

# Análisis Programas 2015 – IU Ayto X

Nº	OBJETIVOS	EBxMadrid	U y Transpo	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%			
	Creación de unas condiciones favorables para que se desarrollen los desplazamientos no motorizados, andando o en bicicleta: ejes peatonales, red de carriles bici, etc.		2	2	2
	Sustitución de desplazamientos realizados en los medios de transporte de mayor impacto, singularmente el automóvil privado, por desplazamientos en transporte colectivo: mejora de la red de Metro y EMT, implantación del Metro ligero o tranvía, etc		2	2	2
<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%			
	Potenciación de experiencias pilotos, tipo "ciudades libres de automóviles".		2	1	1
	Creación de áreas de esparcimiento los domingos y festivos: Fuencarral, Francos Rodríguez...		1	1	1
	Semáforos. Regulación para que puedan cruzarse a una velocidad máxima de 0,8 metros por segundo, más equitativa y que puede ser alcanzada por la mayoría.		1	1	2
<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%			
			0	0	0
<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%			
	Reducción de los desplazamientos urbanos de larga distancia que requieren el uso de vehículos motorizados. Esta estrategia se sintetiza en lo que podrían denominarse "políticas de creación de proximidad".		2	2	2
<b>Eco+EBxM</b>	<b>C.5 Reducir la necesidad de la movilidad obligada</b>	64%			
			0	0	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%			
	Garantizar el acceso seguro y directo de los peatones al transporte público, así como a los servicios docentes, culturales, sanitarios... Supresión de barreras arquitectónicas		2	2	2
	Realización de una serie de itinerarios peatonales en el conjunto de los distritos de Madrid, que unan centros de interés cultural, de ocio o de interés paisajístico y que permitan la máxima comodidad al transeúnte.		2	2	1
	Reservar para los peatones, ciclistas y transporte colectivo determinadas áreas o zonas de la ciudad, como la Puerta del Sol y calles en la actualidad peatonales, dotando de coherencia a los núcleos dispersos existentes		1	2	1
	Calado de barreras, mejorando la accesibilidad peatonal, en las grandes infraestructuras viarias, estudiando su transformación en ejes urbanos en el área interior de la M-40		2	2	2
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.3 Replanteo de la política de aparcamientos</b>	86%			
	Creación de aparcamientos disuasorios entre la M-30 y la M-40		-1	1	1
	Destinar el 50% del espacio para acera y el 50% para calzada y aparcamiento, limitándose en las calles inferiores a 7 metros el aparcamiento.		2	2	2
<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%			
	Coexistencia/Prioridad peatonal: Cascos históricos de los municipios anexionados a Madrid en los años 40/50. Fuencarral, Aravaca, Carabanchel Alto y Bajo, Hortaleza, Villaverde Alto, Vicálvaro y Barajas		1	1	2
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.6 Replanteo integral de la red de la EMT</b>	82%			
	No más recortes ni eliminaciones de líneas de autobuses de la EMT y aumento de su frecuencia		0	1	0
	Incremento de carriles exclusivos para autobuses		2	2	2
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.7 Ejes arteriales ciclistas que crucen la ciudad</b>	80%			
	Red de carriles-bici. Como un primer paso para la "normalización" del uso de la bicicleta en la ciudad, se propone la puesta en marcha de una malla-red de carriles-bici, que conecte los nudos e intercambiadores de transporte con los principales barrios, centros productivos y grandes equipamientos (universidades, centros comerciales, cívicos, culturales, grandes parques...). Se esmerará el cuidado en el diseño de las vías para bicicletas		1	2	2
	Creación de itinerarios seguros para la bicicleta: carriles-bici, calles de velocidad limitada, "paseables", etc.		2	2	2
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.8 Colaboración con otras ciudades importando modelos exitosos</b>	78%			
			0	0	0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.9 Tarifas de transporte para familias</b>	75%			
	Transporte gratuito para parados bajo criterios de renta		1	1	1
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.10 Condicionar las decisiones de planificación urbanística a los objetivos de movilidad sostenible</b>	75%			
			0	0	0
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.11 Metro intermodal con facilidad para el transporte de bicis</b>	73%			
	Facilitar el transporte de bicicletas en Metro y Cercanías RENFE		1	1	2
<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%			
	Aumentar la flota de vehículos ecológicos en los servicios públicos y la Administración		1	2	2
<b>Eco+EBxM</b>	<b>D.13. La ciudad a 30 km/h</b>	60%			

## Análisis Programas 2015 – IU Ayto X

	Limitar la velocidad a 30 km/h en las calles residenciales de la ciudad manteniendo la capacidad de establecer excepciones cuando sea necesario.			2	1	1	1.3
	Área de Prioridad Residencial (APR)			2	2	2	2.0
						SUMA	33.7
						100%	52.0
						<b>Valoración</b>	<b>64.7</b>