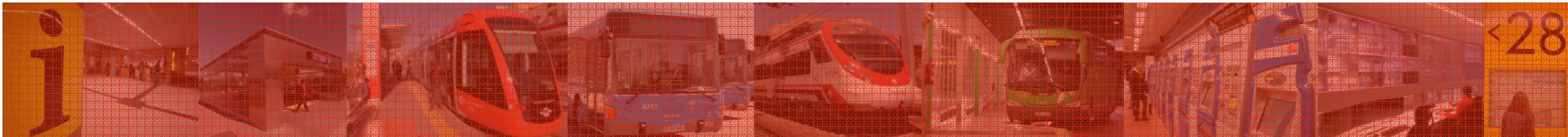


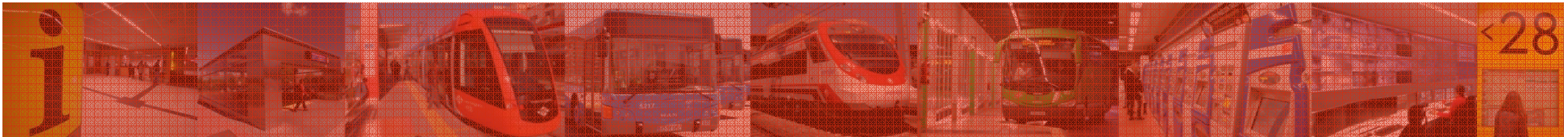
PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2013-2025



PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2013-2025

MARCO INSTITUCIONAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MADRID





FUNCIONES DEL CRTM

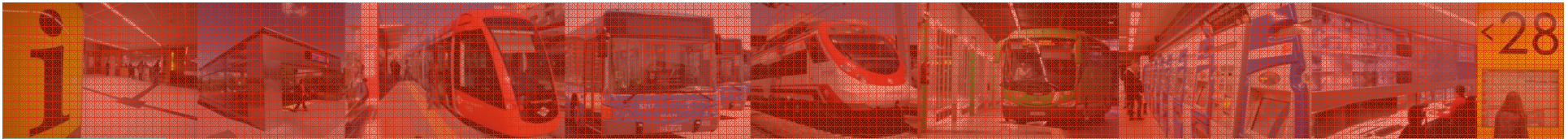
**PLANIFICACIÓN DE LAS
INFRAESTRUCTURAS
DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE VIAJEROS**

**ESTABLECIMIENTO DE
UN MARCO TARIFARIO
INTEGRADO PARA EL
CONJUNTO DEL
SISTEMA**

**CONSORCIO
TRANSPORTES
MADRID**

**PLANIFICACIÓN DE
LOS SERVICIOS Y DEFINICIÓN
DE LOS PROGRAMAS DE
E PLOTACIÓN
COORDINADOS PARA
TODOS LOS MODOS**

**CREACIÓN DE
UNA IMAGEN GLOBAL DEL
SISTEMA DE TRANSPORTES
EN EL QUE EL CONSORCIO
ES EL INTERLOCUTOR ANTE
LOS USUARIOS**



MODELO DE SISTEMA INTEGRADO

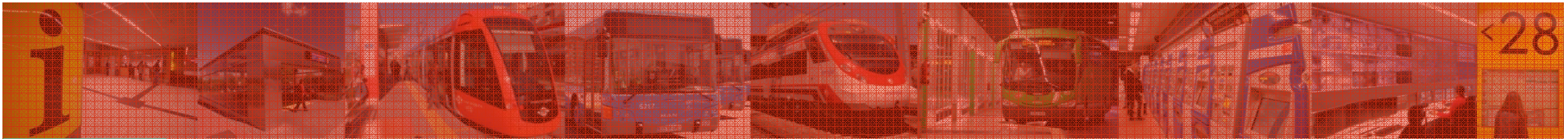
Integración Administrativa: Con la creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, como **autoridad única de transporte público**, donde concurren responsabilidades de la Comunidad de Madrid y de los gobiernos locales adheridos.

Integración Tarifaria: Con la implantación del **Abono Transportes**, utilizado en casi 2/3 de los viajes en transporte público.

Integración Modal: a partir de la complementariedad de los modos y redes de transporte, extendiendo las redes y servicios, y promoviendo la **intermodalidad**.

Integración tecnológica: Integración de datos, protocolos y procesos entre los operadores y los usuarios.



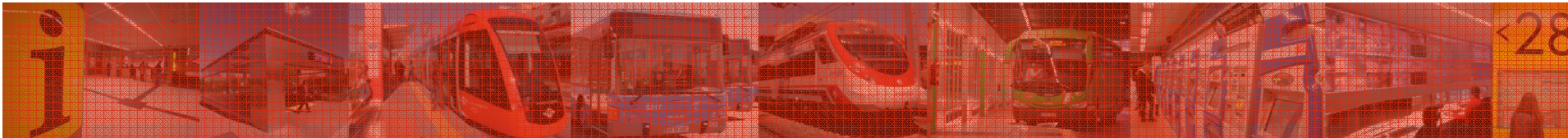


INTEGRACIÓN ADMINISTRATIVA

Órganos del CRTM

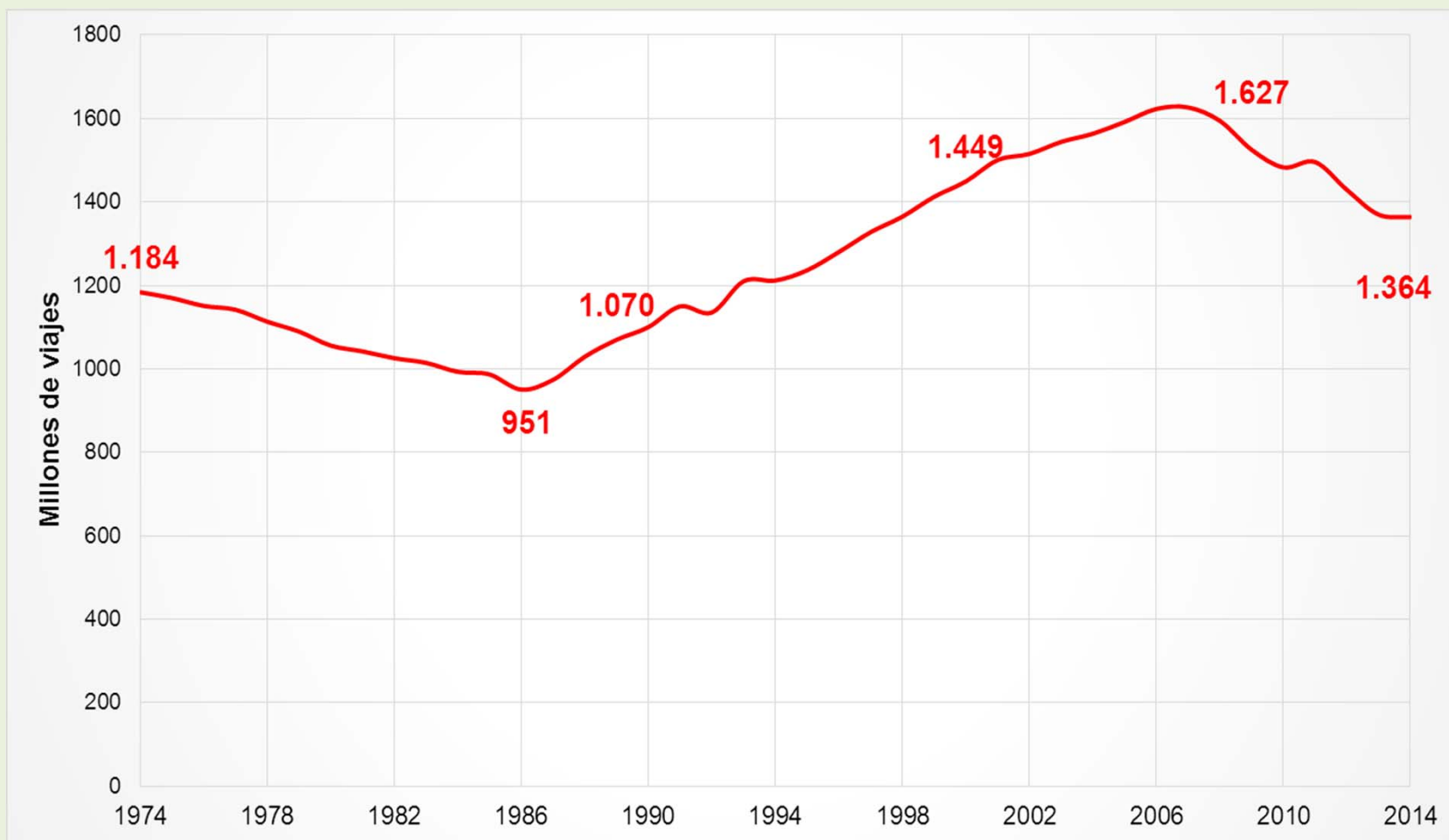
- **El Consejo de Administración** está formado por 20 miembros:
 - 7 representantes de la Comunidad de Madrid
 - 3 representantes del Ayuntamiento de Madrid
 - 3 representantes de otros Ayuntamientos
 - 2 representantes del Gobierno Central
 - 2 representantes de Asociaciones de Empresarios
 - 2 representantes de los Sindicatos
 - 1 representante de las Asociaciones de Consumidores+ 2 Observadores sin derecho a voto: Director Gerente del CRTM y Secretario del Consejo de Administración.

- **Presidencia** CRTM: Consejero de Transportes Comunidad de Madrid
- **Vicepresidente**: Concejal de Transportes Ayuntamiento Madrid
- **Comité Ejecutivo**: formada por 6 miembros
- **Dirección General**



PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2013-2025

EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO





ÍNDICE

- LA NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
- ALCANCE DEL PLAN
- ANÁLISIS DE EXPERIENCIAS INTERNACIONALES
- ÁMBITO DEL PLAN
- LA ARTICULACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO
- LA SOSTENIBILIDAD DEL MODELO
- TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN
- DIAGNÓSTICO
- OBJETIVOS DEL PLAN (2013-2025)
- PARTICIPACIÓN PÚBLICA
- MEDIDAS DEL PLAN
- SEGUIMIENTO DEL PLAN



LA NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Antecedentes

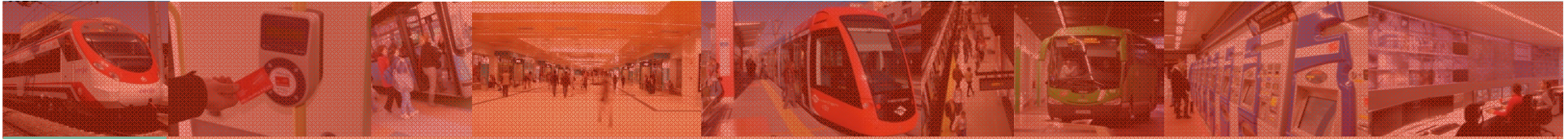
- ❑ El sistema de transportes es fundamental para el desarrollo económico y la calidad de vida. Las pautas de movilidad han ido evolucionando hacia un esquema en exceso basado en el vehículo privado con el consiguiente impacto en la calidad de vida ciudadana.
- ❑ Cada vez existe una mayor conciencia de la necesidad de impulsar formas sostenibles de desplazamiento,
- ❑ En los últimos años, el CRTM ha desarrollado dos líneas de trabajo este sentido:
 - El impulso a la redacción de Planes de Movilidad Urbana Sostenible municipales (PMUS).
 - La evaluación de los efectos potenciales del planeamiento urbanístico sobre la movilidad y, en caso necesario, la introducción de recomendaciones.
- ❑ No obstante era necesario establecer unas Directrices Estratégicas a nivel regional en este ámbito.



