



Documento sujeto a revisión

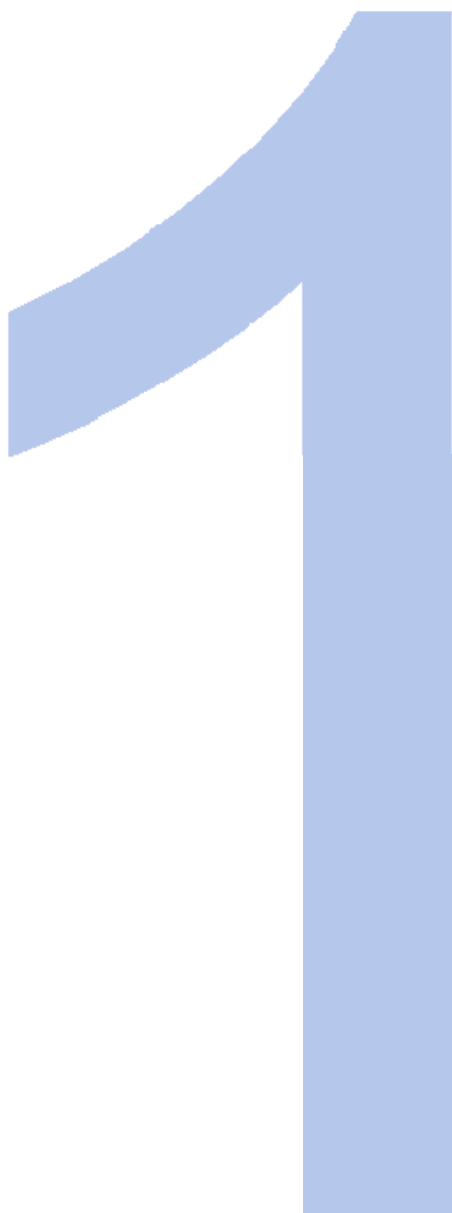
7º *Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid* 2014

I. Indicadores

Bases de conocimiento compartido

Mayo de 2015

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	13
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	20



M **Marco de referencia**



Por séptimo año consecutivo, la Secretaría 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 2014, 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.

Estos indicadores originales se han ido enriqueciendo a lo largo de los años con las propuestas de los miembros de la Mesa y de su Secretaría Técnica.

Es oportuno recordar aquí que el objetivo fundante que formuló la **Mesa de Movilidad** de Madrid en el **año 2006 fue el de trabajar para mejorar el sistema de movilidad de la ciudad, reforzando su competitividad, universalidad, seguridad y sostenibilidad**, objetivos que se han incorporado, como esenciales, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS 2014-2020).

Así, se entiende aquí como **competitividad 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 sentido, el PMUS plantea mantener en los próximos seis años los actuales niveles de saturación viaria e incrementar sensiblemente la velocidad del transporte público, aún con un escenario tendencial de crecimiento de la motorización y de reducción del espacio viario para el coche. Esto se traduce en un escenario de reducción del uso del coche en la ciudad.

Otro de los grandes objetivos que la Mesa se planteó fue alcanzar niveles elevadísimos de **accesibilidad universal**, que se traducen en la garantizar la satisfacción del derecho de todos los ciudadanos a acceder a todos los servicios de la ciudad en las mejores condiciones. Es condición necesaria del derecho social a la movilidad. Así, una **ciudad sin barreras** implica no sólo la habilitación de itinerarios adaptados en los espacios y edificios públicos y en la vía pública, 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 PMUS considera como prioritaria la realización y ejecución de un Plan Director de Movilidad Peatonal en toda la Ciudad. A ello debe añadirse el paulatino desarrollo del **Plan Director de Movilidad Ciclista** estimulado también por la buenísima acogida de una de las actuaciones emblemáticas del 2014 en materia de movilidad que ha sido, sin duda, la implantación del **sistema de bicicleta pública bicimad**.

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, para ese periodo, de un 50% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico, siguiendo las premisas planteadas por la Unión Europea y el Plan de Seguridad Vial Nacional.

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** de primer orden en la que el sistema de movilidad es un factor fundamental.

A grandes líneas, la estrategia adoptada desde la Mesa de Movilidad de Madrid y refrendada por el PMUS 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 radical **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. Esta reducción de capacidad para el coche sólo será equilibrada y armónica si se identifica y respeta la **movilidad esencial** para este modo, es decir los desplazamientos que no son derivables a otros modos de transporte distintos del coche privado.

Por eso, **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. Así, la Mesa enfatiza este parámetro en forma de **porcentaje de utilización del transporte público en los viajes de los residentes de la ciudad**. Al igual que el año pasado no se dispone de la encuesta del Departamento de Economía y Consumo, por lo que el cálculo de la distribución modal se realiza de forma indirecta. Así, a partir de las variaciones del número de viajeros del transporte público y de las intensidades de vehículos provenientes de los aforos permanentes de que dispone el Ayuntamiento de Madrid y la Dirección General de Tráfico se ha vuelto a recalcular toda la serie anual, lo que permite el seguimiento tendencial de este ejercicio en relación a los anteriores. En otro orden de ideas está previsto que el Consorcio de Transportes de Madrid publique próximamente los resultados de la encuesta sintética donde los datos de distribución modal generales están actualizados, con márgenes de error absolutos menores.

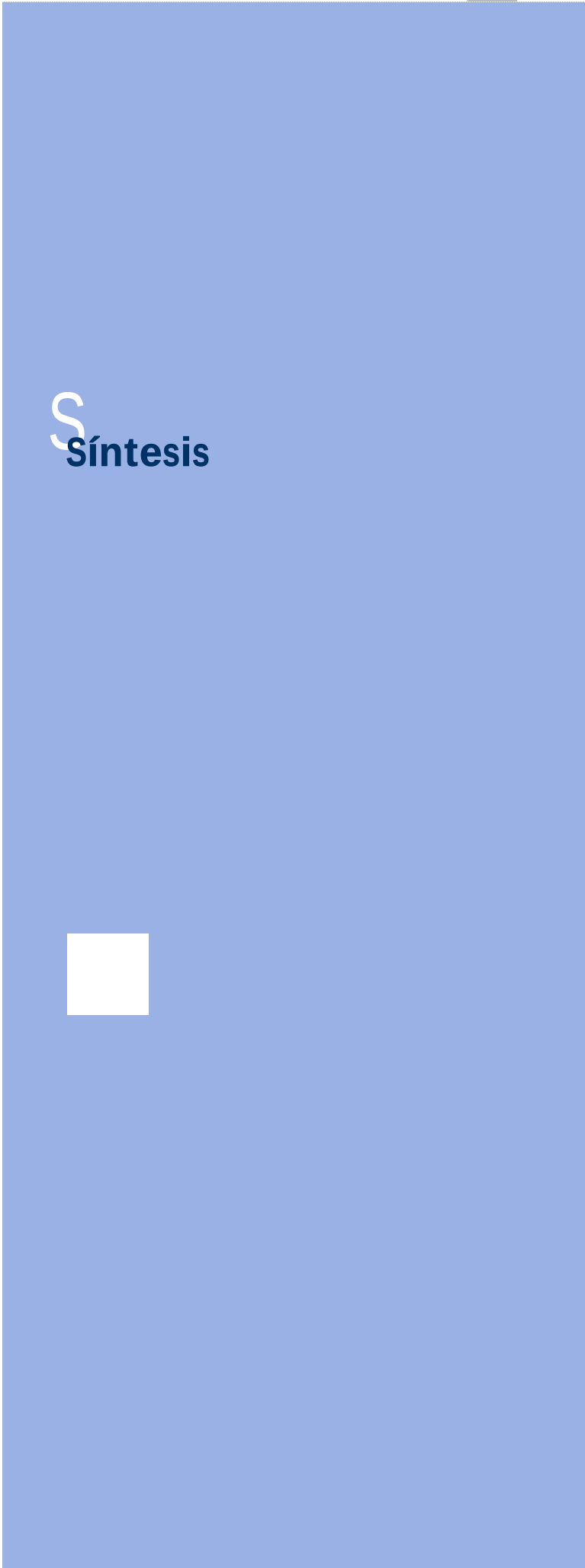
De esta forma, en línea de continuidad con los Informes anteriores, los indicadores de seguimiento del sistema de movilidad de la Ciudad de Madrid **2014** se han estructurado en dos bloques:

- 1) Indicadores **generales**, que orientan directamente sobre el nivel de aproximación a la consecución de los **cuatro objetivos globales que se plantean para mejora del sistema de movilidad en el PMUS**. 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**. La **seguridad viaria** viene monitorizada por la convergencia o no con los objetivos previstos por 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) 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, y, que el PMUS también considerado como fundamental. 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



Síntesis



DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA Y LA DISTRIBUCIÓN MODAL...

1. EL INCREMENTO DEL PIB Y DEL EMPLEO NO AFECTA, POR AHORA, A LA MOVILIDAD MOTORIZADA, QUE SE MANTIENE, EN TÉRMINOS GENERALES, ESTABLE DURANTE EL EJERCICIO 2014.

A pesar de que el PIB ha subido un **1,7 %** en el 2014 y el empleo un **2,9 %**, la movilidad motorizada, tanto en transporte público como en vehículo privado se ha mantenido estable (**-0,30 %** de media). En años anteriores ya se pudo detectar la desconexión entre movilidad motorizada y actividad económica. Así, se evidencian procesos que participan en el PIB ajenos a la movilidad.

Desde el 2013, se detectó una ligera asincronía entre el incremento de movilidad motorizada y la creación de puestos de trabajo. No obstante, el 2014 es el primer año en el que siendo significativa la recuperación de empleo no crece la movilidad en transporte público. Habrá que esperar a años posteriores para calibrar el momento en el que el desarrollo económico y el crecimiento de empleo se traducen en incremento de los niveles de movilidad.

En cualquier caso, se confirma que la recuperación económica no viene, por ahora, aparejada con un crecimiento significativo de la movilidad motorizada, lo que permite contar con un margen temporal para aplicar medidas que consoliden niveles de utilización del coche más reducidos, unidos a su traspaso hacia modos más sostenibles, tal como se prevé en el PMUS 2014-2020 de Madrid.

2. AUMENTA EL USO DEL COCHE EN LOS DESPLAZAMIENTOS ENTRE MADRID Y SU ENTORNO METROPOLITANO.

Mientras que el tráfico de vehículos en los accesos a Madrid ha aumentado un **1,1 %**, los desplazamientos en RENFE y autobuses interurbanos han descendido un **0,6 %**, abonando la tendencia continuada hacia una mayor utilización del uso del coche en las relaciones metropolitanas. Desde el 2004 el transporte público interurbano ha caído más de un **18 %** mientras el tráfico en los accesos a Madrid se ha mantenido estable (**-2 %**). Se evidencia la conveniencia de proceder a realizar una visión-planificación del fenómeno de la movilidad sobre el escenario metropolitano, máxime teniendo en cuenta los reducidos niveles de autocontención de los municipios del Área Metropolitana, es decir, la elevada movilidad generada por los residentes de fuera del municipio de Madrid que trabajan en la capital.

