

## Análisis Programas 2015 – PSM Ayto X

Nº	OBJETIVOS	EBxMadrid	U y Transporte	ecomovilidad	Promedio	
<b>Eco+EBxM</b>	<b>C.1 Reducir el reparto modal del coche a favor del peatón, la bici y el transporte público</b>	90%				
	Desarrollo de políticas de concienciación sobre el uso de las vías públicas y los medios de transporte mediante un programa de educación vial dirigido tanto a niños/as como a personas mayores. Los objetivos serán mejorar la seguridad vial y concienciar de las bondades del uso del transporte público y de los medios de transporte "limpios".		2	2	2	2.0
	Ampliando las infraestructuras de transporte de cercanías, en colaboración con el Ministerio de Fomento y los entes implicados, promoveremos la apertura a los servicios de cercanías de la vía de contorno, creando nuevas estaciones en Las Cárcavas-Parque de Santa María, Campo de las Naciones-Rivera del Loira, Canillejas y Ciudad Pegaso.		2	2	2	2.0
	Realizando, instando a la Comunidad de Madrid, un plan de intercambiadores que incluya los previstos por el Consorcio Regional de Transportes y, en particular, los de Legazpi y Conde de Casal.		0	2	2	1.3
	Impulsaremos e instaremos a la Comunidad de Madrid a la ampliación de la línea 11 de metro desde la estación de Plaza Elíptica hasta la estación de Sainz de Baranda.		1	2	2	1.7
	Se pondrá en marcha, previa revisión con los colectivos de usuarios/as, el Plan Director de la Bicicleta, aprobado en 2010 y nunca aplicado.		2	2	1	1.7
	Ampliaremos el ámbito operativo y de influencia de BICIMAD, y reordenaremos el mismo para aumentar su utilización, especialmente, como modo de transporte diario para acudir a los centros de trabajo y formación.		0	2	1	1.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>C.2 Restaurar el orden de prioridades: peatón, transporte público, bici, taxi, moto, ... automóvil particular</b>	85%				
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.1 Redistribución del espacio público atendiendo a la prioridad del ciudadano que camina, el que va en bici y en transporte público por encima del coche privado</b>	90%				
	Recuperar espacios públicos para la ciudadanía, de forma que se propicien los desplazamientos a pie y la convivencia en la ciudad.		2	2	2	2.0
	Apoyaremos y reivindicaremos ante los Gobiernos de España y Regional, la implantación de forma progresiva de carriles de alta ocupación en los principales corredores metropolitanos.		2	2	2	2.0
	Convertiremos en APR (Área de Prioridad Residencial) todos los barrios situados en el interior de la M-10, garantizando el acceso de los vecinos, suprimiendo el tráfico de agitación y mejorando la calidad de vida y la habitabilidad de los barrios de Universidad, Justicia y Palacio.		2	2	2	2.0
	Crearemos zonas peatonales en áreas preferentes -de carácter cultural, comercial, deportivo y de ocio- para mejorar la calidad de vida de Madrid. Desarrollaremos espacios sin vehículos y con preferencia para el peatón que permitirán el acceso a vehículos de residentes, no contaminantes y de servicios, así como de servicio público		2	2	2	2.0
	Estudiaremos el establecimiento de APR's en los cascos históricos de Puente de Vallecas y Tetuán, mejorando la calidad de vida de los vecinos y garantizando la accesibilidad de los vehículos de los residentes.		2	2	2	2.0
	Generando una gran malla de carriles bus separados en todas las vías por las que circulen más de 20 autobuses por sentido y hora.		2	2	2	2.0
	Promoveremos la mejora en la ordenación viaria de grandes ejes comerciales y de transporte público como la Avenida de la Albufera, General Ricardos y Paseo de las Delicias, ampliando las aceras y reduciendo la congestión a la vez que se garantiza el eficaz desplazamiento de las líneas de la EMT que por ellos discurren.		2	2	2	2.0
	Proponemos incorporar a todas las reformas viarias que se realicen un apartado específico dedicado a la movilidad de ciclistas, incorporando "carriles bici" en aquellos casos en los que sea posible hacerlo, que frecuentemente es en las vías más rápidas y, por tanto, más peligrosas para los ciclistas. El espacio para el "carril bici" se obtendrá de la reducción de la anchura de los carriles, que es una medida muy efectiva para la reducción de la velocidad real en estas vías, de forma que tendrá como efecto beneficioso adicional el cumplimiento de la velocidad legalmente establecida		0	0	0	0.0
	Aumentaremos el número de plazas específicas de aparcamiento para motocicletas, con la consiguiente liberación de espacio para los peatones.		2	0	2	1.3
<b>Eco+EBxM</b>	<b>C.3 Intermodalidad completa</b>	80%				
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.5 Integración total de todos los modos de transporte</b>	84%				
	Negociando en el Consorcio Regional de Transportes la posibilidad de utilizar durante las dos horas siguientes a su cancelación en hora punta el título de transporte, sencillo o de 10 viajes, en Metro, EMT o cercanías tantas veces como sea necesario.		2	2	2	2.0
	Defensa del papel de la EMT ante el Consorcio Regional de Transportes basada en la complementariedad de Metro y EMT, sin que se asuma en ningún caso que el autobús haya de jugar un papel secundario frente al Metro.		1	0	0	0.3
<b>Eco+EBxM</b>	<b>C.4 Mejorar la calidad de vida en la ciudad de Madrid haciendo atractivo el modelo de ciudad densa frente a la huida a la periferia de baja densidad</b>	70%				
	El derecho ciudadano a la ciudad y a la salvaguarda de la ciudad construida, abordando tanto los problemas de cohesión social y adecuación de barrios como de revitalización y rehabilitación de Centros Históricos. La rehabilitación de barrios será básica, ya que permite ganar espacio para la ciudadanía. Esta rehabilitación irá acompañada de un plan de reequipamiento que dote a todos los distritos de servicios y equipamientos públicos de los que en muchos casos ahora carecen.		2	2	2	2.0
	Reorientar los desarrollos urbanísticos iniciados y proyectados para que se genere una ciudad compacta, a escala humana, bien dotada y equipada, y mixta en sus funciones		2	2	2	2.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>C.5 Reducir la necesidad de la movilidad obligada</b>	64%				
	Estudiando la posibilidad de gravar, mediante una tasa específica, a los grandes generadores de viajes que no colaboren en el sostenimiento de la red de transporte público.		2	2	1	1.7
	Mejora de la movilidad al trabajo mediante la implantación de Planes de Movilidad en las empresas. Elaboraremos, con la participación de los sectores sociales interesados, Planes de Movilidad Urbana Sostenible por Distrito, con especial incidencia en planes de movilidad para empresas y polígonos industriales o empresariales, así como en centros educativos, comerciales y de ocio.		2	2	2	2.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.2 La ciudad ha de ser permeable a peatones, bici y transporte público en cualquiera de sus trayectos</b>	86%				
	Promoveremos una Ordenanza para el diseño de la vía pública que, una vez aprobada por el Pleno, sustituya a la Instrucción de 21 de diciembre de 2.000, y complete la regulación no expresamente reservada por la Ley al planeamiento urbanístico, incorporando los 135 requerimientos más avanzados en materia de condiciones básicas de accesibilidad en el ámbito de los espacios públicos urbanizados.		2	2	2	2.0