LA NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

El papel de la Unión Europea

- ❑ La Unión Europea lleva ya más de dos décadas insistiendo en la reducción de los GEIs producidos, en gran medida, por la circulación de vehículos a motor.
- ❑ Los hitos principales de la U.E. en la elaboración de una política global sobre transportes y movilidad son:
 - **Libro Blanco** del Transporte (2001 y 2006)
 - **Libro Verde** de la movilidad urbana (2007)
 - **Plan de Acción** sobre la **movilidad urbana** (2009)
- ❑ El Libro Verde señala cinco objetivos fundamentales:
 - Unas ciudades con **circulación fluida**
 - Unas ciudades más **ecológicas**
 - Un transporte urbano **más inteligente**
 - Un transporte urbano **accesible**
 - Un transporte urbano **seguro y protegido**



LA NECESIDAD DE UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible

- La Estrategia define unos objetivos y diseña un conjunto de 53 medidas agrupadas en seis conjuntos temáticos. Dentro de las medidas, las de mayor aplicación a escala regional son:
 - potenciar el **urbanismo de proximidad**;
 - vincular la **planificación urbanística** con la oferta de transporte público y no motorizado;
 - promover plataformas logísticas;
 - **optimizar** la utilización de las **infraestructuras existentes**;
 - hacer **estudios de evaluación** de la movilidad generada;
 - implantar **planes de movilidad sostenible**;
 - priorizar el **transporte público**;
 - **vehículo limpio y eficiente; combustibles alternativos**
 - **eficiencia energética y servicios públicos de transporte**;
 - **nuevas tecnologías en sistemas de tracción**



ALCANCE DEL PLAN

- ❑ El objetivo principal: desarrollar un **Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid**
- ❑ Se trata, por tanto, de la elaboración de una **hoja de ruta** de la movilidad en la Comunidad de Madrid a partir de los siguientes hitos:
 - **Diagnóstico** de la **movilidad** en la Comunidad de Madrid.
 - **Definición de objetivos** del Plan Estratégico.
 - Proceso de **participación** de los distintos agente implicados.
 - Elaboración de **propuestas** del Plan.
 - **Evaluación y seguimiento** del Plan e instrumentos asociados
- ❑ El carácter regional del Plan remite a las grandes directrices y líneas de planificación de la movilidad en el territorio de la Comunidad de Madrid.
- ❑ **Ámbito funcional**:
 - Movilidad obligada y no obligada,
 - Desplazamientos intermunicipales.
- ❑ **Ámbito temporal**: 2013-2025.



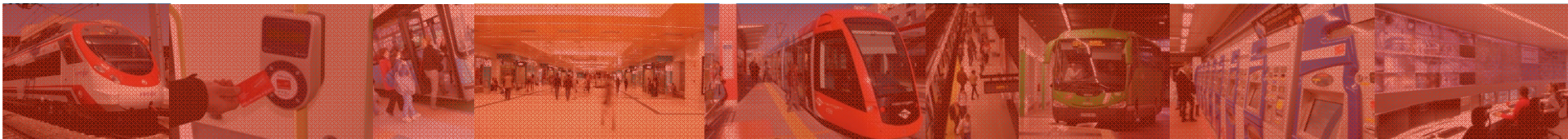
TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

El marco demográfico y territorial

- ❑ La Comunidad de Madrid está formada por 179 municipios, más 8.000 km² y 6,5 millones de habitantes
- ❑ Estructura funcional en tres zonas :
 - Municipio de Madrid.
 - Corona metropolitana.
 - Corona regional
- ❑ Dinámica demográfica últimas décadas:
 - La pérdida de población del municipio de Madrid
 - El aumento demográfico de las coronas metropolitana y regional.



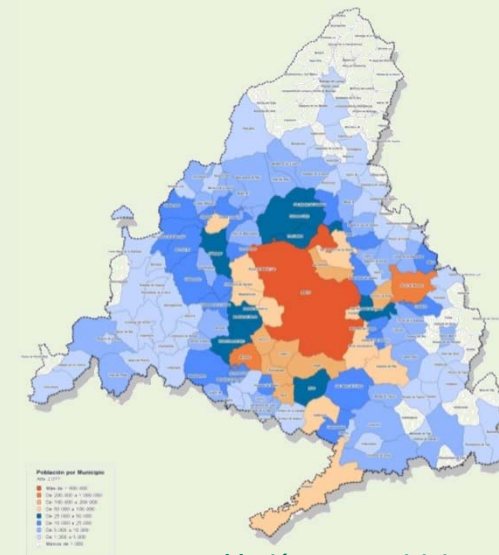
Estructura territorial de la Región



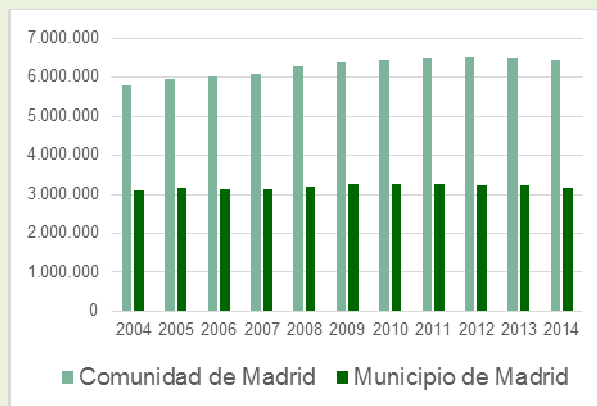
TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

El marco demográfico y territorial

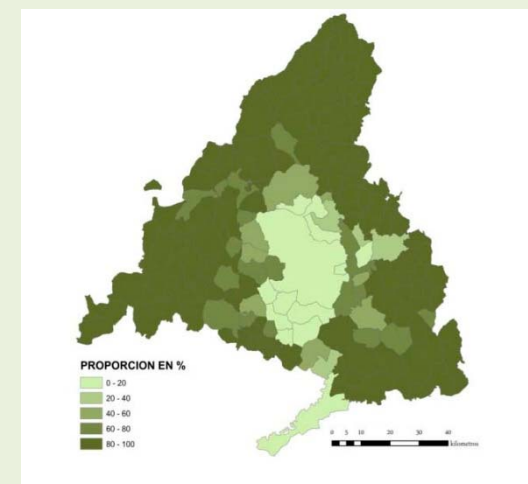
- ❑ La población de la Comunidad de Madrid, a 1 de enero de 2014, es de 6.454.440 habitantes.
- ❑ En el periodo 2001-2011 la población de la Comunidad ha aumentado en 1,1 millones de habitantes.
- ❑ La capital, concentra 3,2 millones de habitantes, lo que representaba el 49,8.
- ❑ Los 10 municipios más grandes de la Comunidad (de más de 100.000 hab.) concentran el 73,2% de la población.



Población por municipios



Evolución de la población 2004-2014



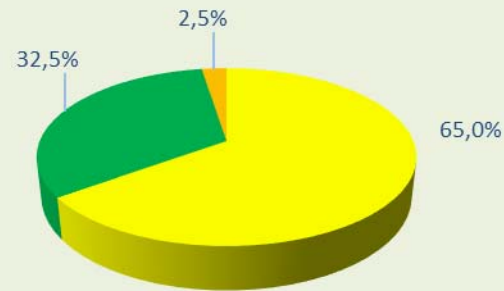
% Viv. Unifamiliar sobre total



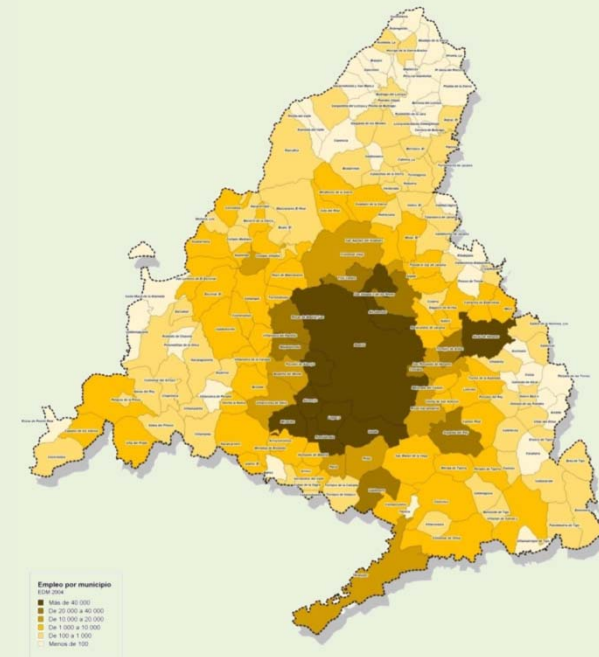
TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

Empleo y Centros de Atracción

- Madrid y los municipios más poblados concentran la mayor parte del empleo.



■ Corona A Madrid ■ Corona B Metropolitana ■ Corona C Regional



Empleo por municipios

1. Empleo por coronas de la Comunidad de Madrid (2014)

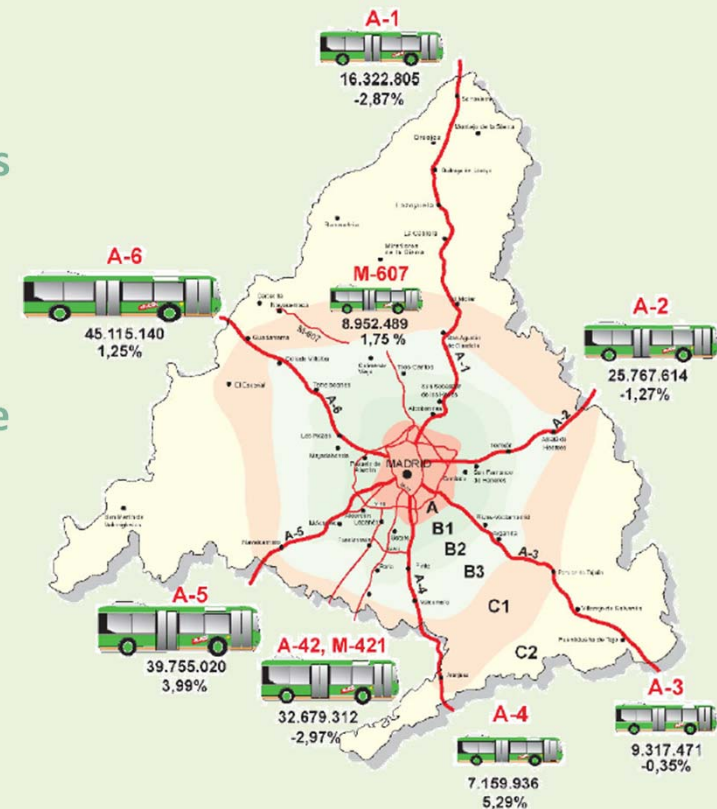
CORONA	EMPLEO	%
Corona A Madrid	1.812.851	65,0%
Corona B Metropolitana	906.425	32,5%
Corona C Regional	69.725	2,5%
Total	2.789.002	100,0%



TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

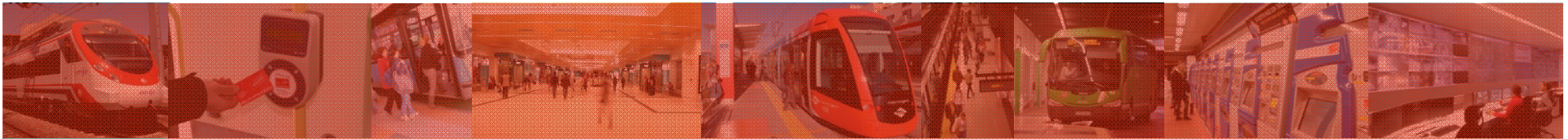
El sistema de transportes de la Región

- ❑ La red de **Cercanías de Madrid**: 9 líneas , 92 estaciones, 382, 4 Km.
- ❑ La red de **Metro** : 12 líneas, 238 estaciones y 287,01 Km
- ❑ La red de **Metro Ligero**: con 4 líneas y 36 km.
- ❑ La Región dispone de más de 348 líneas de **autobuses interurbanos**, 20.278 km de red.
- ❑ 38 municipios, además de Madrid, cuentan una red específica de **líneas urbanas**.
- ❑ Carriles bus: 94,5 km de carriles bus en Madrid. Existen 19,2 Km de carriles bus interurbanos.