DE LA MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO...

3. EN LAS ZONA DE AFECTACION DEL SER, LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA INTELIGENTE (identificación del vehículo y tarificación en función de la ocupación y la contaminación) HA CONTENIDO EL INCREMENTO DEL TRÁFICO DETECTADO EN OTRAS ZONAS DE LA CIUDAD DONDE LA REGULACION DEL ESTACIONAMIENTO NO ESTA IMPLANTADA.

El tráfico en el interior de Madrid ha registrado un comportamiento muy desigual en función de la zona de la ciudad. Así, mientras ha descendido un **2,1%** el tráfico en el interior de la M-30, ha aumentado en el mismo porcentaje entre la M-30 y M-40 y un **4,6%** en esta última vía. En relación a la velocidad, se ha registrado un descenso en estos ámbitos urbanos: de un **1%** entre la M-30 y la M-40 y de un **1,5%** en la propia M-40.

La implantación del **SER inteligente**, que disuade de forma más efectiva el uso de esta oferta para el estacionamiento de larga duración, ha influido en la disminución de tráfico que registrada en el interior de la M-30. Además de impedir el doble tique a los usuarios que estacionan más de 4 horas en zona azul, también se ha incrementado la tarifa de aquellos que antes, ilegítimamente, estacionaban entre 2 y 4 horas.

4. LA DISUASIÓN DE LOS ESTACIONAMIENTOS DE LARGA DURACIÓN HA PROVOCADO UNA DISMINUCIÓN DE LA OCUPACIÓN DEL SER Y LA RECONDUCCIÓN HACIA ÉL DE LOS VEHÍCULOS QUE ANTERIORMENTE ESTACIONABAN DE FORMA ILEGAL (DOBLE FILA, PASOS DE PEATONES, ETC.).

La disminución de la ocupación por parte de usuarios que estacionaban más de 4 horas en el SER (de un 29% a un **18%**) ha generado espacios vacíos que han sido aprovechados por vehículos que anteriormente estacionaban ilegalmente.

Así, en el interior de la M-30 se observa el nivel más bajo de indisciplina de estacionamiento (doble fila, pasos de peatones, etc.) desde que se tiene serie histórica: únicamente un **10%** del total de operaciones de estacionamiento que se realizan en calzada.

DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO...

5. METRO Y RENFE RECUPERAN LIGERAMENTE DEMANDA MIENTRAS QUE EN AUTOBUS, TANTO URBANO COMO INTERURBANO, DISMINUYE LIGERAMENTE.

Metro y RENFE han aumentado el número de viajeros en un **0,5 %** y un **0,3 %**, respectivamente durante el 2014. Por el contrario, la EMT y los autobuses interurbanos disminuyen pasaje en un **1,1 %** y un **1,5 %** respectivamente.

La demanda del transporte interurbano registra, de forma tendencial, una mayor reducción en el autobús que en el tren. Así, desde el 2004, los autobuses interurbanos han visto descender su demanda un **25 %**, mientras en RENFE el descenso sólo fue de un **8 %**.

Aunque a menor escala y con un comportamiento desigual según los años, esta tendencia también se aprecia entre Metro y EMT: descensos de pasaje desde el 2004 de un **9 %** y un **15 %** respectivamente. No obstante, en este caso el aumento de la oferta de metro influye decisivamente. Así, aparece la demanda del transporte de superficie como más frágil, en buena medida por el peaje intermodal y una planificación no complementaria con el transporte guiado. Así, la defensa del camino del bus, una concepción complementaria con el transporte guiado, y la puesta en marcha de una eficiente intermodalidad tarifaria y funcional, se perfilan como actuaciones indispensables para corregir esta tendencia.

6. LA PREVISIBLE TENDENCIA DE INCREMENTO DEL TRÁFICO, SI NO SE ARTICULAN MEDIDAS COMPLEMENTARIAS (carriles-bus, priorización semafórica y disuasión del uso del coche), PUEDE HACER PERDER VELOCIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE.

La red de autobús, tanto urbano como interurbano, no ha sufrido prácticamente actuaciones infraestructurales en 2014 que mejoren su velocidad. Concretamente la oferta de carril-bus en la ciudad de Madrid, exceptuando la M-10 y alguna otra actuación puntual se ha mantenido constante estos últimos años. En este sentido, se constata la caída de la velocidad de la EMT en un **1 %** en el 2014.

De la misma forma, a nivel interurbano, la única plataforma segregada es el carril BUS-VAO de la A6 con ya 25 años. La sensibilidad de la velocidad del bus interurbano al crecimiento del tráfico privado en los accesos de penetración al

centro debería plasmarse en la planificación de carriles bus VAO en todas las entradas a la ciudad.

DE LA CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS ...

7. MEJORA EL NIVEL DE FUNCIONAMIENTO DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA EN EL INTERIOR DE LA M-30, AL DISMINUIR EL NÚMERO DE TURISMOS QUE ESTACIONAN IRREGULARMENTE EN ELLAS.

El aumento de la vigilancia y el control de las zonas de carga y descarga determina que la ocupación de estas zonas por coches particulares se haya reducido de un **25 %** a un **12 %**.

DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA ...

8. EL AUMENTO DE LA RED CICLISTA, PRINCIPALMENTE CON CICLOCALLES Y CICLOCARRILES, Y LA IMPLANTACIÓN DEL BICIMAD HAN PERMITIDO CONSOLIDAR EL CRECIMIENTO TENDENCIAL DE LA UTILIZACIÓN DE ESTE MODO DE TRANSPORTE.

La implantación del **bicimad** y la creación de **104 nuevos km** de ciclo-carriles ha supuesto un buen empujón en el uso de la bicicleta en la ciudad. Así, en el interior de la M-30, a partir de los aforos realizados, se ha observado un incremento en la utilización de la bicicleta del **15 %** en el último año. En medio año el bicimad ha registrado más de **700.000** usos, una media de **3.800** usos/día.

Es una buena noticia constatar que, a pesar de este incremento en el uso de un modo frágil como es la bicicleta, el número de víctimas graves de este modo de transporte se ha reducido en un **9 %**, constituyéndose, sorpresivamente, en el único modo en que se ha reducido su número.

DE LA SEGURIDAD VIAL...

9. LA SIGNIFICATIVA DISMINUCIÓN DE LAS VÍCTIMAS MORTALES EN EL EJERCICIO 2014 NO DEBE HACER OLVIDAR QUE AUMENTA EL NÚMERO DE VÍCTIMAS GRAVES, POR LO QUE SE REQUIEREN ESFUERZOS ADICIONALES PARA EVITAR POSIBLES REPUNTES.

El número de víctimas mortales se ha reducido en un **25%** (de **32** en el 2014 a **24** en el 2013). Por el contrario han aumentado las víctimas graves en un **7,1%**. Así, el nivel de riesgo de sufrir un accidente se ha incrementado. Sí parece que la disminución de la velocidad, en la que influyen las medidas de control, y la celeridad en la llegada de los equipos de emergencia ayudan a que las consecuencias no sean mortales.

Discriminando por modos de transporte, destaca **la reducción a prácticamente la mitad del número de peatones fallecidos (10** en el 2014), la cifra más baja de todos los años analizados. Por el contrario, se mantiene el número de víctimas mortales en moto.

DEL MEDIOAMBIENTE ...

10. LOS NIVELES MEDIOS DE CONTAMINACIÓN SE MANTIENEN PERO, POR EL CONTRARIO, AUMENTAN LOS PICOS COMO CONSECUENCIA DE FENÓMENOS DE ESTABILIDAD ATMOSFÉRICA. SE JUSTIFICA ASÍ LA EXISTENCIA DE PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN QUE MINIMICEN EL IMPACTO DE ESTOS FENÓMENOS.

La media anual diaria de inmisiones de NO₂ de todas las estaciones ha sido la misma que en el 2013: **37** ug/m³.

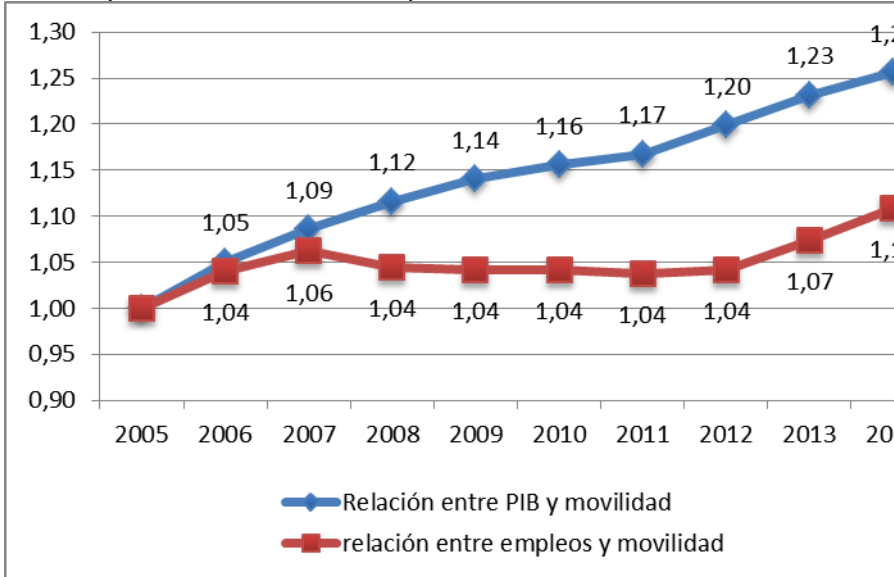
No obstante, la prolongada estabilidad atmosférica determina que el número de estaciones que superan el límite de la media horaria de NO₂ haya aumentado: de **3** a **5**. En este sentido, ayudará la renovación total de la flota de la EMT que supone la sustitución por vehículos de gas o euro VI de todo el parque de autobuses de la empresa, que ahora ya supera el **70%**. Por lo que se refiere al taxi, la flota limpia ya supera el 30%.