## Análisis Programas 2015 – PSM Ayto X

Nº	OBJETIVOS	EBxMadrid	U y Transporte	ecomovilidad	Promedio	
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.3 Replanteo de la política de aparcamientos</b>	86%				
	Apostaremos por la gestión inteligente de los aparcamientos en el centro de la ciudad, optimizando la capacidad del conjunto del sistema. Haremos las modificaciones necesarias para poner en valor las infraestructuras existentes.		1	0	1	0.7
	Realizaremos un estudio para ordenar el aparcamiento en superficie en el conjunto de la ciudad de Madrid, garantizando el uso sostenible del espacio urbano y la necesidad de aparcamiento de los residentes.		1	1	1	1.0
	Aumentaremos las plazas de residentes en los aparcamientos del distrito centro.		0	-1	-1	-0.7
	Estudiaremos la posibilidad de poner en operación los estacionamientos privados que, fuera del horario comercial, permanecen cerrados dentro del ámbito de la M-10		-1	-1	-1	-1.0
	Consideramos necesario plantear una renovación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), con un estudio barrio a barrio, adaptando horarios y tarifas en función de los resultados. En zonas con ocupaciones cercanas al 100%, realizaremos una sustitución paulatina de plazas azules por verdes para residentes.		0	2	2	1.3
	Acometeremos, además, una reordenación tendente a difuminar el efecto frontera, contemplando la posibilidad de permitir a los residentes el estacionamiento en los barrios colindantes cuando el suyo esté saturado.		2	2	2	2.0
	Rebajar el importe de las multas del Servicio de Estacionamiento Regulado como mínimo un 30%. De manera paralela, se establecerá una penalización para aquellos infractores reincidentes.		-1	-1	0	-0.7
	Mejoraremos el sistema de notificaciones incluyendo la obligatoriedad de buscar un segundo domicilio en el supuesto de devoluciones, tal y como establecen el TEAMM (Tribunal Económico-Administrativo Municipal de Madrid) y los tribunales.		2	1	2	1.7
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.4 La planificación de la movilidad sostenible ha aplicarse de manera específica fuera de la almendra central (más allá de la M30)</b>	85%				
	Ampliaremos la actual Zona de Bajas Emisiones (ZBE) a toda el área comprendida en el interior a la M-30. Esta ZBE podrá ser ampliada a otras zonas colindantes en función de la evolución de los índices de contaminación y del incremento del volumen de tráfico.		1	1	0	0.7
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.6 Replanteo integral de la red de la EMT</b>	82%				
	Paralización de la ejecución de nuevos recortes en las líneas e incremento progresivo de la oferta hasta alcanzar al menos los niveles existentes en 2010.		0	1	0	0.3
	Creación de una red de autobuses de alta capacidad en determinados corredores principales que absorba la demanda actual y la de los nuevos desarrollos. Estos nuevos desarrollos deberán diseñarse teniendo en cuenta la infraestructura necesaria para acoger las líneas de alta capacidad.		2	2	2	2.0
	Establecimiento de nuevas líneas transversales y exprés que cubran la demanda existente y estimulen el trasvase de viajes del vehículo privado al transporte público. En particular, creación de nuevas líneas exprés ligadas al funcionamiento de nuevos aparcamientos disuasorios.		2	2	2	2.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.7 Ejes arteriales ciclistas que crucen la ciudad</b>	80%				
	Reorganizaremos, desde la participación vecinal y de los agentes sociales, los "carriles bici" actuales y diseñaremos un nuevo circuito ciclista para el ocio y el transporte, contemplando nuevas rutas que posibiliten el movimiento de los madrileños/as hacia sus trabajos, tanto dentro de la ciudad como en las afueras (centros financieros, polígonos, parques tecnológicos, etc.)		2	2	2	2.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.8 Colaboración con otras ciudades importando modelos exitosos</b>	78%				