Red de Autobuses Interurbanos. Demanda por corredores. 2012

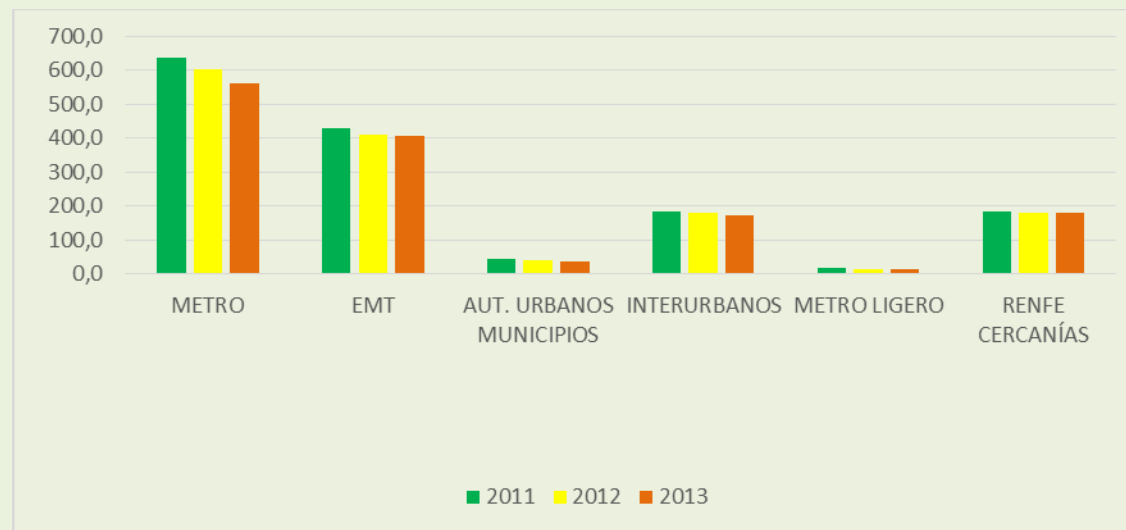




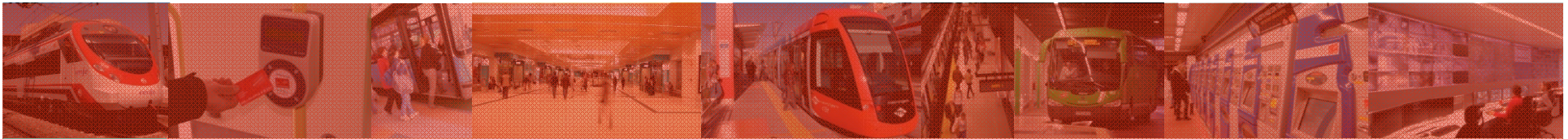
TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

Demanda y caracterización de la movilidad

- ❑ En 2014 se realizaron 1.369 millones de viajes en el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid, un 4,2% menos que el año anterior.
- ❑ El Metro es el modo con mayor participación el conjunto de la demanda (42,3%), seguido de los autobuses urbanos de la EMT de Madrid (28,6%).



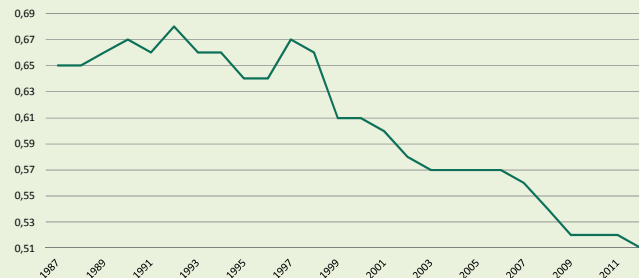
Evolución de la Demanda Anual por Modos



TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

El sistema de transportes de la Región

- ❑ La red de carreteras de la Comunidad de Madrid tiene una longitud de 3.353 km.
- ❑ Entre 2000 y 2011 la red de carreteras ha aumentado en 181 Km, un 6,7 %, muy por encima de la media nacional.
- ❑ La red gestionada por la CM en 2014 tiene una longitud de 2.574 km:
 - Red principal: 663 km
 - Red secundaria: 634 km
 - Red local: 1.277 km.



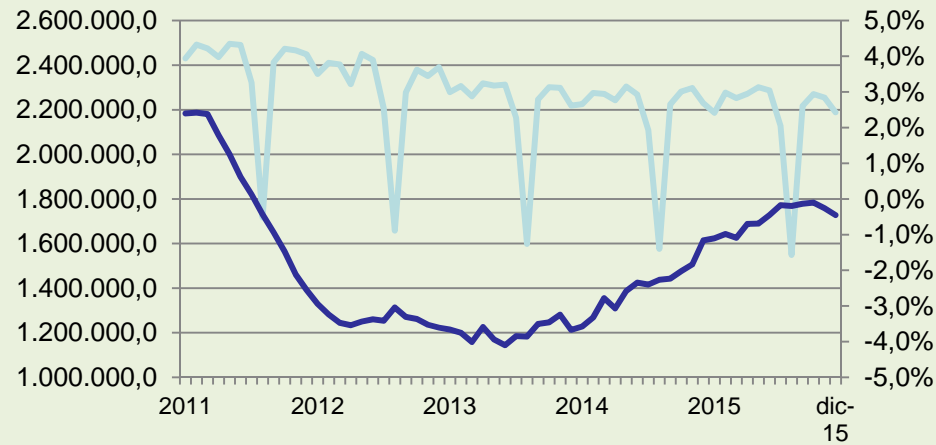
Kilómetros de red por cada 1000 habitantes



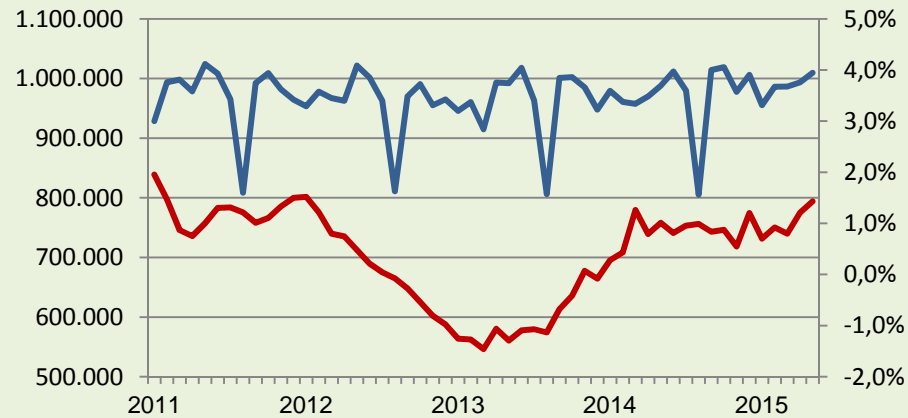


TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2013-2025



Intensidades de Tráfico Accesos M-30 municipio de Madrid



Evolución Accesos Radiales M-40 a Madrid





TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

Demanda y caracterización de la movilidad

- ❑ La tasa de motorización ha aumentado (1985-2013) de 335 a 680 veh/1.000 hab.
- ❑ En comparación con otras provincias, no es una tasa elevada.
- ❑ La Comunidad de Madrid presenta uno de los índices más altos de hogares sin vehículo (30,5%) y de vivienda sin plaza de garaje (57,9%).

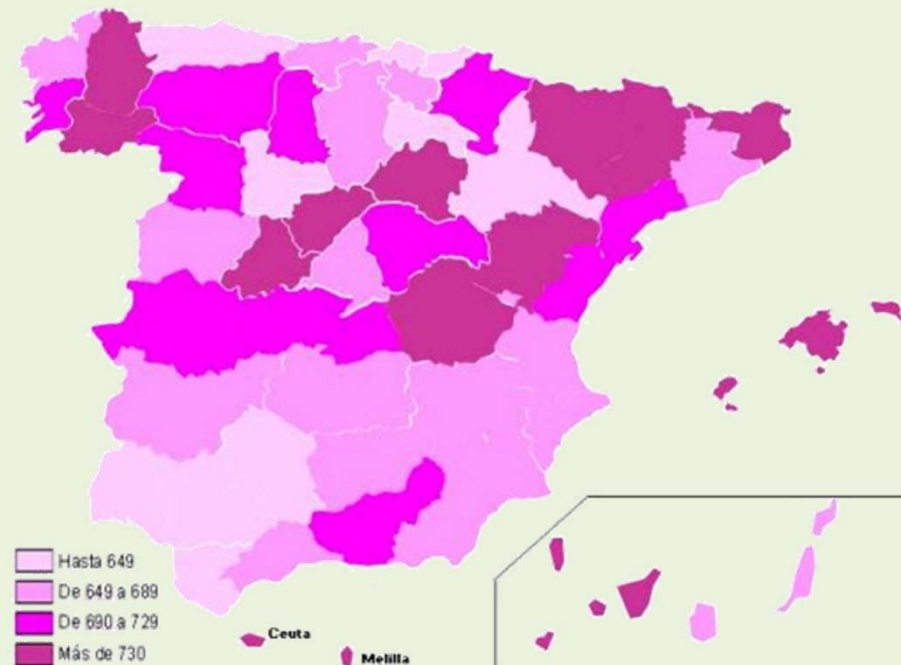


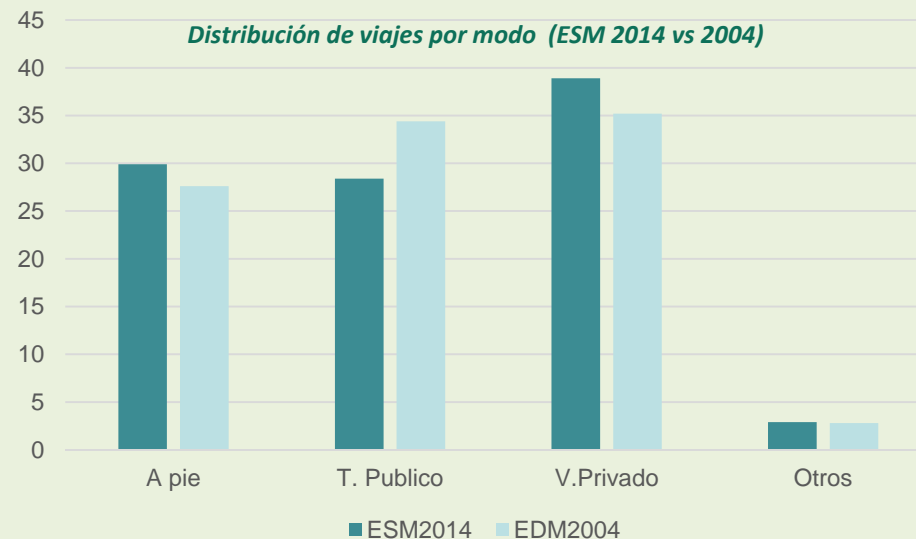
Figura 3. Parque de vehículos por mil habitantes. Año 2010



TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

Demanda y caracterización de la movilidad

- ❑ Según la ESM2014, en la Comunidad de Madrid la producción de viajes por habitante es de 2,5 viaj/día (2,7 en 2004).
- ❑ El mayor peso corresponde a la movilidad obligada:
 - motivo trabajo y estudio, 41,8% (58,2%)
- ❑ La movilidad no obligada tiene un peso total del 58,2% (43,6%),
- ❑ Cada día son más diversos los motivos por los que la gente se desplaza y, en consecuencia, la movilidad es más compleja.