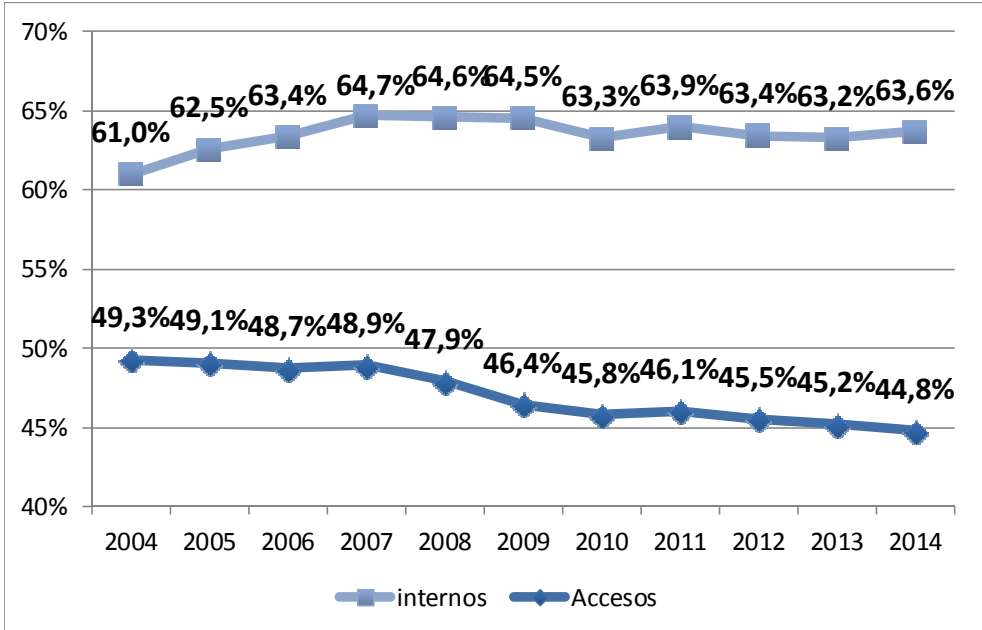


Seguimiento de los objetivos generales para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible



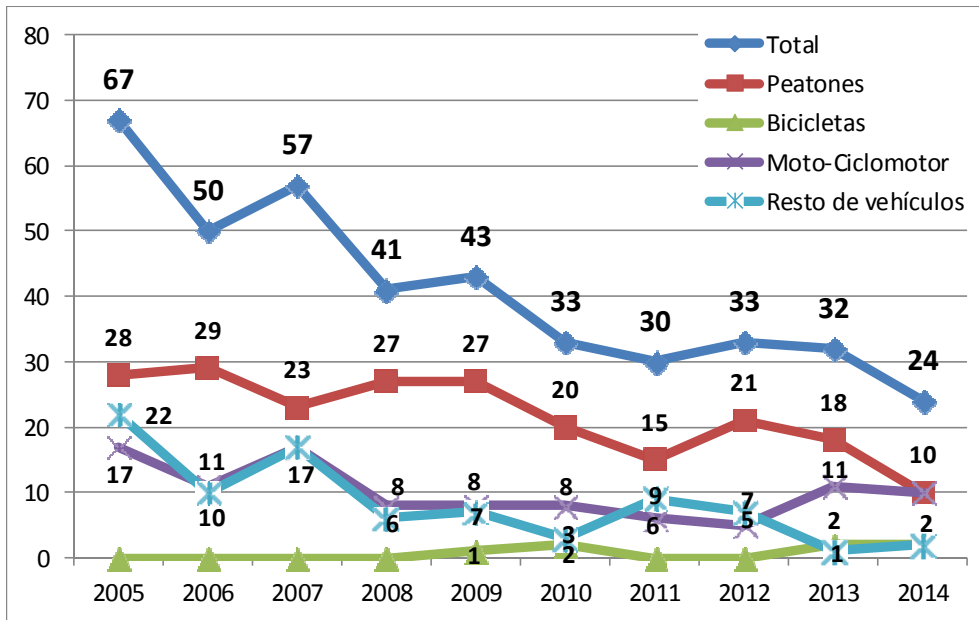
Indicador:	1.Evolución de la movilidad motorizada y la economía																																																									
Objetivo:	Evaluar la evolución del sistema de movilidad y de la actividad económica en la ciudad de Madrid.																																																									
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2005). 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:	• 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	La incipiente recuperación económica y del empleo no se ha traducido aún en un aumento de la movilidad motorizada. Así, tanto el transporte público como el tráfico privado se han mantenido sin variaciones notables en 2014 (-0,30% en ambos casos). <table><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>100,0</td><td>100,0</td><td>100,0</td><td>100,0</td></tr><tr><td>2006</td><td>104,3</td><td>101,9</td><td>99,5</td><td>101,9</td></tr><tr><td>2007</td><td>108,1</td><td>105,7</td><td>95,8</td><td>102,0</td></tr><tr><td>2008</td><td>109,2</td><td>102,2</td><td>95,1</td><td>99,9</td></tr><tr><td>2009</td><td>107,3</td><td>98,0</td><td>92,4</td><td>95,6</td></tr><tr><td>2010</td><td>108,0</td><td>97,3</td><td>93,3</td><td>93,3</td></tr><tr><td>2011</td><td>108,7</td><td>96,6</td><td>92,3</td><td>93,7</td></tr><tr><td>2012</td><td>107,5</td><td>93,4</td><td>89,9</td><td>89,6</td></tr><tr><td>2013</td><td>106,2</td><td>92,6</td><td>86,0</td><td>87,2</td></tr><tr><td>2014</td><td>108,0</td><td>95,3</td><td>85,7</td><td>87,0</td></tr></tbody></table> Evolución de la movilidad y la economía			Año	PIB Comunidad	Empleos Comunidad	Vehículo privado	Transporte Público	2005	100,0	100,0	100,0	100,0	2006	104,3	101,9	99,5	101,9	2007	108,1	105,7	95,8	102,0	2008	109,2	102,2	95,1	99,9	2009	107,3	98,0	92,4	95,6	2010	108,0	97,3	93,3	93,3	2011	108,7	96,6	92,3	93,7	2012	107,5	93,4	89,9	89,6	2013	106,2	92,6	86,0	87,2	2014	108,0	95,3	85,7	87,0
Año	PIB Comunidad	Empleos Comunidad	Vehículo privado	Transporte Público																																																						
2005	100,0	100,0	100,0	100,0																																																						
2006	104,3	101,9	99,5	101,9																																																						
2007	108,1	105,7	95,8	102,0																																																						
2008	109,2	102,2	95,1	99,9																																																						
2009	107,3	98,0	92,4	95,6																																																						
2010	108,0	97,3	93,3	93,3																																																						
2011	108,7	96,6	92,3	93,7																																																						
2012	107,5	93,4	89,9	89,6																																																						
2013	106,2	92,6	86,0	87,2																																																						
2014	108,0	95,3	85,7	87,0																																																						

Indicador:	2.Relación entre movilidad motorizada y economía																																	
Objetivo:	Evaluar la incidencia de la actividad económica en el sistema de movilidad de la ciudad de Madrid.																																	
Unidad:	Relación PIB y movilidad = Valor 100 de PIB (año de referencia el 2006)/ Valor 100 de movilidad motorizada (año de referencia el 2006). Relación empleos y movilidad = Valor 100 de PIB (año de referencia el 2006)/ Valor 100 de movilidad motorizada (año de referencia el 2006).																																	
Fuente:	• 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	Cada vez es mayor la divergencia entre movilidad y PIB. Así, a estos niveles, el aumento de la participación de procesos que afectan al PIB y no requieren de movilidad de personas puede crecer y producir en este aparente desajuste. A partir del 2013, la creación de puestos de trabajo tampoco ha ido aparejada a un incremento de movilidad, factor que puede estar propiciado por las características específicas del nuevo empleo creado.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Relación entre PIB y movilidad</th><th>relación entre empleos y movilidad</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005</td><td>1,00</td><td>1,00</td></tr><tr><td>2006</td><td>1,05</td><td>1,04</td></tr><tr><td>2007</td><td>1,09</td><td>1,06</td></tr><tr><td>2008</td><td>1,12</td><td>1,04</td></tr><tr><td>2009</td><td>1,14</td><td>1,04</td></tr><tr><td>2010</td><td>1,16</td><td>1,04</td></tr><tr><td>2011</td><td>1,17</td><td>1,04</td></tr><tr><td>2012</td><td>1,20</td><td>1,04</td></tr><tr><td>2013</td><td>1,23</td><td>1,07</td></tr><tr><td>2014</td><td>1,26</td><td>1,11</td></tr></tbody></table>	Año	Relación entre PIB y movilidad	relación entre empleos y movilidad	2005	1,00	1,00	2006	1,05	1,04	2007	1,09	1,06	2008	1,12	1,04	2009	1,14	1,04	2010	1,16	1,04	2011	1,17	1,04	2012	1,20	1,04	2013	1,23	1,07	2014	1,26	1,11
Año	Relación entre PIB y movilidad	relación entre empleos y movilidad																																
2005	1,00	1,00																																
2006	1,05	1,04																																
2007	1,09	1,06																																
2008	1,12	1,04																																
2009	1,14	1,04																																
2010	1,16	1,04																																
2011	1,17	1,04																																
2012	1,20	1,04																																
2013	1,23	1,07																																
2014	1,26	1,11																																

Indicador:	3. 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:	•2004: datos de la encuesta domiciliaria del CRTM •2005-2014: Variación de la utilización del transporte público (número de viajeros) y del vehículo privado (red de aforos automáticos del Ayuntamiento de Madrid).																																				
Tendencia	El mantenimiento de la demanda de transporte público en la ciudad de Madrid y una ligera disminución de uso del coche en su interior determina que la participación de metro y EMT sobre el total de viajes motorizados sea algo superior. En los accesos, el uso del coche crece más que el del transporte público, continuando una tendencia marcada en toda la serie temporal analizada.  <table><tr><th>Año</th><th>internos (%)</th><th>Accesos (%)</th></tr><tr><td>2004</td><td>61,0%</td><td>49,3%</td></tr><tr><td>2005</td><td>62,5%</td><td>49,1%</td></tr><tr><td>2006</td><td>63,4%</td><td>48,7%</td></tr><tr><td>2007</td><td>64,7%</td><td>48,9%</td></tr><tr><td>2008</td><td>64,6%</td><td>47,9%</td></tr><tr><td>2009</td><td>64,5%</td><td>46,4%</td></tr><tr><td>2010</td><td>63,3%</td><td>45,8%</td></tr><tr><td>2011</td><td>63,9%</td><td>46,1%</td></tr><tr><td>2012</td><td>63,4%</td><td>45,5%</td></tr><tr><td>2013</td><td>63,2%</td><td>45,2%</td></tr><tr><td>2014</td><td>63,6%</td><td>44,8%</td></tr></table> Participación del transporte público sobre el total de desplazamientos motorizados de Madrid	Año	internos (%)	Accesos (%)	2004	61,0%	49,3%	2005	62,5%	49,1%	2006	63,4%	48,7%	2007	64,7%	48,9%	2008	64,6%	47,9%	2009	64,5%	46,4%	2010	63,3%	45,8%	2011	63,9%	46,1%	2012	63,4%	45,5%	2013	63,2%	45,2%	2014	63,6%	44,8%
Año	internos (%)	Accesos (%)																																			
2004	61,0%	49,3%																																			
2005	62,5%	49,1%																																			
2006	63,4%	48,7%																																			
2007	64,7%	48,9%																																			
2008	64,6%	47,9%																																			
2009	64,5%	46,4%																																			
2010	63,3%	45,8%																																			
2011	63,9%	46,1%																																			
2012	63,4%	45,5%																																			
2013	63,2%	45,2%																																			
2014	63,6%	44,8%																																			

