- Mejorar las relaciones transversales y de los municipios metropolitanos con las zonas de la ciudad situadas fuera de la M-30. Planificación de líneas transversales
- Analizar soluciones específicas para los polígonos industriales y áreas de actividad económica.
- Optimizar la red de transporte público, principalmente la del autobús, mejorando de este modo la frecuencia.
- Evitar el efecto acordeón (solapamiento de varios autobuses de la misma línea en una parada) mediante un mejor uso del SAE, reducción de longitud de líneas, carril segregado y disuasión de la indisciplina de estacionamiento en el camino del autobús.
- Incrementar la oferta de carriles-bus, principalmente fuera de la M-30.
- Garantizar el camino del bus de las interferencias de coches mal estacionados.
- Priorizar semafóricamente para el autobús algunos cruces.
- Coordinar la política tarifaria del transporte público y del vehículo privado.
- Establecer un nuevo marco de financiación del transporte público.
- Estudiar un abono social para familias en paro durante el tiempo que dure la prestación.

3.5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie, bici y moto.

3.5.1. Pie

El taller de movilidad peatonal desarrollado constituye el punto de partida para la creación de instrumentos que potencien y racionalicen esta movilidad en la ciudad de Madrid. Así se opina que los criterios de actuación allí trabajados deben ser recogidos en un Plan Director de Movilidad Peatonal de la ciudad, que deberá ser instrumento fundamental para concretar las actuaciones de mejora de la movilidad peatonal y el espacio público dentro y fuera de la M-30.

Al igual que el año anterior varios miembros de la Mesa animan a la administración municipal a extender los itinerarios peatonales de calidad en el Centro y a la promoción del camino escolar como actuaciones paradigmáticas para potenciar este modo de transporte.

Algunos miembros de la Mesa también destacan la necesidad de mejorar el mantenimiento de las aceras ya que observan un deterioro en los últimos años. A ese deterioro contribuye también el estacionamiento de motos sobre las



mismas, que además reduce la capacidad de paso de los peatones. La existencia de bolardos también dificulta la movilidad de peatones, principalmente en las aceras estrechas. También valoran negativamente no sólo las condiciones de movilidad espaciales sino también la velocidad peatonal inherente al tiempo de verde en los semáforos de algunas calles de Madrid, pues en ocasiones perjudican la calidad de la movilidad mayoritaria que es la del peatón.

Con relación a las terrazas y al mobiliario urbano, se duda de la existencia de criterios y de la coordinación entre departamentos municipales para su colocación, que en ocasiones dificulta los itinerarios de paso.

Por último, se manifiesta que en muchas ocasiones no se explican suficientemente actuaciones ejemplares como calle Serrano o Fuencarral. Esta pedagogía facilitaría el crecimiento y la superación de las barreras sociales que, a veces, complica la introducción de mejoras de las condiciones del peatón o del ciclista, especialmente si estas requieren reducir la capacidad destinada al coche (supresión de carriles de circulación o de aparcamiento).

3.5.1. Pie

Orientaciones para la acción

| |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliar el espacio destinado al peatón en los ejes principales. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora de la accesibilidad (rebaje de bordillos, reordenación de bolardos, etc.). |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Avanzar con mayor intensidad en la implantación de Áreas de Prioridad Residencial (APR). |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Continuar con la peatonalización del Centro Histórico |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dar más tiempo de verde al peatón en los semáforos de acuerdo con la nueva normativa autonómica que los regula. ▪ Evitar los alargamientos de los itinerarios peatonales en los cruces. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regular con criterios claros la ubicación de mobiliario urbano en las zonas peatonales y la autorización de terrazas. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensificar las campañas de mejora del mantenimiento. |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Impulsar la concienciación ciudadana para fomentar la movilidad a pie segura para toda la población. |

3.5.2. Bicicleta

En general, aunque con ciertas críticas relativas a su poca anchura, se aprueba la implantación del carril bici en Mayor y Alcalá, ya que además de dar servicio a la zona de la ciudad donde se registra un mayor uso de la bicicleta tiene un notable impacto visual y ejemplarizante.