TERRITORIO, SISTEMA DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD EN LA REGIÓN

Demanda y caracterización de la movilidad

- ❑ El transporte público ha perdido peso respecto al vehículo privado a pesar de la considerable inversión realizada en los últimos años.

Evolución del reparto modos motorizados / no motorizados

AÑO	NO MOTORIZADOS	MOTORIZADOS
1981	58,0%	42,0%
1986	47,5%	52,5%
1996	37,0%	63,0%
2004	31,1%	68,9%
2014*	29,9%*	70,1%*

Evolución del reparto entre medios motorizados: transporte público / vehículo privado

AÑO	TRANSPORTE PÚBLICO	VEHÍCULO PRIVADO
1981	68,5%	31,5%
1986	58,0%	42,0%
1996	54,0%	46,0%
2004	49,3%	50,7%
2014*	42,2%*	57,8%*



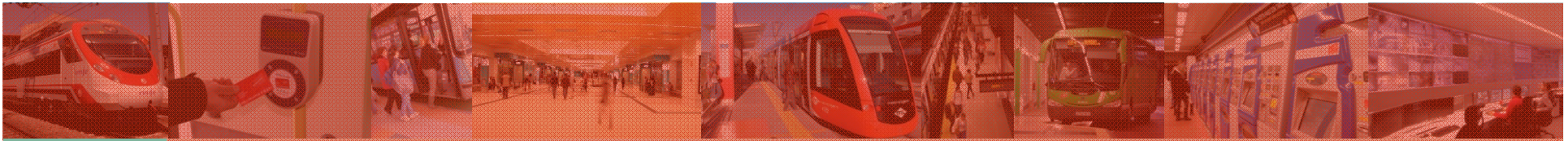
DIAGNÓSTICO

Aspectos territoriales y demográficos

- ❑ Los sectores exteriores de la Comunidad de Madrid crecen, en términos absolutos, casi tanto como los de la Corona Metropolitana
- ❑ Se constata la tendencia a que continúe, e incluso, se acelere, el proceso de expansión metropolitana.
- ❑ La congelación de este proceso de crecimiento y de expansión motivada por la crisis, puede constituir una oportunidad extraordinaria para reconducir esta tendencia a la expansión territorial y la dispersión urbana

Crecimiento demográfico por coronas (miles de habitantes / %)

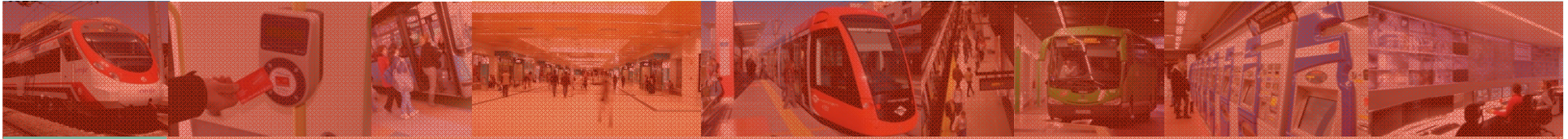
MUNICIPIO/ÁREA	POBLACIÓN		VARIACIÓN	
	2005	2011	ABSOLUTA	%
Madrid	3.155	3.265	110	3,5
Corona metropolitana	2.099	2.316	217	10,3
Exterior metropolitano	709	907	198	27,9
TOTAL	5.954	6.490	625	9,0



DIAGNÓSTICO

La demanda de movilidad

- ❑ Los desplazamientos no motorizados pierden peso frente a los motorizados. La movilidad ciclista tiene escasa participación en la movilidad global.
- ❑ La expansión metropolitana, las **bajas densidades** y la **separación de actividades** en el territorio, han provocado la dispersión de la demanda de movilidad.
- ❑ Existe una gran inercia en la **tendencia al aumento de la movilidad** urbana e interurbana en **automóvil** en la Comunidad de Madrid.
- ❑ **No se ven indicios** de que, como consecuencia de los recientes años de crisis, se haya iniciado espontáneamente un **cambio en el modelo** de movilidad, que impulse tendencias distintas a las que se vienen produciendo en las últimas décadas.



DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

❑ Red de Metro y Metro Ligero

- El desarrollo sin precedente en los últimos 15 años de las infraestructuras de metro han completado la vertebración, conectividad y estructura de la red.
- En el municipio de Madrid el 78% de la población dispone de una estación de Metro a menos de 600 m.
- La demanda de Metro en 2013 es similar a la existente antes de los dos últimos planes de ampliación de la red (2002).
- La estrategia de transportes de la Comunidad de Madrid debe **potenciar la conectividad y complementariedad** de las distintas redes.



DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

❑ Red de autobús urbano

- La red de EMT de Madrid responde a una doble función:
 - Transporte de proximidad dentro de los barrios y de conexión de éstos con el centro de la ciudad.
 - Aporte o alimentación de los modos de alta capacidad (Metro o Cercanías) en las áreas más periféricas .
- El 98% de la población de Madrid dispone de una parada de EMT a menos de 300 metros.
- La pérdida de viajeros de EMT se viene produciendo desde 1999, en clara relación con puesta en marcha de los distintos planes de extensión de la red de Metro.
- Para garantizar la regularidad y la velocidad comercial es necesario extender la **red de carriles-bus y plataformas reservadas.**

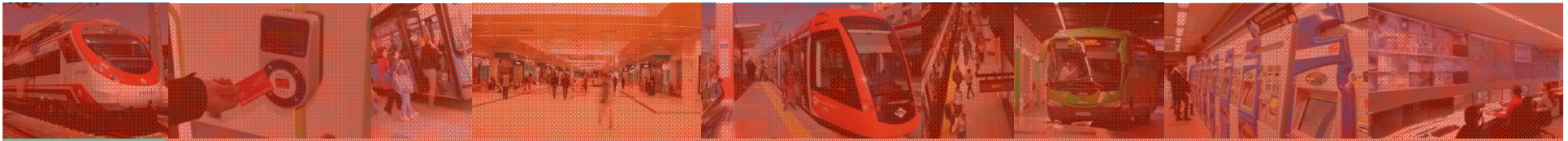


DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

❑ Red de Autobús Interurbano

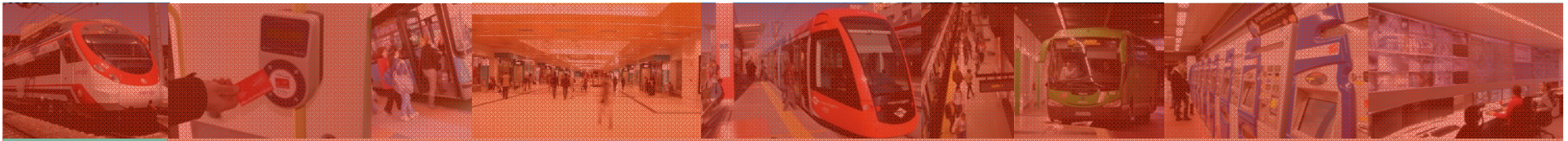
- Las líneas de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid son gestionadas por empresas privadas: 27 operadores/ 30 concesiones administrativas
- La red de autobuses interurbanos tiene una cobertura territorial elevada.
- En los corredores de entrada a Madrid, los autobuses interurbanos representan el 2-3% del tráfico, pero canalizan el 30-40% de la demanda.
- La flexibilidad de este modo es muy adecuada a la configuración que van adoptando los nuevos desarrollos de la Corona Metropolitana.
- Es necesario continuar la línea de **modernización** del servicio y seguir trabajando en la **estructura funcional** de los servicios.
- Establecer **plataformas reservadas en los ejes radiales**.



DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

- ❑ **Red de Ferrocarril de Cercanías**
 - Desde los años 90 del siglo pasado, el tren de Cercanías de Madrid ha conocido un desarrollo importante en su nivel y calidad de servicio
 - La apertura del nuevo túnel Atocha-Chamartín ha permitido duplicar la oferta en el tramo más cargado de la red.
 - La apertura de la estación de Sol (2009) y de la conexión a la T4 (2011) han elevado de forma importante el potencial de la red.
 - El Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2009-2015, que incluye **destacadas actuaciones** en la red de Cercanías de Madrid, presenta un importante **retraso en el desarrollo** de los proyectos previstos.

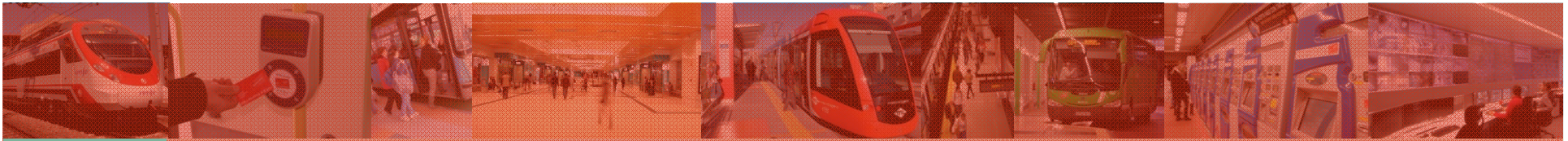


DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

❑ Intercambiadores

- La expansión de la Comunidad de Madrid en los últimos años y la congestión de las redes de carreteras, así como los nuevos esquemas de transporte y accesibilidad han llevado a nuevos esquemas de movilidad que simplifican los viajes y las cadenas modales asociadas.
- El Plan de Intercambiadores del CRTM y el Plan de Áreas Intermodales de la ciudad de Madrid han establecido una base sólida para una red jerarquizada de puntos de intercambio.
- Es necesario **completar** este **esquema** con una red de intercambiadores comarcales.



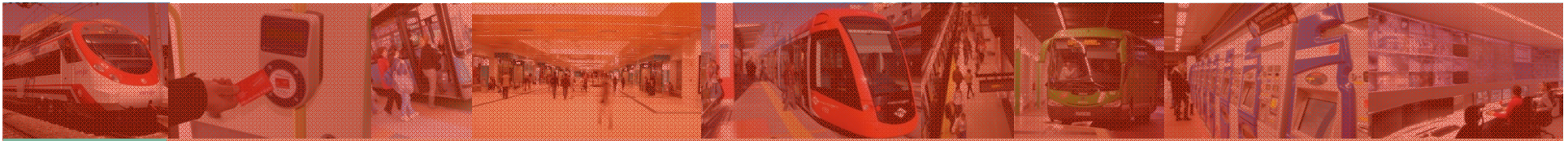
DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

□ Aparcamientos de disuasión

- Cada día, un millón de vehículos acceden al municipio de Madrid
- La dotación de P+R de Madrid es baja y debería triplicarse.
- Esto permitiría retirar unos 50.000 veh. de la carretera en hora punta
- La ampliación de la oferta de P+R requiere un acuerdo entre ayuntamientos, Comunidad de Madrid, CRTM y operadores.