Indicador:	4. Evolución de la movilidad motorizada interna y externa a Madrid																																																												
Objetivo:	Evaluar la evolución del uso del coche y del transporte público distinguiendo entre los viajes en el interior de Madrid y los externos (con origen o destino fuera de Madrid)																																																												
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2004). Se utilizan los porcentajes de variación del número de viajeros en transporte público y de las variaciones de Intensidades Medias Diarias de las estaciones permanente de aforos de vehículos																																																												
Fuente:	• 2005-2014: Variación de la utilización del transporte público y del vehículo privado (red de aforos automáticos del Ayuntamiento de Madrid y de la DGT).																																																												
Tendencia	En el último año se observa una disminución del tráfico en el interior de Madrid, algo relacionado con el nuevo SER inteligente, aumentando, por el contrario el tráfico en los accesos. En lo que se refiere al transporte público las diferencias son mínimas respecto al año pasado. <table><tr><th>Año</th><th>Transporte público interior Madrid</th><th>Transporte público exterior Madrid</th><th>Transporte privado interior de Madrid</th><th>Transporte privado exterior de Madrid</th></tr><tr><td>2004</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2005</td><td>102,3</td><td>101,3</td><td>95,8</td><td>101,3</td></tr><tr><td>2006</td><td>103,6</td><td>104,6</td><td>94,7</td><td>103,6</td></tr><tr><td>2007</td><td>105,5</td><td>99,7</td><td>90,0</td><td>101,3</td></tr><tr><td>2008</td><td>103,4</td><td>97,5</td><td>88,8</td><td>103,4</td></tr><tr><td>2009</td><td>100,3</td><td>89,7</td><td>86,2</td><td>100,3</td></tr><tr><td>2010</td><td>98,0</td><td>87,2</td><td>88,9</td><td>100,3</td></tr><tr><td>2011</td><td>99,0</td><td>86,2</td><td>87,3</td><td>98,2</td></tr><tr><td>2012</td><td>93,9</td><td>84,5</td><td>84,5</td><td>98,2</td></tr><tr><td>2013</td><td>89,6</td><td>82,2</td><td>81,5</td><td>96,9</td></tr><tr><td>2014</td><td>89,4</td><td>82,0</td><td>79,9</td><td>98,0</td></tr></table> Evolución de la movilidad motorizada interna y externa a Madrid	Año	Transporte público interior Madrid	Transporte público exterior Madrid	Transporte privado interior de Madrid	Transporte privado exterior de Madrid	2004	100	100	100	100	2005	102,3	101,3	95,8	101,3	2006	103,6	104,6	94,7	103,6	2007	105,5	99,7	90,0	101,3	2008	103,4	97,5	88,8	103,4	2009	100,3	89,7	86,2	100,3	2010	98,0	87,2	88,9	100,3	2011	99,0	86,2	87,3	98,2	2012	93,9	84,5	84,5	98,2	2013	89,6	82,2	81,5	96,9	2014	89,4	82,0	79,9	98,0
Año	Transporte público interior Madrid	Transporte público exterior Madrid	Transporte privado interior de Madrid	Transporte privado exterior de Madrid																																																									
2004	100	100	100	100																																																									
2005	102,3	101,3	95,8	101,3																																																									
2006	103,6	104,6	94,7	103,6																																																									
2007	105,5	99,7	90,0	101,3																																																									
2008	103,4	97,5	88,8	103,4																																																									
2009	100,3	89,7	86,2	100,3																																																									
2010	98,0	87,2	88,9	100,3																																																									
2011	99,0	86,2	87,3	98,2																																																									
2012	93,9	84,5	84,5	98,2																																																									
2013	89,6	82,2	81,5	96,9																																																									
2014	89,4	82,0	79,9	98,0																																																									

Indicador:	5. Coste del desplazamiento para el usuario del servicio																																													
Objetivo:	Evaluar la relación entre coste real en vehículo privado y en transporte público.																																													
Unidad:	€																																													
Fuente:	- Tarifas de los parkings públicos y SER: Área 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	Durante el 2014 las tarifas tanto del transporte público como del vehículo privado se han mantenido estables, aunque en el caso del SER, con la nueva regulación, la tarifa finalmente aplicable depende del nivel de ocupación de la zona y de la tecnología del vehículo. <table><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>1,21</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>2,96</td><td>4,50</td><td>2,20</td><td>1,55</td></tr><tr><td>2013</td><td>2,96</td><td>4,57</td><td>2,26</td><td>1,55</td></tr></tbody></table>	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	1,21	2010	2,64	4,35	1,78	1,21	2011	2,64	4,50	1,83	1,44	2012	2,96	4,50	2,20	1,55	2013	2,96	4,57	2,26	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	1,21																																										
2010	2,64	4,35	1,78	1,21																																										
2011	2,64	4,50	1,83	1,44																																										
2012	2,96	4,50	2,20	1,55																																										
2013	2,96	4,57	2,26	1,55																																										

Indicador:	6.Víctimas mortales																																																																		
Objetivo:	Determinar la evolución del número de víctimas mortales																																																																		
Unidad:	Número																																																																		
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																																																																		
Tendencia	Tras cuatro años consecutivos en los que se mantenía prácticamente constante el número de víctimas mortales, durante el 2014 se ha producido un descenso de un 25%. Las disminuciones más acusadas se registran entre los peatones: prácticamente el 50%.  The graph illustrates a general downward trend in fatal victims over the ten-year period. The 'Total' number of victims decreased from 67 in 2005 to 24 in 2014. 'Peatones' (pedestrians) saw the most significant drop, from 28 to 10. 'Bicicletas' consistently had the lowest number of victims, often reaching zero. 'Moto-Ciclomotor' and 'Resto de vehículos' also showed a decline, with the latter dropping from 22 to 2. <table><thead><tr><th>Año</th><th>Total</th><th>Peatones</th><th>Bicicletas</th><th>Moto-Ciclomotor</th><th>Resto de vehículos</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005</td><td>67</td><td>28</td><td>0</td><td>17</td><td>22</td></tr><tr><td>2006</td><td>50</td><td>29</td><td>0</td><td>11</td><td>10</td></tr><tr><td>2007</td><td>57</td><td>23</td><td>0</td><td>17</td><td>17</td></tr><tr><td>2008</td><td>41</td><td>27</td><td>0</td><td>8</td><td>6</td></tr><tr><td>2009</td><td>43</td><td>27</td><td>1</td><td>8</td><td>7</td></tr><tr><td>2010</td><td>33</td><td>20</td><td>2</td><td>8</td><td>3</td></tr><tr><td>2011</td><td>30</td><td>15</td><td>0</td><td>6</td><td>9</td></tr><tr><td>2012</td><td>33</td><td>21</td><td>0</td><td>5</td><td>7</td></tr><tr><td>2013</td><td>32</td><td>18</td><td>1</td><td>11</td><td>2</td></tr><tr><td>2014</td><td>24</td><td>10</td><td>2</td><td>10</td><td>2</td></tr></tbody></table>	Año	Total	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos	2005	67	28	0	17	22	2006	50	29	0	11	10	2007	57	23	0	17	17	2008	41	27	0	8	6	2009	43	27	1	8	7	2010	33	20	2	8	3	2011	30	15	0	6	9	2012	33	21	0	5	7	2013	32	18	1	11	2	2014	24	10	2	10	2
Año	Total	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos																																																														
2005	67	28	0	17	22																																																														
2006	50	29	0	11	10																																																														
2007	57	23	0	17	17																																																														
2008	41	27	0	8	6																																																														
2009	43	27	1	8	7																																																														
2010	33	20	2	8	3																																																														
2011	30	15	0	6	9																																																														
2012	33	21	0	5	7																																																														
2013	32	18	1	11	2																																																														
2014	24	10	2	10	2																																																														



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.

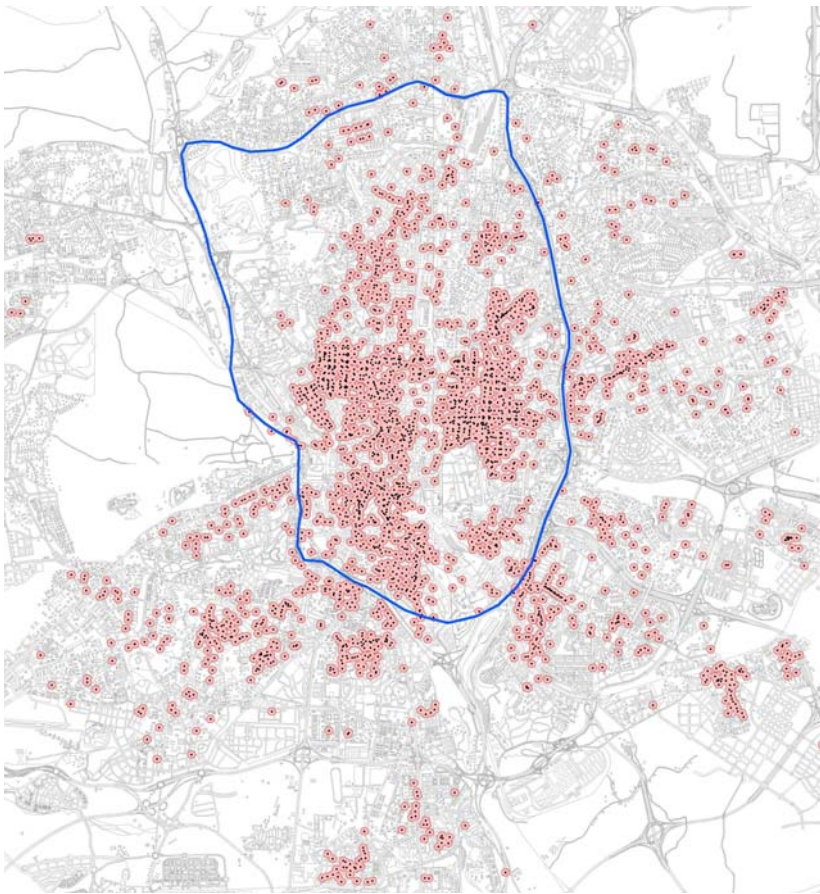
Estas son:

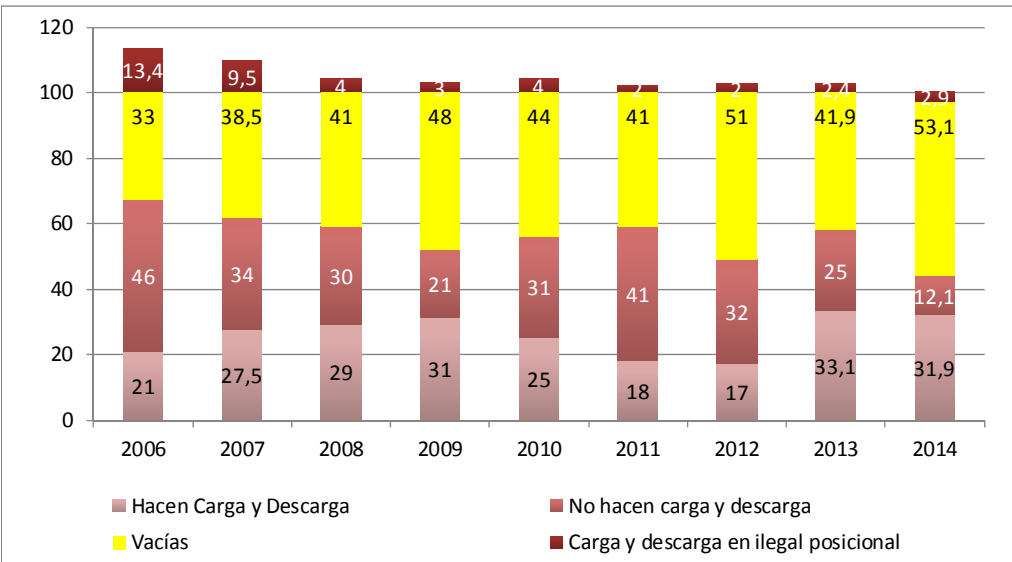
- **Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías.**
- **Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados.**
- **Disminución de la indisciplina viaria.**
- **Promoción del transporte público colectivo.**
- **Potenciación de modos de transporte más sostenibles: pie, bici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

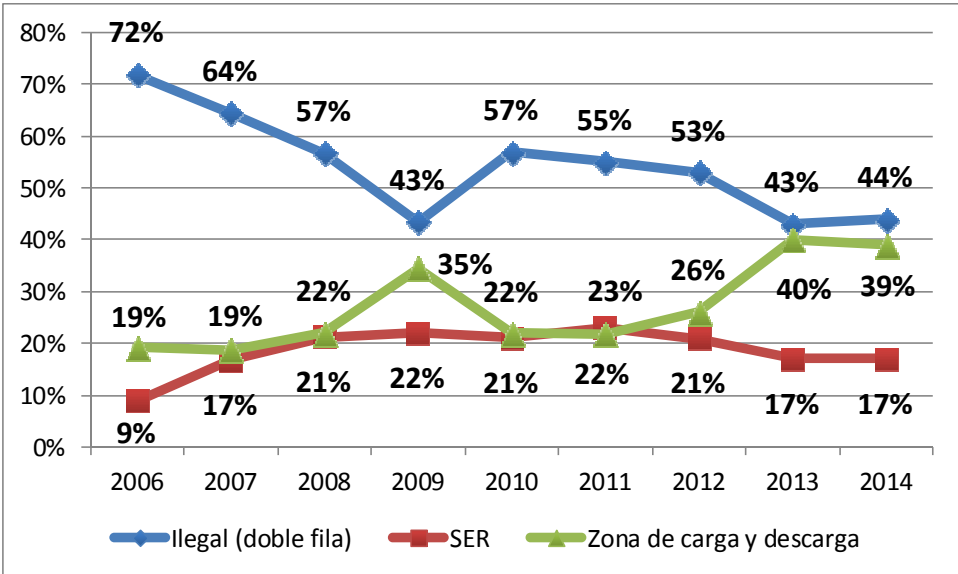
En consecuencia, el seguimiento de la movilidad de la ciudad de Madrid se referencia anualmente en este Informe del Estado de la Movilidad (IEM) a cada una de esas estrategias de actuación, estableciéndose una serie de indicadores sectoriales de seguimiento que a continuación se detallan.

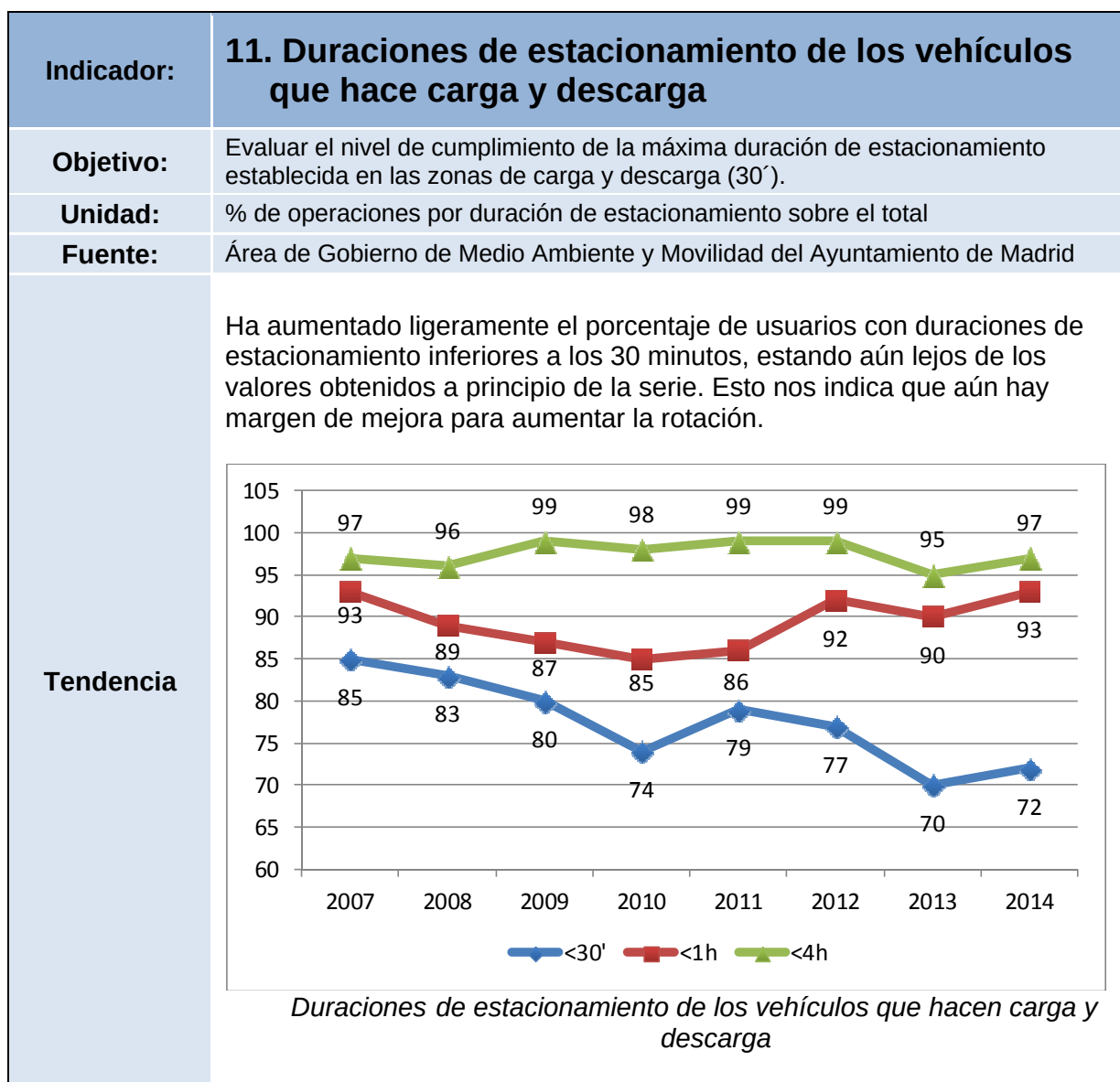
Estos indicadores, cuando es factible, se estructuran en función de si reportan aspectos de la oferta, la demanda o de la calidad de servicio ofrecido y/o percibido por los usuarios.