También se valora positivamente la próxima puesta en marcha de la bicicleta pública, actuación que puede impulsar la consolidación definitiva de este modo de transporte en la ciudad de Madrid.

Muchos miembros de la Mesa insisten en que, debido a la orografía de Madrid, se baraje la posibilidad de que el sistema público de bicicletas disponga de unidades eléctricas, aunque esto complique la gestión.



Preocupa especialmente que este crecimiento repercuta negativamente en la movilidad peatonal. Se subraya que, en todo caso, la bicicleta debe ubicarse en un carril lo mas segregado posible, utilizando la calzada y, salvo casos excepcionales, no debe convivir con el espacio del peatón.

Algunos miembros de la Mesa detectan, con mayor preocupación que en el ejercicio pasado, un uso de la bicicleta desordenado y peligroso, tanto para el ciclista como para el peatón.

3.5.2. Bicicleta

Orientaciones para la acción

- Crear infraestructuras ciclistas que no entren en conflicto con el peatón.
- Impulsar campañas de concienciación para fomentar la movilidad en bici. Creación del carnet de usuario de bici en Madrid.
- Impulsar y completar el Plan Director de Movilidad Ciclista.
- Talleres medioambientales: incentivar cursos para enseñar a montar en bicicleta por el espacio urbano.
- Aparcamientos para bicicletas junto a edificios públicos

3.5.3. Motocicleta

Como en años anteriores, se hace hincapié en que el mayor uso de este modo de transporte pueda llevar aparejado un incremento de víctimas en accidentes de tráfico.

Algún miembro de la Mesa apunta que el aumento de carriles-bus pueda ser un instrumento que indirectamente incida en una mejora de la seguridad vial de este modo de transporte, pero otros opinan todo lo contrario, especialmente en los giros.



Al igual que con la bicicleta, se incide en la necesidad de cuidar la convivencia con los peatones, principalmente en los estacionamientos. Se considera necesario desplazar de las aceras el aparcamiento de motos.

3.5.3. Motocicleta Orientaciones para la acción

- Continuar incrementando la oferta de estacionamientos para motocicletas y reducir los estacionamientos sobre acera.
- Redactar el plan estratégico de la motocicleta en la ciudad de Madrid.
- Ampliar la red de zonas ZAM (zonas de adelantamiento de motos).

3.6. Fomento de hábitos y entornos más seguros.

Los miembros de la Mesa reconocen el avance realizado en seguridad vial. La percepción ciudadana de un mayor control - controles de alcoholemia y de velocidad mediante radares- explica según ellos en buena medida las causas de esta evolución.



Se opina que la crisis económica no ha de suponer una merma de la eficiencia de estos niveles de control, adoptando, si cabe, medidas imaginativas como la localización variable de los radares. Se considera necesario seguir trabajando en la reducción de la velocidad para disminuir el número y la gravedad de los accidentes, pues para muchos de los miembros de la Mesa es la principal causa de siniestralidad.

No obstante, algunos comentan que este tipo de medidas coercitivas se han de combinar con otras de tipo educativo, señalando a los procesos de camino escolar como una buena práctica complementaria. Estos procesos de concienciación y comunicación se podrían extender a universidades y empresas.

Del mismo modo, el envejecimiento de la población comporta nuevos retos para la seguridad vial. La población mayor de 65 años figura en primer lugar en las estadísticas de infracciones cometidas por los peatones en caso de accidente (por su menor capacidad de reacción ante el peligro que ha provocado su infracción). Se plantea reforzar las campañas de formación y sensibilización dirigidas específicamente a estas personas (sesiones de formación dirigidas a centros de mayores; salidas comentadas, etc.).