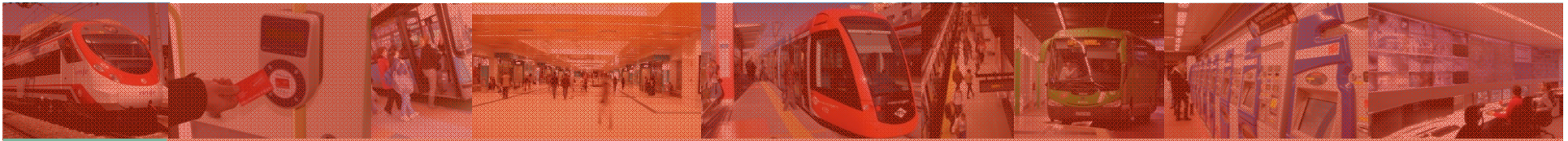


DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

❑ Red de Carreteras

- La red del Estado y la red de la Comunidad de Madrid concentran las mayores intensidades de tráfico.
- 2012 es el quinto año consecutivo que el tráfico disminuye en la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
- En la red gestionada por la Comunidad de Madrid las intensidades medias (IMD) en 2014 han sido:
 - Red principal: 21.525 veh/día
 - Red secundaria: 4.412 veh/día
 - Red local: 2.137 veh/día
- La programación, desarrollo y **gestión de la red** debe enfocarse desde criterios de sostenibilidad frente a la simple provisión de más oferta.

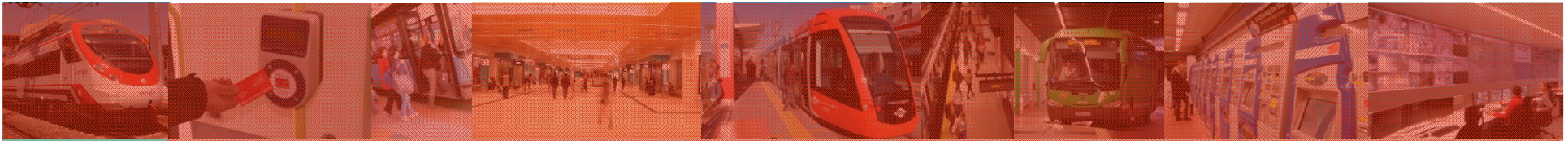


DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

Red Peatonal y Ciclista

- **No existe** una red de infraestructuras operativa para los desplazamientos **intermunicipales** a pie o en bicicleta.
- La red viaria de alta capacidad conforma un **espacio muy fragmentado** que dificulta establecer redes peatonales adecuadas a escala regional comarcal o intermunicipal.
- **Obstáculos** a la movilidad ciclista intermunicipal:
 - el riesgo de accidente
 - falta de acondicionamiento de las vías



DIAGNÓSTICO

El sistema de transportes

☐ Transporte de Mercancías

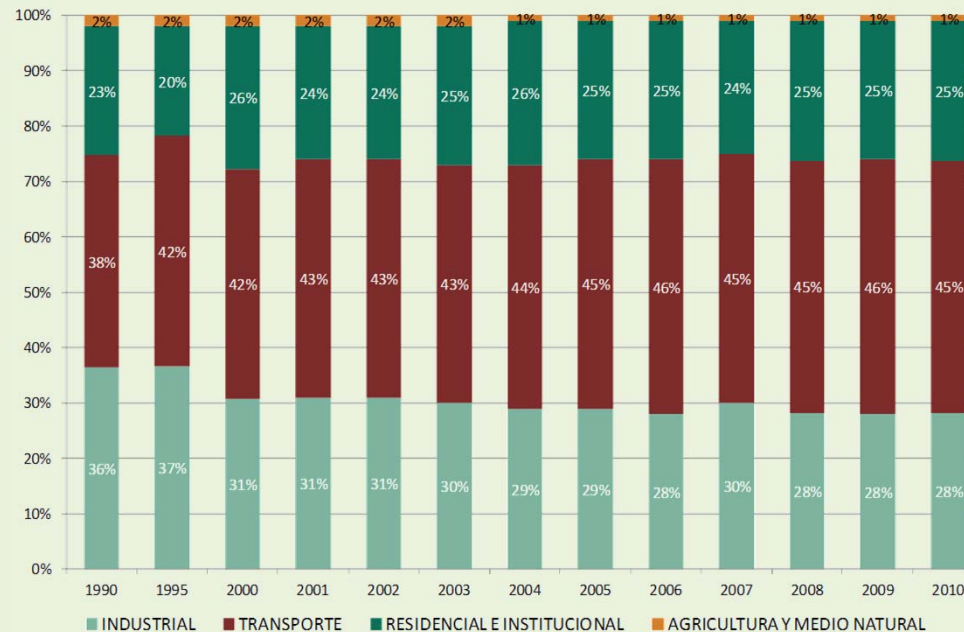
- La excelente accesibilidad de la Región la sitúan en primer lugar a escala ibérica y en quinto lugar a nivel europeo.
- La **carretera** es el modo **predominante** en la logística exterior de la Comunidad de Madrid.
- La logística interior y exterior de la Región supone una importante utilización de la capacidad viaria.
- Entre las directrices del Plan de Infraestructuras Logísticas de la Comunidad de Madrid destacan el fomento de la intermodalidad ferroviaria y el impulso de las TICs.
- La **logística ferroviaria** se encuentra condicionada por la **escasa capacidad** asignada a los tráficos de mercancías, debido a la prioridad de los servicios de Cercanías. **Potenciación** tráfico ferroviario de mercancías.



DIAGNÓSTICO

Calidad del Aire y Cambio Climático

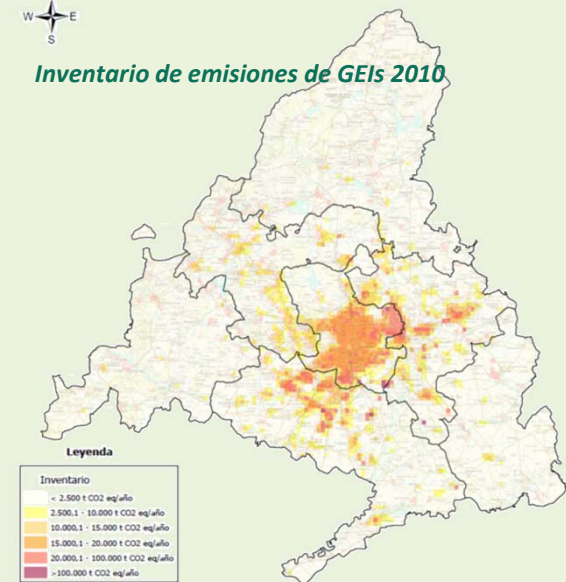
- ❑ La evolución de las emisiones de GEIs está muy relacionada con la evolución de la actividad económica.
- ❑ El sector transporte es el principal emisor de GEIs, seguido por el industrial.
- ❑ El sector transporte ha visto aumentado su peso en la emisión de GEIs, hasta alcanzar el 45% del total.

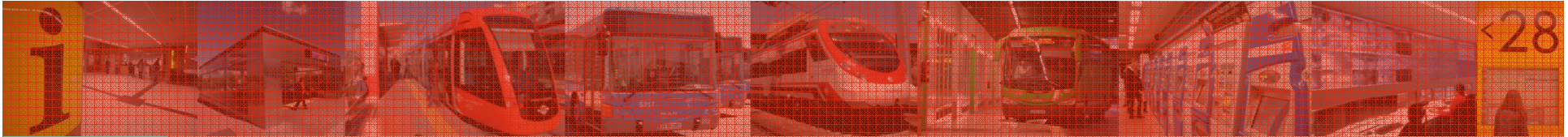


Evolución de la aportación por sectores a las emisiones de GEIs.

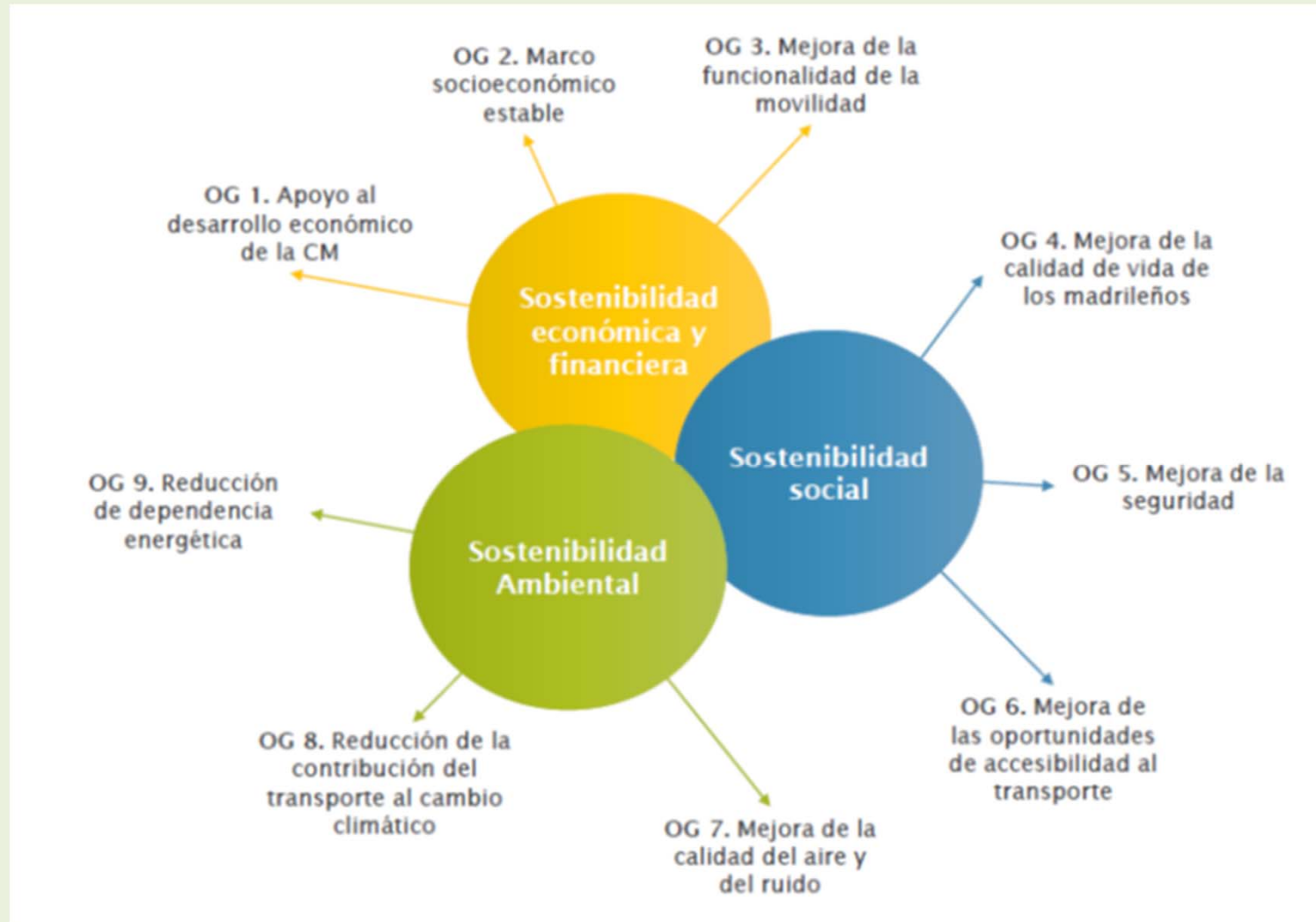


Inventario de emisiones de GEIs 2010





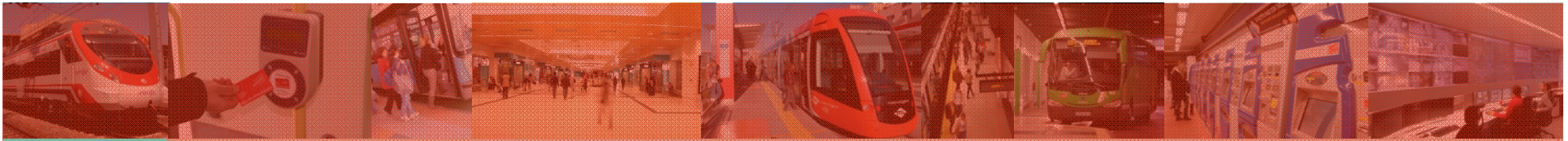
OBJETIVOS DEL PLAN (2013-2025)