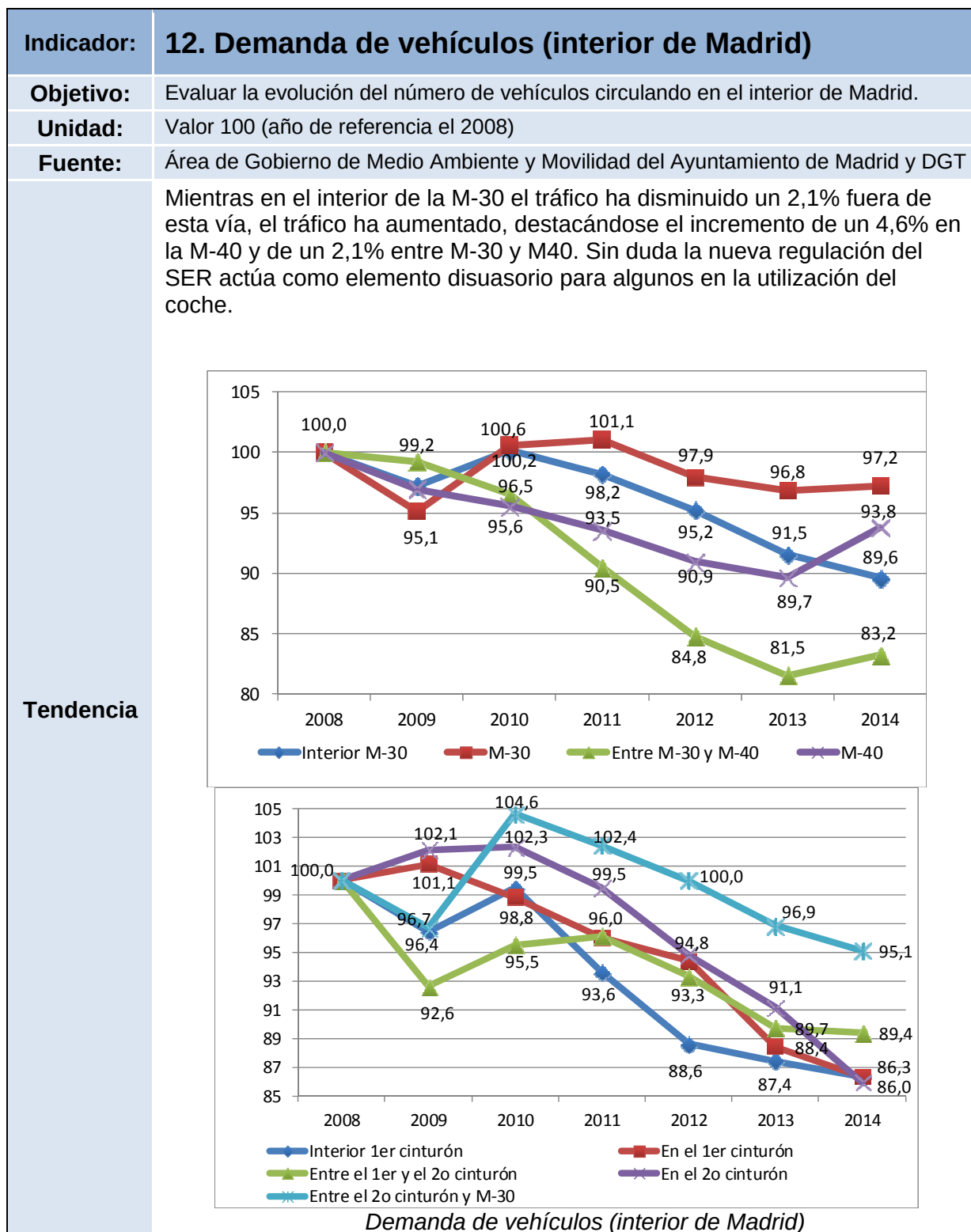
Indicador:	7. Evolución zonas de carga y descarga																								
Objetivo:	Evaluar la oferta destinada a la distribución urbana de mercancías.																								
Unidad:	Nº de zonas reservadas																								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																								
Tendencia	Durante el 2014 se ha mantenido el número de reservas aunque se ha producido un ligero incremento del número de plazas: de 8.019 a 8.090 (+0,9%). Desde el 2004 la oferta de plazas ha aumentado en un 25%. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Nº de zonas reservadas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2004</td><td>1929</td></tr> <tr><td>2005</td><td>1994</td></tr> <tr><td>2006</td><td>2115</td></tr> <tr><td>2007</td><td>2226</td></tr> <tr><td>2008</td><td>2306</td></tr> <tr><td>2009</td><td>2341</td></tr> <tr><td>2010</td><td>2403</td></tr> <tr><td>2011</td><td>2384</td></tr> <tr><td>2012</td><td>2372</td></tr> <tr><td>2013</td><td>2418</td></tr> <tr><td>2014</td><td>2418</td></tr> </tbody> </table> <i>Evolución zonas de carga y descarga</i>	Año	Nº de zonas reservadas	2004	1929	2005	1994	2006	2115	2007	2226	2008	2306	2009	2341	2010	2403	2011	2384	2012	2372	2013	2418	2014	2418
Año	Nº de zonas reservadas																								
2004	1929																								
2005	1994																								
2006	2115																								
2007	2226																								
2008	2306																								
2009	2341																								
2010	2403																								
2011	2384																								
2012	2372																								
2013	2418																								
2014	2418																								

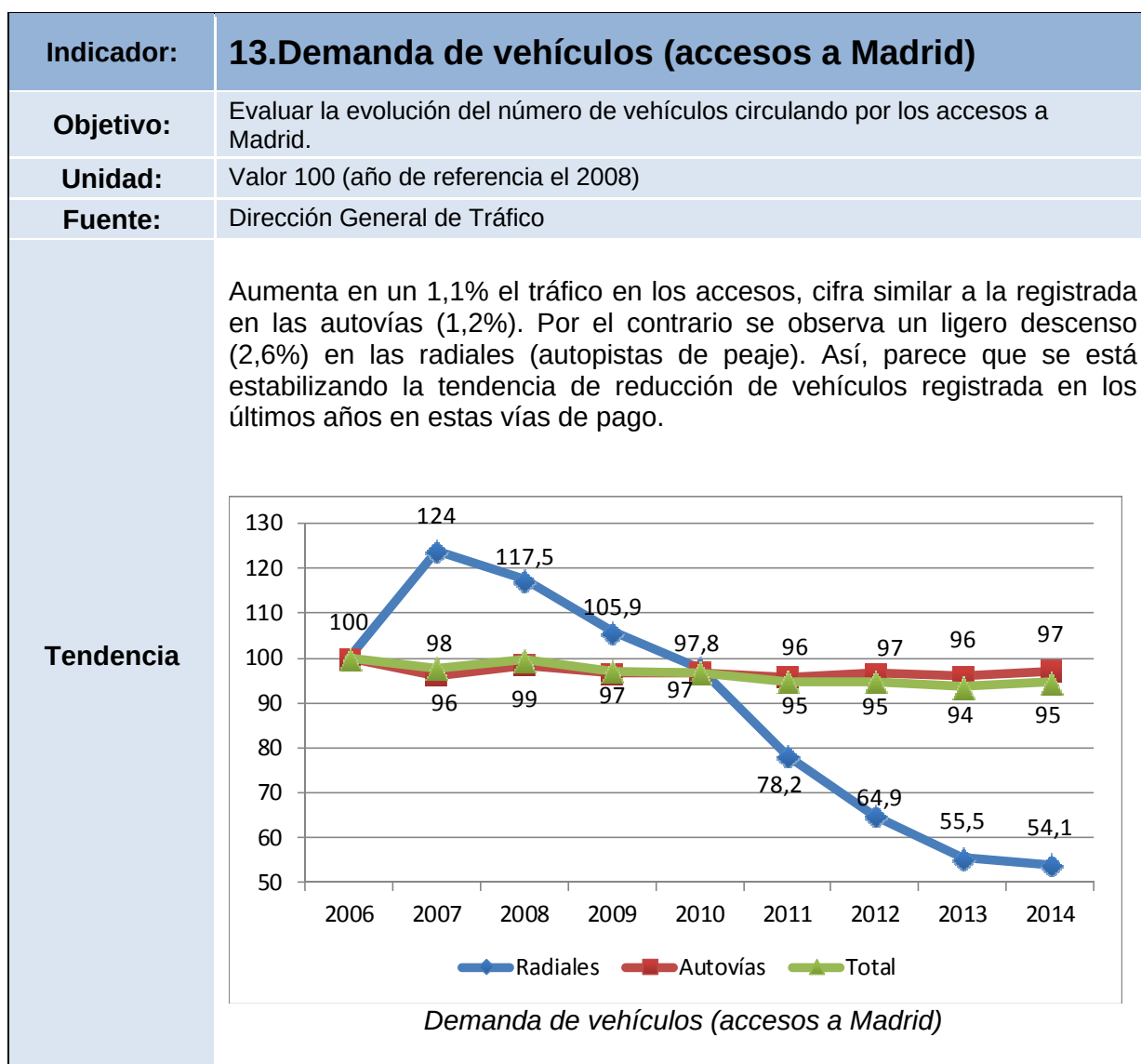
Indicador:	8. Cobertura zonas de carga y descarga
Objetivo:	Evaluar el nivel de cobertura de la oferta de zonas de carga y descarga
Unidad:	% de superficie cubierta (considerando un radio de 75m) por zonas de carga y descarga.
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	Se mantiene constante la superficie cubierta por las zonas de carga y descarga: algo más del 40% de la superficie del centro de la ciudad (interior de M30) y un 6% en el exterior.  <i>Localización y cobertura (75 m) de las zonas de carga y descarga</i>

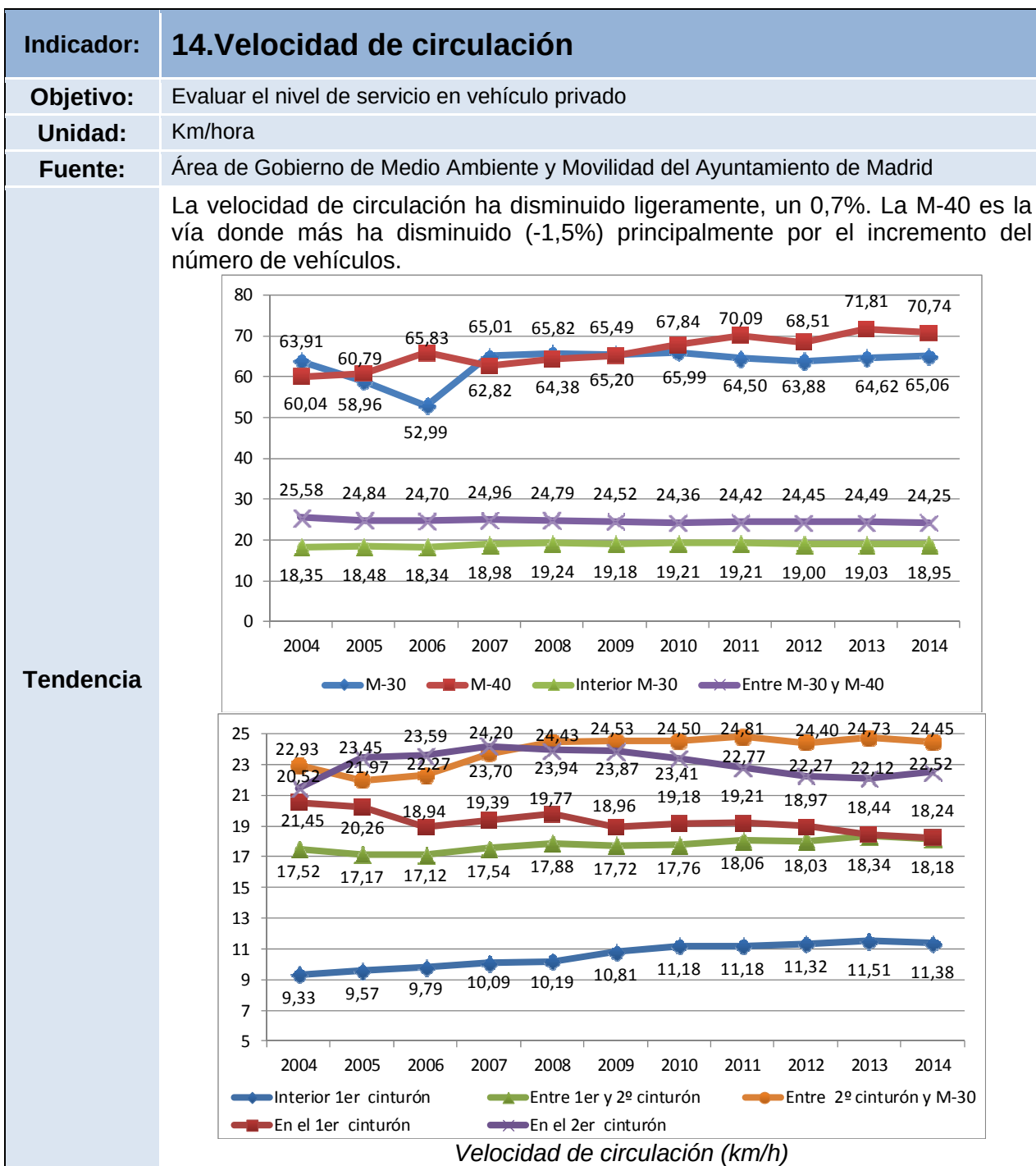
Indicador:	9.Utilización de las zonas de carga y descarga (interior M-30)																																																				
Objetivo:	Evaluar la disciplina dentro de las zonas de Carga y Descarga																																																				
Unidad:	% Horas x Plaza de estacionamiento de carga y descarga respecto a la oferta legal (número de plazas x horas de regulación)																																																				
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																																				
Tendencia	Se observa una mejora notable del funcionamiento de las zonas de carga y descarga, ya que ha disminuido en el ejercicio 2014 la ocupación por vehículos que no realizan este tipo de operaciones (de un 25% a un 12%). El descenso del tráfico puede haber incidido en esta reducción.																																																				
	Como consecuencia aumenta el espacio libre en estas reservas (de un 42% a un 53%), facilitando las operaciones de estacionamiento de los distribuidores.																																																				
	<table><caption>Utilización de las zonas de carga y descarga (datos extraídos del gráfico)</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>2</td></tr><tr><td>2013</td><td>33,1</td><td>25</td><td>41,9</td><td>2,4</td></tr><tr><td>2014</td><td>31,9</td><td>12,1</td><td>53,1</td><td>2,9</td></tr></tbody></table>				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	2	2013	33,1	25	41,9	2,4	2014	31,9	12,1	53,1
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	2																																																	
2013	33,1	25	41,9	2,4																																																	
2014	31,9	12,1	53,1	2,9																																																	
	Utilización de las zonas de carga y descarga																																																				