	Coordinar y ejecutar todas las actividades de "Ciudad Inteligente" en Madrid y ser el referente para conectar con otras ciudades "Inteligentes" del mundo y generar sinergias a nivel global.		2	1	1	1.3
	Instalaremos, en las antiguas cocheras de la EMT, el centro de estudios, divulgación y museo del transporte público, siguiendo el ejemplo de grandes ciudades europeas.		0	2	2	1.3
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.9 Tarifas de transporte para familias</b>	75%				
	Apoyando en el Consorcio Regional de Transportes el establecimiento de un Abono Social para el Transporte Público que garantice que desempleados, jubilados, niños y colectivos en riesgo de exclusión tengan unas tarifas acordes con su disponibilidad económica.		2	2	2	2.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.10 Condicionar las decisiones de planificación urbanística a los objetivos de movilidad sostenible</b>	75%				
	El resultado de todo lo anterior es una ciudad físicamente disgregada, desequilibrada desde el punto de vista territorial y, lo que es peor, insostenible desde el punto de vista medioambiental e inviable desde el punto de vista económico y de gestión.		1	1	1	1.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.11 Metro intermodal con facilidad para el transporte de bicis</b>	73%				
	Diseñar carriles bici seguros por Madrid y conectarlos con otras modalidades de transporte en función de las necesidades ciudadanas.		1	1	1	1.0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.12. La Administración ha de ser el ejemplo de la movilidad que queremos para toda la ciudad</b>	72%				
	Favoreceremos la compra de vehículos eléctricos e híbridos en las flotas adscritas a diferentes servicios públicos y de distribución de mercancías. Nos comprometemos a que, al finalizar la legislatura, todos los vehículos de las flotas del Ayuntamiento de Madrid que hayan sido renovados utilicen energías limpias.		1	2	2	1.7
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.13. La ciudad a 30 km/h</b>	60%				
	Aplicación de un programa específico de seguridad vial en las inmediaciones de los centros escolares y un "calmado del tráfico" en aquellas vías y calles con un alto índice de accidentes como consecuencia de velocidades inadecuadas.		2	2	2	2.0
	Instalaremos pasos de peatones (en calzada o sobreelevados) regulados por semáforos, señalización vertical y luminosa de advertencia, bandas sonoras para reducir la velocidad, barreras de contención de personas y de separación de acera con calzada, bolaridos que impidan estacionar vehículos sobre las aceras de los centros educativo. Reforzaremos las placas de prohibición de estacionamiento en los pasos de acceso a los centros educativos y en las inmediaciones de los centros escolares, culturales, médicos, deportivos, oficiales, etc.		1	0	1	0.7
<b>Eco+EBxM</b>	<b>F. Mecanismos de interacción entre la Administración y los ciudadanos</b>					

## Análisis Programas 2015 – PSM Ayto X

Nº	OBJETIVOS	EBxMadrid	U y Transporte	ecomovilidad	Promedio
	Estableceremos unos mecanismos de participación pública que no se limiten exclusivamente al obligado cumplimiento de la Ley. Trasladaremos el protagonismo a los ciudadanos y ciudadanas como agentes activos de la construcción del espacio en el que desarrollan su vida cotidiana, como usuarios de servicios públicos locales de calidad y garantes del buen funcionamiento de la democracia local.	2	2	2	2.0
	Adoptaremos medidas que mejoren la transparencia en materia de calidad del aire, informando en tiempo real de los niveles de contaminación en los paneles informativos de las vías de acceso a la ciudad, en intercambiadores de transporte, Metro, paradas de la EMT, páginas web, edificios municipales y en medios de comunicación. Asimismo, se informará en dichas pantallas de los niveles máximos de contaminantes permitidos.	1	1	1	1.0
				SUMA	62.3
				100%	90.0
				<b>Valoración</b>	<b>69.3</b>