MEDIDAS DEL PLAN

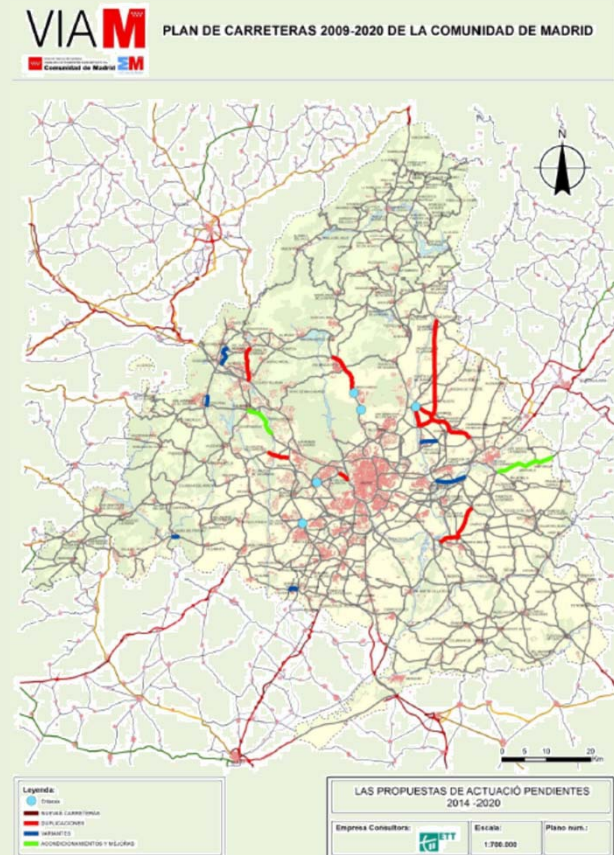
- El Plan se articula en torno a 12 medidas, de acuerdo con la guía de elaboración de PMUS, y más de 200 acciones:
 - Medidas de control y regulación del tráfico y estructura de la red viaria
 - Medidas de gestión ligadas al vehículo privado
 - Medidas de potenciación del transporte colectivo
 - Medidas de recuperación de la calidad urbana
 - Medidas de gestión de la movilidad
 - Medidas de accesibilidad universal
 - Medidas relacionadas con el transporte de mercancías
 - Medidas de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas
 - Medidas de calidad ambiental y ahorro energético
 - Medidas de planes de transporte al trabajo y grandes centros de actividad
 - Medidas para la mejora de la seguridad vial
 - Medidas de Seguimiento del Plan

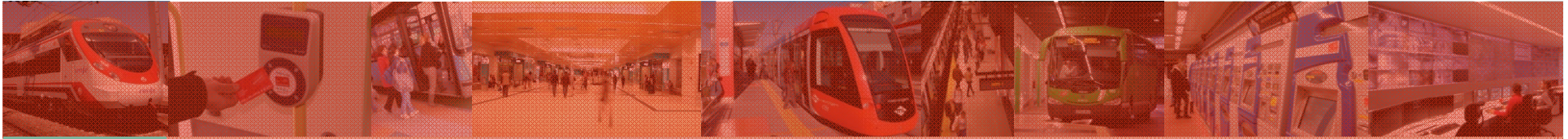


MEDIDAS DEL PLAN

1. Control y regulación del tráfico y estructura de la red viaria:

- Mejora de la movilidad de proximidad y espacio público
- Integración urbana de las vías de acceso a los municipios
- Implantación de Áreas de Prioridad Residencial
- Control del estacionamiento
- Control de la circulación
- Gestión del transporte turístico y discrecional
- Actuaciones del Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid

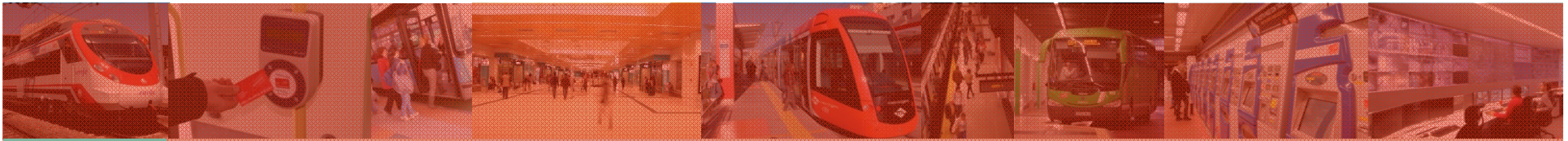




MEDIDAS DEL PLAN

2. Gestión ligada al vehículo privado:

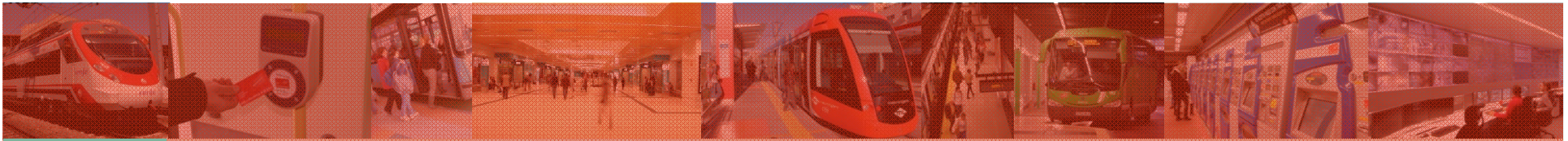
- Aparcamientos de disuasión P&R
- Políticas de regulación de aparcamientos:
 - Identificación de áreas y periodos horarios en los que pueda implantarse satisfactoriamente esta medida
 - Control de seguimiento de la regulación para determinar el cumplimiento de objetivos



MEDIDAS DEL PLAN

3. Potenciación del transporte colectivo:

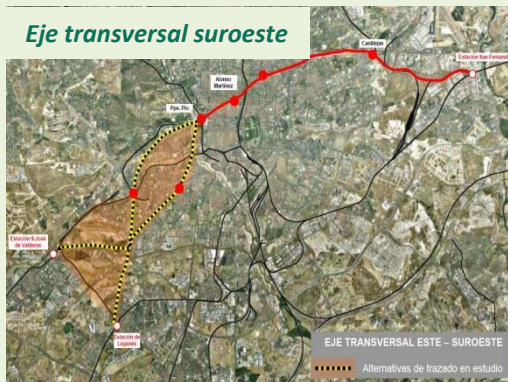
- ❑ Relaciones preferentes de conectividad estratégica:
 - Desarrollo de soluciones para relaciones preferentes de conectividad estratégica
 - Conexiones con nuevos desarrollos urbanísticos
- ❑ Infraestructuras de Cercanías
 - Eje Transversal Este – Suroeste
 - San Sebastián de los Reyes – San Agustín de Guadalix y Algete
 - Colmenar Viejo – Soto del Real
 - Parla – Torrejón de la Calzada – Torrejón de Velasco
 - Humanes – Griñón
 - Vía Borde de Cercanías
 - Ampliaciones de capacidad
 - Nuevas estaciones intermedias



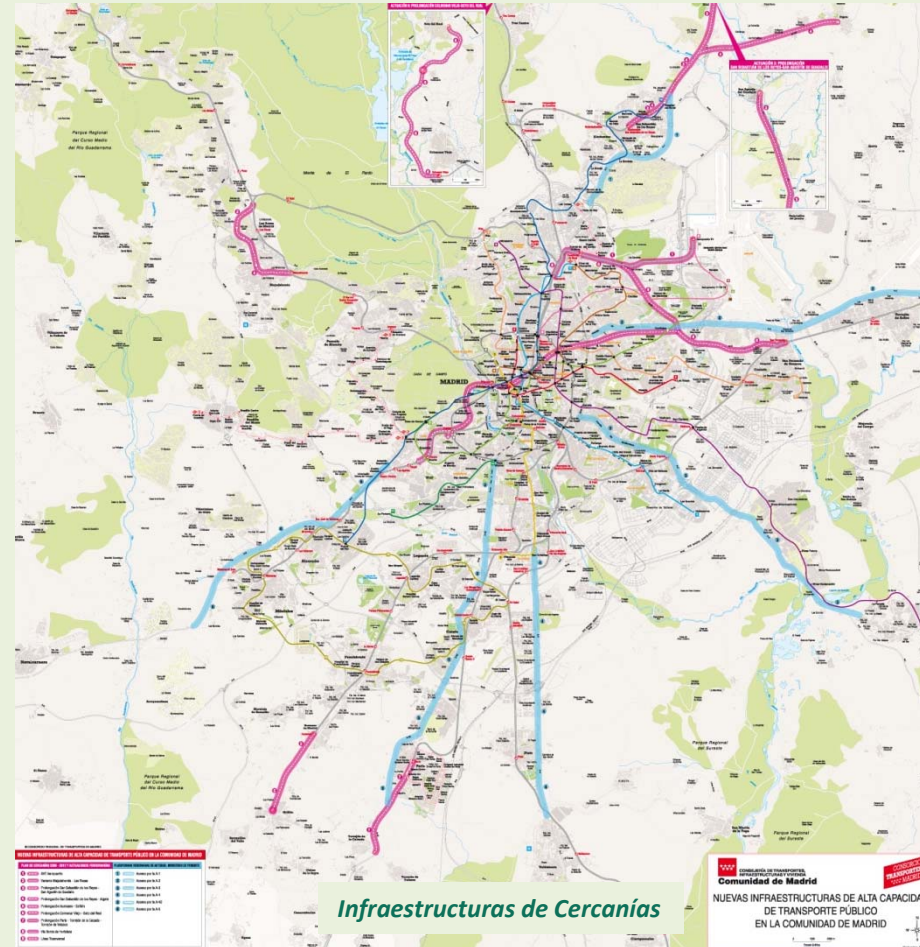
MEDIDAS DEL PLAN

3. Potenciación del transporte colectivo:

☐ Infraestructuras de Cercanías

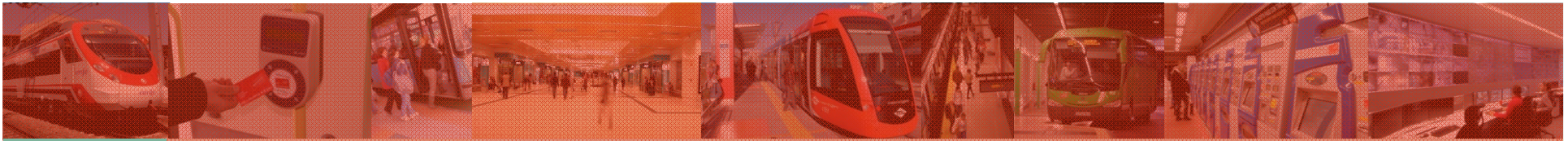


Línea San Sebastián de los Reyes - San Agustín de Guadalix / Algete



Infraestructuras de Cercanías

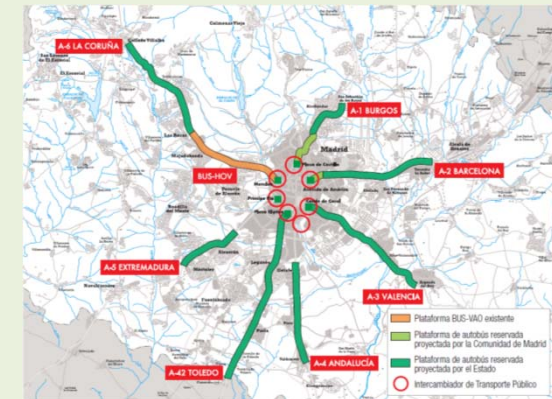
COMUNIDAD DE MADRID
Comunidad de Madrid
 NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE ALTA CAPACIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