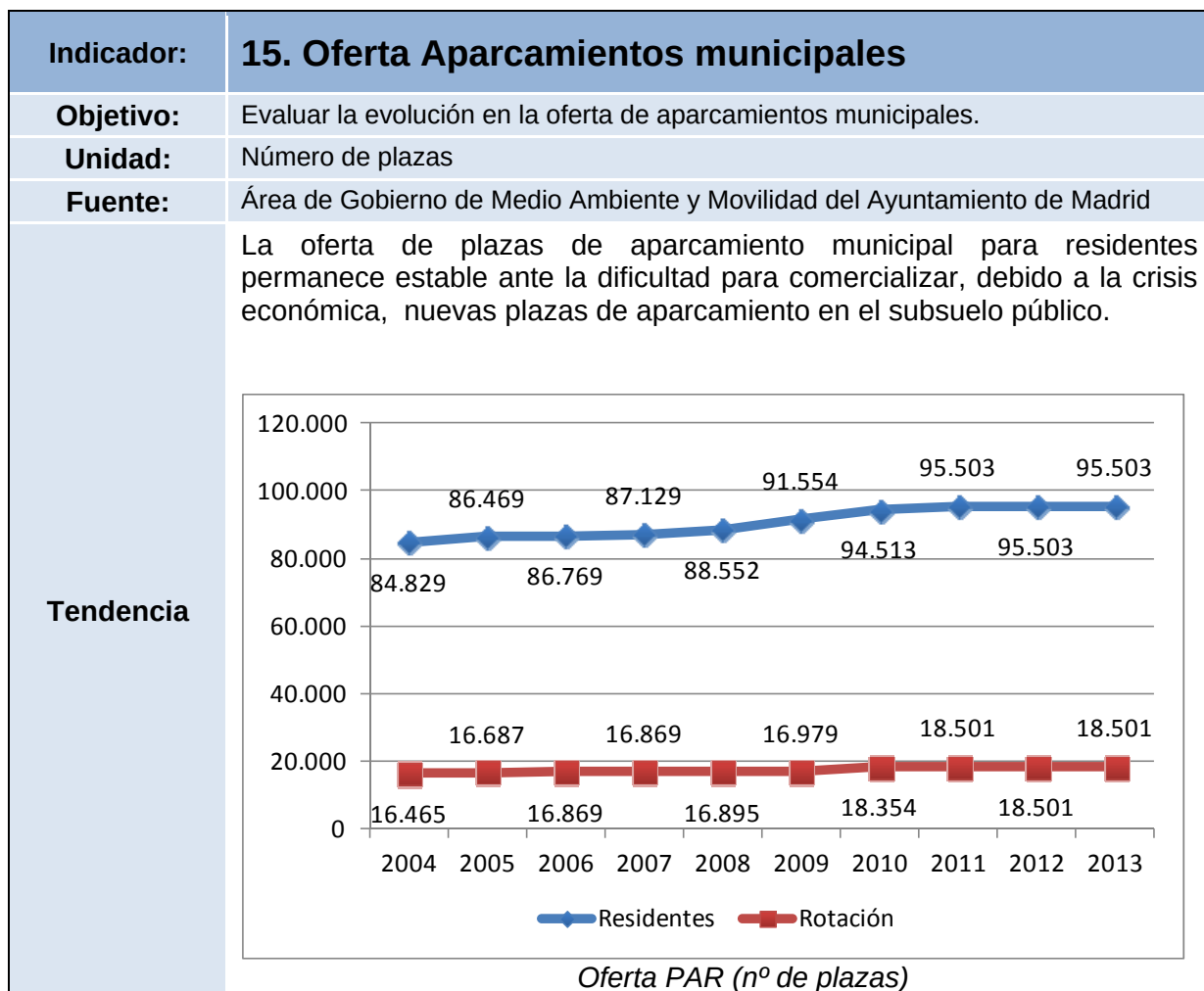
Indicador:	10.Lugar de estacionamiento de los vehículos que hacen operaciones de carga y descarga																																								
Objetivo:	Evaluar la indisciplina de estacionamiento generada por la distribución urbana de mercancías.																																								
Unidad:	% de operaciones por lugar de estacionamiento sobre el total																																								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																								
Tendencia	Prácticamente no se observan variaciones en cuanto a la distribución de los vehículos comerciales por lugar de estacionamiento. La disponibilidad de más espacio libre en las zonas de carga y descarga que se observa en el indicador anterior no ha provocado un trasvase de operaciones de estacionamiento ilegal hacia estas zonas.  <table><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>2006</td><td>72%</td><td>9%</td><td>19%</td></tr><tr><td>2007</td><td>64%</td><td>17%</td><td>19%</td></tr><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>22%</td><td>23%</td></tr><tr><td>2012</td><td>53%</td><td>21%</td><td>26%</td></tr><tr><td>2013</td><td>43%</td><td>17%</td><td>40%</td></tr><tr><td>2014</td><td>44%</td><td>17%</td><td>39%</td></tr></tbody></table> Lugar de estacionamiento de los vehículos que hacen carga y descarga (%)	Año	Illegal (doble fila)	SER	Zona de carga y descarga	2006	72%	9%	19%	2007	64%	17%	19%	2008	57%	21%	22%	2009	43%	22%	35%	2010	57%	21%	22%	2011	55%	22%	23%	2012	53%	21%	26%	2013	43%	17%	40%	2014	44%	17%	39%
Año	Illegal (doble fila)	SER	Zona de carga y descarga																																						
2006	72%	9%	19%																																						
2007	64%	17%	19%																																						
2008	57%	21%	22%																																						
2009	43%	22%	35%																																						
2010	57%	21%	22%																																						
2011	55%	22%	23%																																						
2012	53%	21%	26%																																						
2013	43%	17%	40%																																						
2014	44%	17%	39%																																						