3.6. Fomento de hábitos y entornos más seguros

Orientaciones para la acción

- Continuar con los procesos de camino escolar a toda la ciudad.
- Desarrollar e implantar nuevas zonas 30 y elementos de templado de tráfico
- Continuar la jerarquización del espacio viario (distinguir entre calles “de estar” y “de pasar”). Diseñar lo urbano a medida de toda la población, incluyendo niños y personas mayores.
- Proceder a implantar sistemas de mantenimiento básico de las redes de vehículos y de peatones.
- Realización de cursos de seguridad vial en universidades y centros empresariales
- Intensificar la realización de campañas de seguridad vial entre la tercera edad

3.7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación.

La mayoría de los miembros de la Mesa reconocen los avances en la calidad del aire de Madrid registrados en el ejercicio 2012, aunque algunos los consideran insuficientes y no confían en que la aplicación del Plan de Calidad del Aire permita cumplir con los límites establecidos por la Unión Europea. Para algunos miembros de la Mesa la mejora se achaca más a la reducción de la movilidad en general que no a la estrategia desarrollada.



Sin embargo es general la valoración positiva tanto de la renovación de la flota de autobuses por vehículos menos contaminantes como de la de taxi, con la incorporación progresiva de vehículos híbridos.

Por el contrario, se subraya el limitado camino recorrido en la transformación de las flotas privadas, especialmente en aquella movilidad que el taller sobre el coche eléctrico definió como “esencial” (distribución urbana de mercancías básicamente). El mayor coste de estos vehículos menos contaminantes y la existencia de una gama limitada son apuntadas como causas de la poca presencia de los vehículos limpios en este sector. Algunos miembros de la Mesa desestiman medidas restrictivas a los vehículos más contaminantes teniendo en cuenta la actual coyuntura económica que dificulta una rápida renovación de flotas.

Otros, si bien subrayan la potencialidad tanto del viaje en coche compartido como del car-sharing y las enormes ventajas de su expansión, denuncian el reducido conocimiento por parte de la ciudadanía, lo que dificulta su participación en la movilidad a corto plazo. No obstante, se apunta que la crisis económica puede impulsar estos modos de movilidad colaborativa, siempre que desde la Administración Pública se facilite su promoción. Por otro lado la extensión de los carriles bus-VAO a todos los accesos a Madrid potenciaría, asimismo, el uso eficiente del coche.

3.7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación

Orientaciones para la acción

- Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes -en el marco de la política general de renovación de flotas- para los servicios de transporte público (autobús y taxi) y de distribución de mercancías.
- Discriminación en el impuesto de circulación y el SER en función del nivel de emisiones
- Fomentar el aprendizaje de las técnicas de conducción eficiente.
- Mejorar la información pública sobre la problemática medioambiental y su vinculación con el uso del vehículo motorizado en la ciudad: Favorecer un cambio de actitudes y fomentar con información una movilidad más responsable.
- Informar sobre las prestaciones de los vehículos menos contaminantes.
- Programar los instrumentos de gestión que hacen factible y modulable el cierre del centro en episodios de mayor o elevada contaminación. Establecimiento de sistemas de vigilancia, predicción y alerta.
- Difundir el car-pool y el car-sharing en las webs del Ayuntamiento y propiciar su inserción en la del Consorcio de Transportes
- Estudiar la promoción de los sistemas de carsharing mediante su utilización por parte de la Administración Municipal.
- Potenciar el viaje en coche compartido mediante el impulso de planes de movilidad en los centros de trabajo.
- Ampliar los carriles BUS-VAO de entrada a la ciudad

3.8. La gobernanza de la movilidad.

Los miembros de la Mesa en general señalan la labor de este instrumento de participación como órgano de asesoramiento del Ayuntamiento y se enfatiza la labor desarrollada en estos últimos años, si bien se señalan carencias especialmente en lo que tiene que ver con la asunción práctica de las actuaciones que se derivan del trabajo de la Mesa. Algunos miembros de la Mesa siguen denunciando, como en el ejercicio anterior, el desigual seguimiento de la aplicación de las orientaciones para la gestión emanadas de la Mesa, así como de la influencia en las medidas aplicadas de los indicadores del Informe del Estado de la Movilidad.