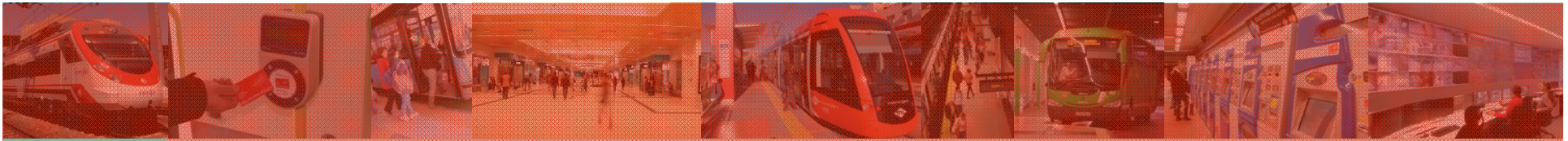


MEDIDAS DEL PLAN

3. Potenciación del transporte colectivo:

- ❑ Plataformas reservadas de acceso a Madrid
 - A-1; Itinerario M-40 – Acceso Norte a San Sebastián de los Reyes
 - A-2; Itinerario M-30 – Alcalá de Henares
 - A-3; Itinerario M-30 – Arganda
 - A-4; Itinerario Madrid– Seseña
 - A-5; Itinerario Madrid-Móstoles
 - A-6; Itinerario Las Rozas – Collado Villalba
 - A-42; Itinerario Plaza Fernández Ladreda – Límite provincial de Toledo

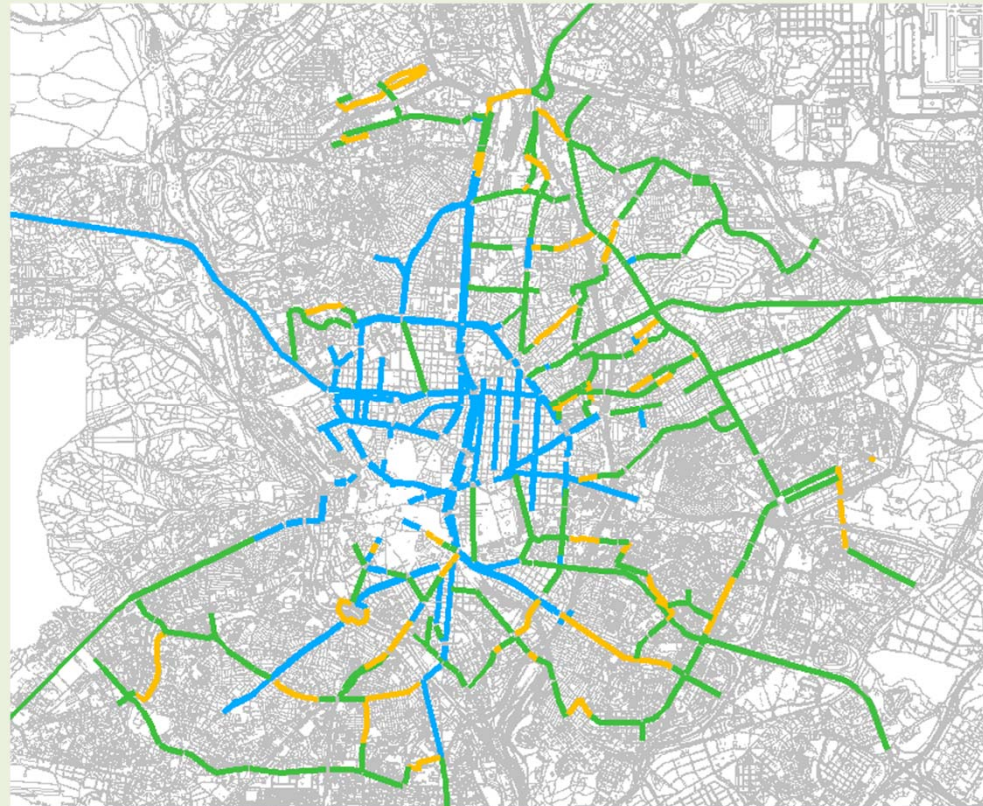




MEDIDAS DEL PLAN

3. Potenciación del transporte colectivo:

- ❑ Carriles bus y prioridad semafórica
 - Ampliación de la red de carriles-bus
 - Sistemas de priorización semafórica para el transporte público

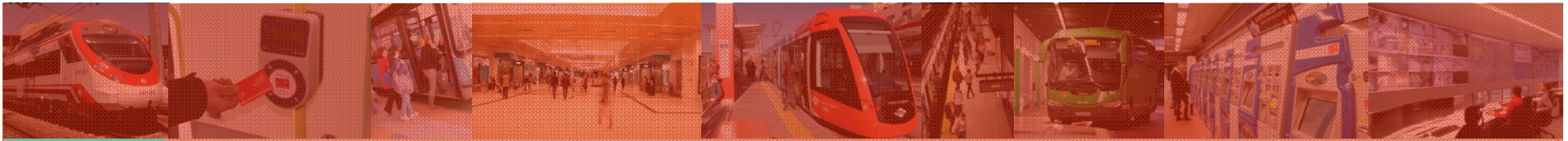




MEDIDAS DEL PLAN

3. Potenciación del transporte colectivo:

- Modernización de los servicios
 - Mejoras en la **calidad del servicio**
 - Establecimiento de Planes de Calidad
 - Certificación de calidad de los servicios
 - Medidas **tecnológicas**
 - Instalación del Sistema de Ayuda a la Explotación
 - Sistemas de comunicación inalámbricos con capacidad de transmisión en tiempo real
 - Implantación de un sistema dinámico de información para el usuario
 - Sistemas de comunicaciones de voz y datos de tecnología inalámbrica (WI-Fi GSM/GPRS; UMTS...)
 - Mejoras en la **flota** y en el equipamiento



MEDIDAS DEL PLAN

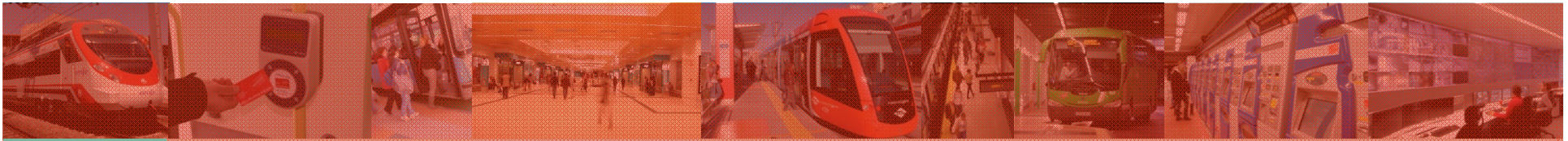
3. Potenciación del transporte colectivo:

Sistema tarifario

- Implantación de la Tarjeta de Transporte Público sin contacto TTP
- Fomento de la fidelización del usuario habitual
- Promociones ocasionales a colectivos no usuales, fines de semana, festivos, etc.
- Integración tecnológica entre transporte público y otros modos de transporte mecanizados
- Revisión de los convenios del CRTM con Administraciones Locales y Acuerdos suprarregionales
- Políticas comerciales y de marketing personalizado

Transporte discrecional: complementariedad y compatibilidad con el transporte público

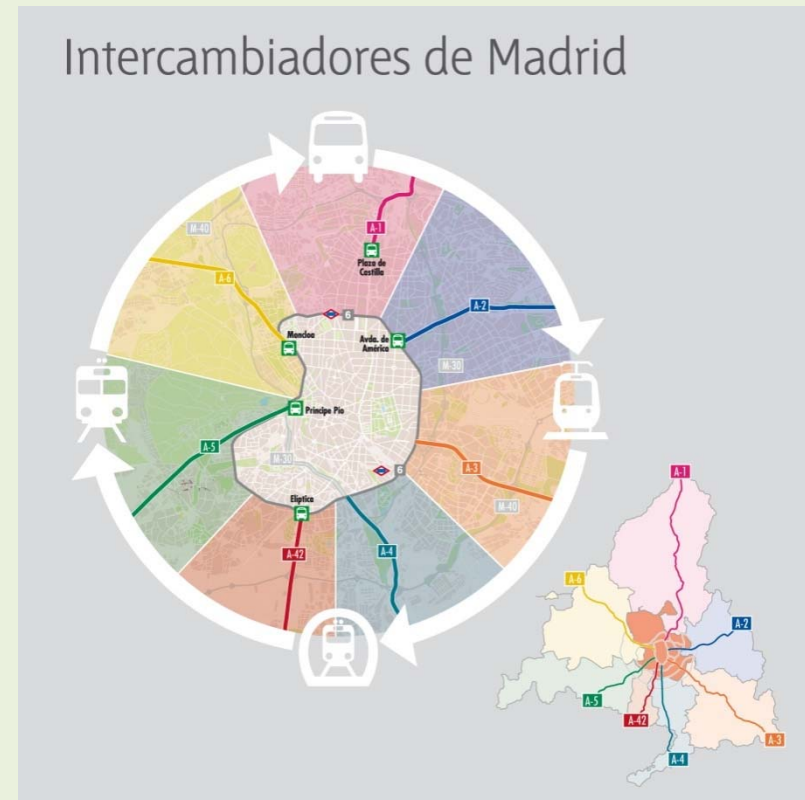
Taxi: complementariedad y compatibilidad con el transporte público

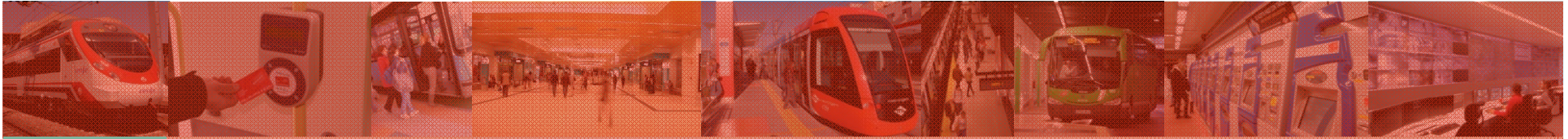


MEDIDAS DEL PLAN

3. Potenciación del transporte colectivo:

- ❑ Mejora de la **información en tiempo real**
 - Impulso de la actividad del Centro Integral de Gestión del Transporte Público (CITRAM)
- ❑ **Intermodalidad**
 - Plan de Intercambiadores de transporte en la ciudad de Madrid.
 - Plan de Áreas Intermodales.
 - Plan de Intercambiadores comarcales de la Comunidad de Madrid

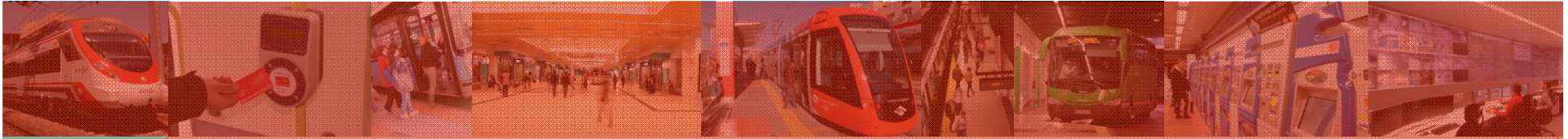




MEDIDAS DEL PLAN

4. Aumento de la calidad de vida urbana:

- ❑ Coordinación con los **PGOU**:
 - Protección del espacio público, funcionalmente diverso, accesible, seguro y saludable.
- ❑ Fomento de la **movilidad peatonal y ciclista**
 - Determinación y propuesta de mejora de la red básica de peatones
 - Determinación y propuesta de mejora de la red básica ciclista
- ❑ Infraestructuras regionales: **Corredores ecológicos**
 - Vía verde de Fuencarral (Madrid / Alcobendas / San Sebastián de los Reyes)
 - Vía verde de Alcobendas (Valdebebas / Rio Jarama)
 - Vía Verde de Coslada (Madrid / Coslada / Torrejón)
 - Vía verde de Getafe (Castella / Arroyo Culebro / Getafe)
 - Vía verde de Tetuán (Dehesa de Tetuán / Campamento / Alcorcón)
 - Vía verde de Aravaca (Casa de Campo / Monte del Pilar)



MEDIDAS DEL PLAN

5. Gestión de la movilidad:

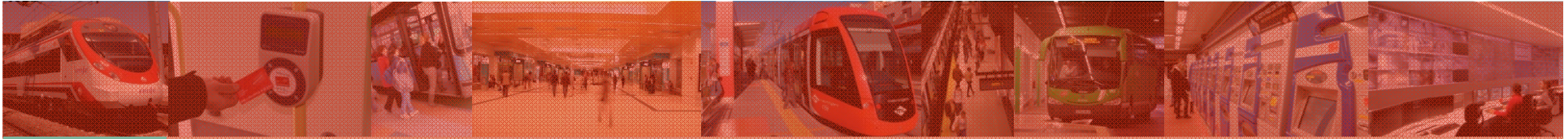
Coche compartido:

- Carpooling
- Car-Sharing

Incentivar la **complementariedad y compatibilidad** con el **transporte público**.

Camino escolar

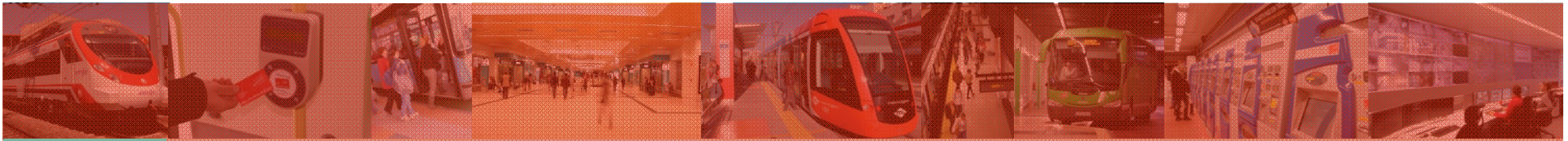
- Ayuda técnica a los estudios de Camino Escolar de los municipios de la Comunidad de Madrid
- Definición de servicios de transporte, contemplando, en la medida de lo posible, estas necesidades



MEDIDAS DEL PLAN

6. Accesibilidad universal:

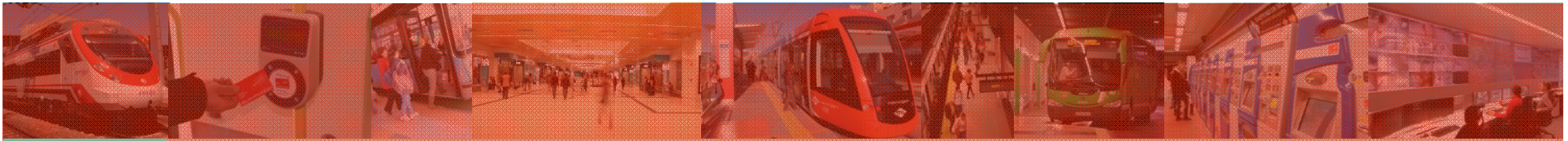
- ❑ Promoción de la accesibilidad de las infraestructuras y servicios de transporte público
 - Análisis de actuaciones prioritarias y medidas globales de accesibilidad en el sistema de transporte público
 - Máquinas expendedoras de billetes accesibles, ergonómicamente adaptadas
 - Nuevo material móvil accesible con rampa de acceso
 - Actuaciones tecnológicas para implantación de sistemas de guiado basado en encaminamientos electromagnéticos
 - Ubicación de las paradas en el ámbito de las vías urbanas, con especial atención a su integración con los pasos de peatones
 - Acondicionamiento de paradas en el ámbito urbano con recrecimientos de aceras y creación de plataformas
 - Etc.



MEDIDAS DEL PLAN

7. Transporte de mercancías:

- **Actuaciones ferroviarias**
 - El estudio de la reestructuración, optimización y adecuación de la Terminal de Vicálvaro para el tráfico intermodal
 - Cuadruplicación de la Vía de Contorno
- **Actuaciones viarias**
 - Modificación de los accesos a la Terminal de Vicálvaro para el tráfico pesado



MEDIDAS DEL PLAN

8. Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas

- Criterios a implantar en el planeamiento urbano y territorial:
 - Aumentar la **densidad edificatoria**
 - Favorecer un modelo de **ocupación compacto** del territorio
 - Favorecer una adecuada **distribución del viario**
 - **Proximidad** de la población a los **servicios básicos**
 - **Proximidad** de la población a redes de **transporte público**.



MEDIDAS DEL PLAN

9. Calidad ambiental y ahorro energético:

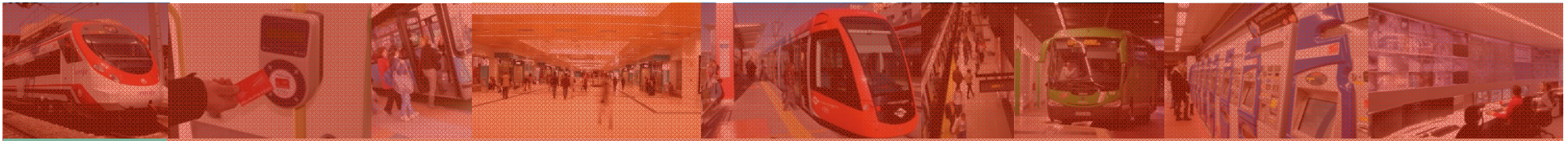
- Plan AIRE (2013-2016)-MAGRAMA
- Plan AZUL+ (2013-2020) – COMUNIDAD DE MADRID
 - Acciones sobre el Transporte público
 - Corredor gasificado Madrid - Castilla la Mancha - Valencia
 - Aplicación de **TIC** a flota de **autobuses interurbanos**
 - Ampliación de paneles informativos en **paradas**, pantallas multimedia en vehículos, incorporación de wifi en paradas, sistema de navegación móviles, etc.
 - Actuaciones en **áreas de intercambio** para mejorar la oferta de transporte público
 - Desarrollo de **Planes de Movilidad al Trabajo**
 - Optimización de la oferta de los modos de transporte
 - Potenciación **plataformas reservadas** y **carriles bus**
- Plan de Uso Sostenible de la Energía y Prevención del Cambio Climático (2020) – AYUNTAMIENTO DE MADRID
- Plan de Calidad del Aire (2011-2015) – AYUNTAMIENTO DE MADRID



MEDIDAS DEL PLAN

10. Planes de transporte al trabajo y grandes centros de actividad:

- Promoción del transporte público y colectivo
 - Recopilación de **información**, gestión de base de datos e información on line y otras fuentes disponibles. Establecimiento de los canales adecuados con la plantilla.
 - **Ayudas para títulos de transporte público**: Tarjeta Transporte Público, cheque transporte, otras compensaciones para el trabajador.
 - **Transporte colectivo de Empresa**: implantación de rutas, reordenación de las existentes, transporte interempresas
 - Servicios de **lanzaderas de autobús** en grandes áreas de actividad
- Promoción del uso eficiente del automóvil (**vehículos compartidos**)
- Incentivos a la movilidad **peatonal y ciclista**
- Gestión interna de la actividad de la empresa (Teletrabajo, flexibilización de horarios, Eco-Flotas, cursos de conducción eficientes)
- Gestión de la movilidad (Implantación del **Coordinador de Movilidad de Empresa** y **Oficina de Movilidad** en las grandes áreas de actividad)



MEDIDAS DEL PLAN

11. Mejora de la seguridad vial:

- Protección a los usuarios más vulnerable
- Potenciación de una movilidad más segura en zonas urbanas
- Mejora de la seguridad de los motoristas
- Mejora de la seguridad en las carreteras convencionales
- Mejora de la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo
- Mejora de los comportamientos en relación al alcohol y velocidad en la conducción
- Protocolo de seguridad de la actividad de inspección y mantenimiento de los vehículos de transporte público
- Acondicionamiento de paradas de autobús
- Mejora de dotación de sistemas de seguridad en los vehículos



MEDIDAS DEL PLAN

12. Creación de un grupo de trabajo permanente de seguimiento del Plan:

- **Funciones del grupo de trabajo**
 - Coordinar la planificación de infraestructuras de transportes en todos los ámbitos
 - Supervisar los análisis de movilidad asociados al planeamiento territorial y urbanístico, emitiendo informes para su aprobación
 - Seguimiento de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), a nivel municipal, metropolitano y regional
 - Realización de Planes de Ordenación Urbana y Territorial en coordinación con los PMUS y otros planes estratégicos
 - Revisión de Desarrollos Urbanos
 - Realización de Auditorías de Movilidad Sostenible

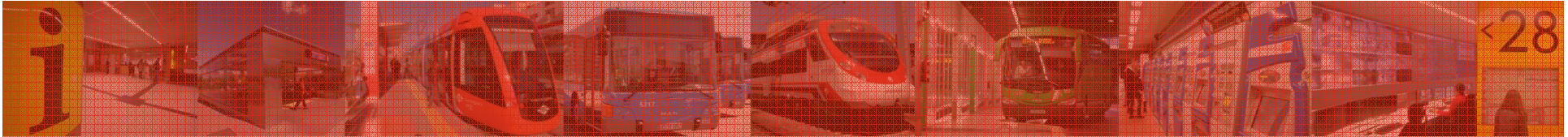


SEGUIMIENTO DEL PLAN

Grupo de Trabajo Permanente de Seguimiento del Plan

En diciembre de 2014 se constituyó el Grupo de Trabajo Permanente de Seguimiento del Plan. Este grupo está formado:

- **Comunidad de Madrid**
 - Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras
 - Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio
- **Ayuntamiento de Madrid**
 - Área de Medio Ambiente y Movilidad
 - Área de Desarrollo Urbano Sostenible
- **Administración General del Estado**
 - Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento
 - Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento
 - Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior
- **Federación de Municipios de Madrid. FMM**



GRACIAS POR SU ATENCIÓN