Por último, algún miembro señala la oportunidad de abrir la Mesa de Movilidad a la ciudad y a otros agentes involucrados en la movilidad, dotándola de mayor flexibilidad, así como de un mayor protagonismo público en la difusión entre la población de buenas prácticas en la ciudad.

3.8. La gobernanza de la movilidad **Orientaciones para la acción**

- Realizar una actualización y seguimiento de los distintos talleres llevados a cabo, así como de la aplicación de las conclusiones de los Talleres y de las medidas de respuesta al Informe del Estado de la Movilidad.
- Difundir públicamente los resultados de los trabajos realizados.

3.9. Propuestas de nuevos talleres.

Como todos los años los miembros de la Mesa han propuesto por su interés para la ciudad temas para profundizar, en forma de Talleres, durante el ejercicio 2013, entre los que destacan según la valoración adjunta:

a) Principales

- Red de espacios de microplataformas de distribución de mercancías
- La movilidad en eventos masivos de afluencia (fútbol, toros, conciertos, etc.)
- Mejorar la velocidad del autobús: aplicación a la línea 70
- Movilidad colaborativa (*carsharing*, intermodalidad, *carpooling*...)

b) Otros talleres

- Zonas 30 y templado de tráfico
- Camino escolar seguro al cole
- Fórmulas de financiación del transporte público y del sistema de movilidad
- Planes de Movilidad a los centros comerciales
- Planes peatonales para ejes turísticos y peatonales
- El SER fuera de la M-30
- El servicio del taxi
- Carriles de bicicleta seguros. Elementos de seguridad y señalización
- Bases para la elaboración del plan estratégico de la motocicleta en Madrid.
- La tecnología aplicada a la movilidad y a la seguridad vial

4

P
Personas
entrevistadas



| NOMBRE APELLIDO - EMPRESA | CARGO |
|--|--|
| DAVID DÍAZ - CAMARA DE COMERCIO | Jefe del Área de Desarrollo Sectorial |
| RAUL CORDERO - CCOO | Secretario de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente |
| FERNANDO MINGUEZ - PSOE | Representante habitual |
| FRANCISCO CAÑO - FRAVM | Vocal |
| FERNANDO ACEBRON - ANFAC | Director Área Industrial y Técnica |
| MARISA DELGADO - UNIVERSIDAD REY JUAN CARLOS I | Decana de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales |
| ISABEL JIMENEZ - UPyD | Concejal y Representante habitual |
| RAQUEL LÓPEZ - I.U. | Concejal |
| JAVIER DE LUCIO - UGT | Secretario de Políticas Territoriales |
| MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ - AYUNT. DE MADRID | Director General de Gestión y vigilancia de la Circulación |
| RAFAEL ORIHUELA - EMT MADRID | Director Gerente de la EMT |
| ANTONIO PÉREZ DE LA MATA - AYUNT. DE MADRID | DG de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos |
| MARGARITA LOZANO - AYUNT. DE MADRID | Consejera de la Coordinación General de Economía y Empleo |
| PABLO ESCUDERO - AYUNT. DE MADRID | Director Gral. de Seguridad |
| EMILIO MOTEAGUDO - POLICIA MUNICIPAL | Inspector Jefe de Policía Municipal |
| ANA PÉREZ DEL OLMO - MADRID MOVILIDAD | Directora de Operaciones de Madrid Movilidad |
| PAZ VALIENTE - AYUNT. DE MADRID | Subdirectora General de Sostenibilidad Área de Gobierno de Medio Ambiente, Seguridad y Movilidad |
| MIGUEL ANGEL DELGADO - AYUNT. DE MADRID | Jefe de Unidad de Obras Urbanización |