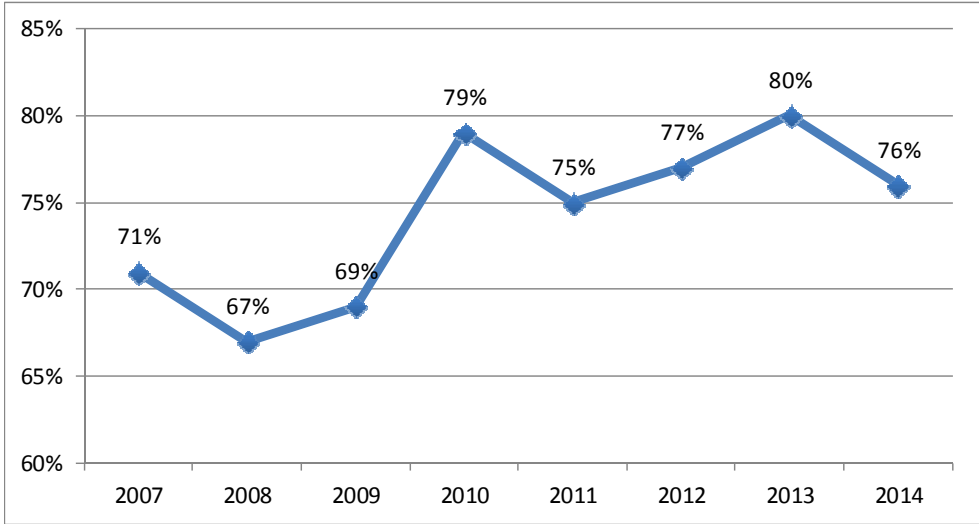


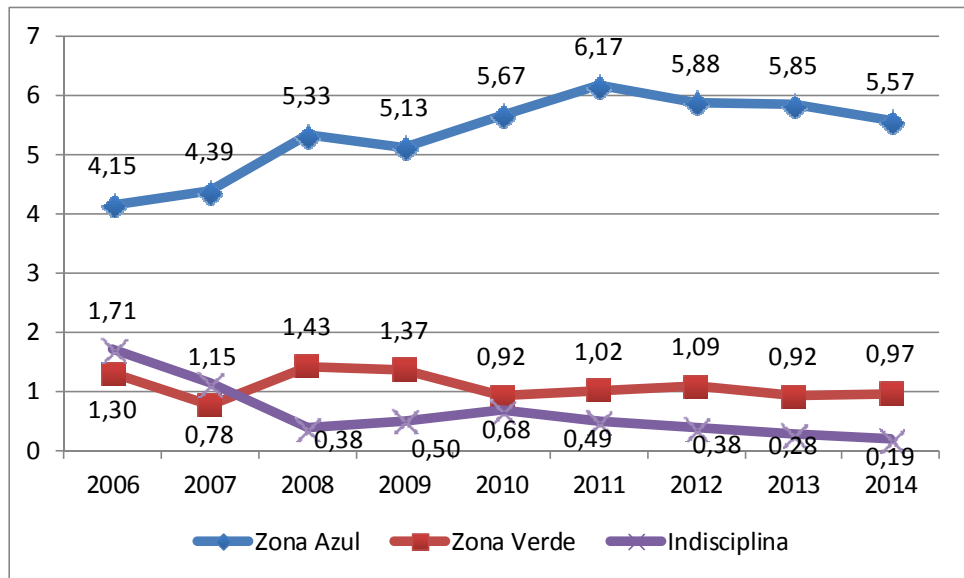


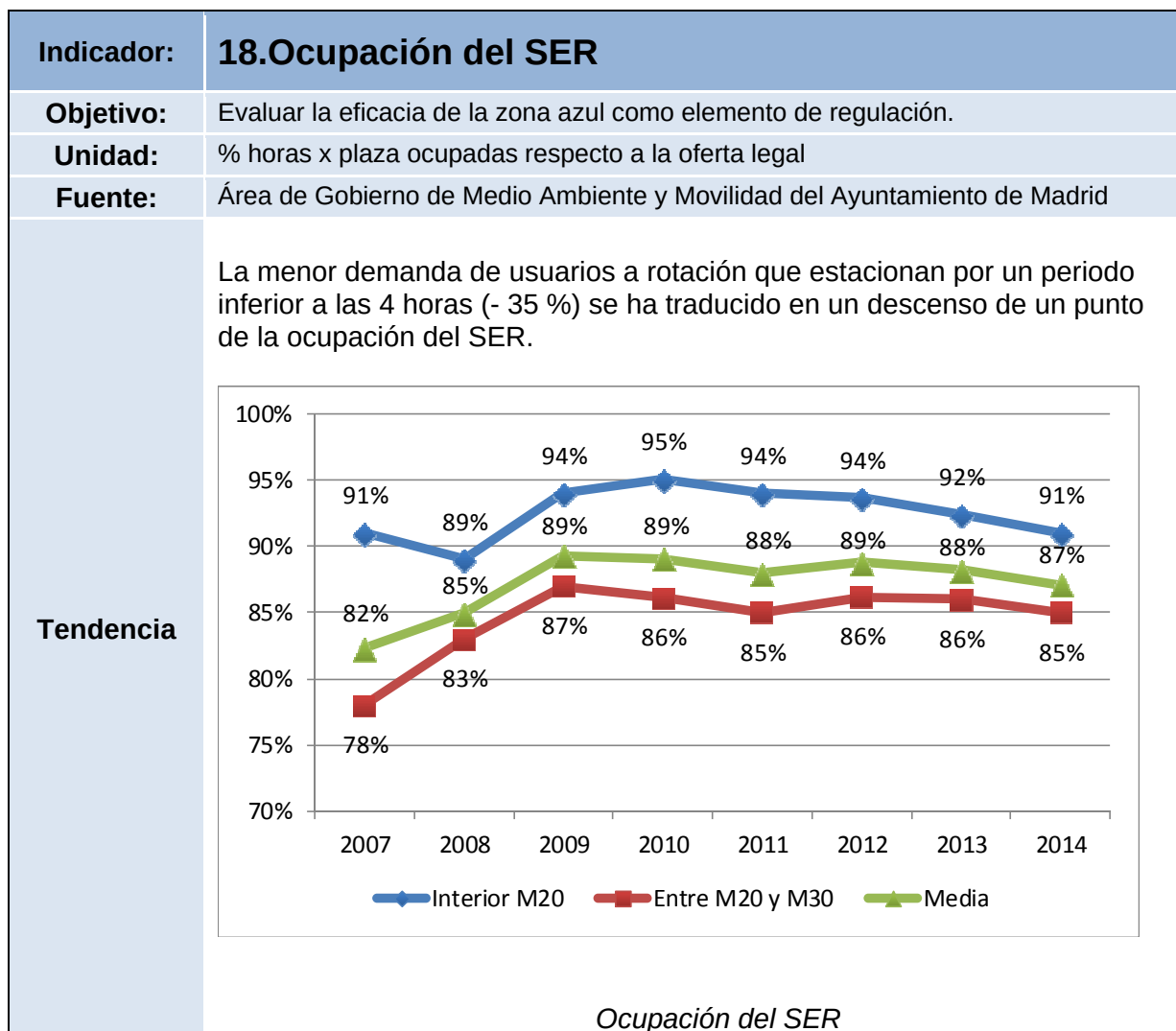


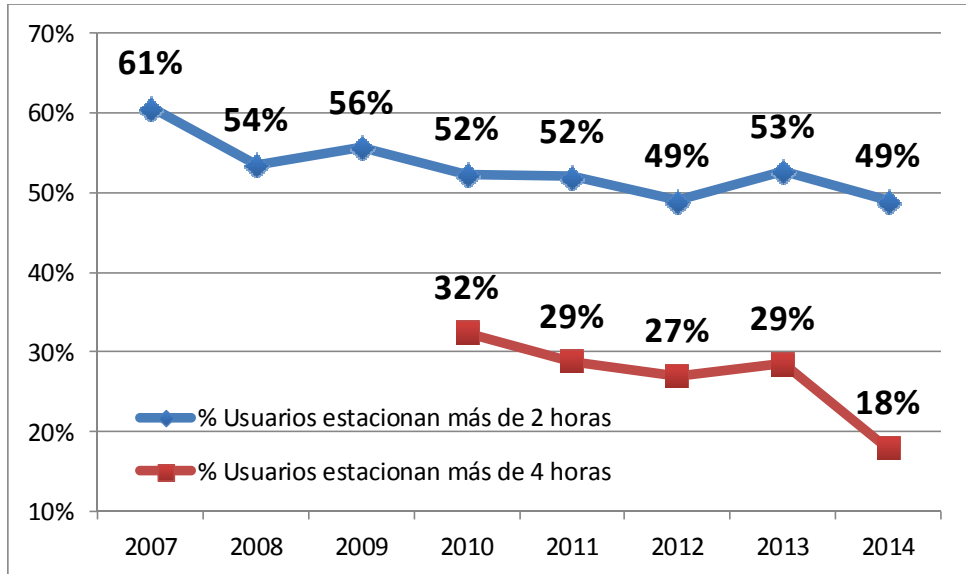


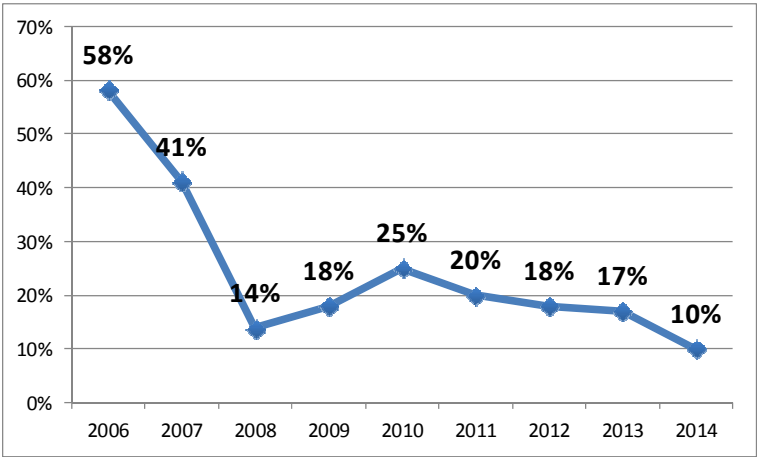
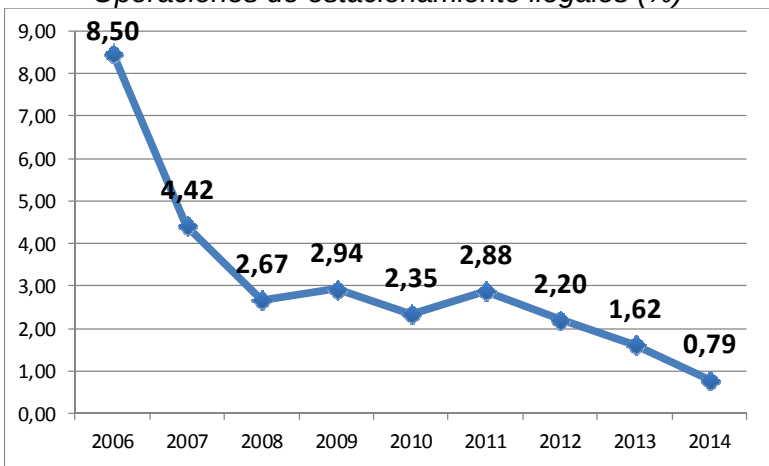


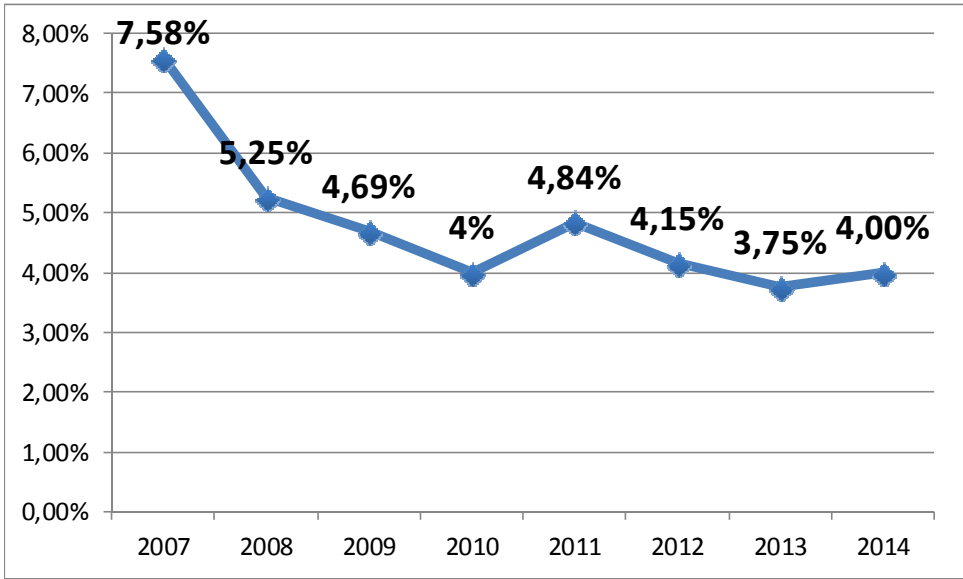
Indicador:	16. Ocupación residencial del SER (plazas verdes) durante el periodo diurno																		
Objetivo:	Evaluar el motivo de utilización del SER.																		
Unidad:	%																		
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																		
Tendencia	Ha disminuido en cuatro puntos la ocupación residencial diurna del SER, equiparándose a valores obtenidos en el 2012.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>76%</td> </tr> </tbody> </table> <i>Ocupación residencial del SER (plazas verdes)</i>	Año	Ocupación residencial del SER (%)	2007	71%	2008	67%	2009	69%	2010	79%	2011	75%	2012	77%	2013	80%	2014	76%
Año	Ocupación residencial del SER (%)																		
2007	71%																		
2008	67%																		
2009	69%																		
2010	79%																		
2011	75%																		
2012	77%																		
2013	80%																		
2014	76%																		

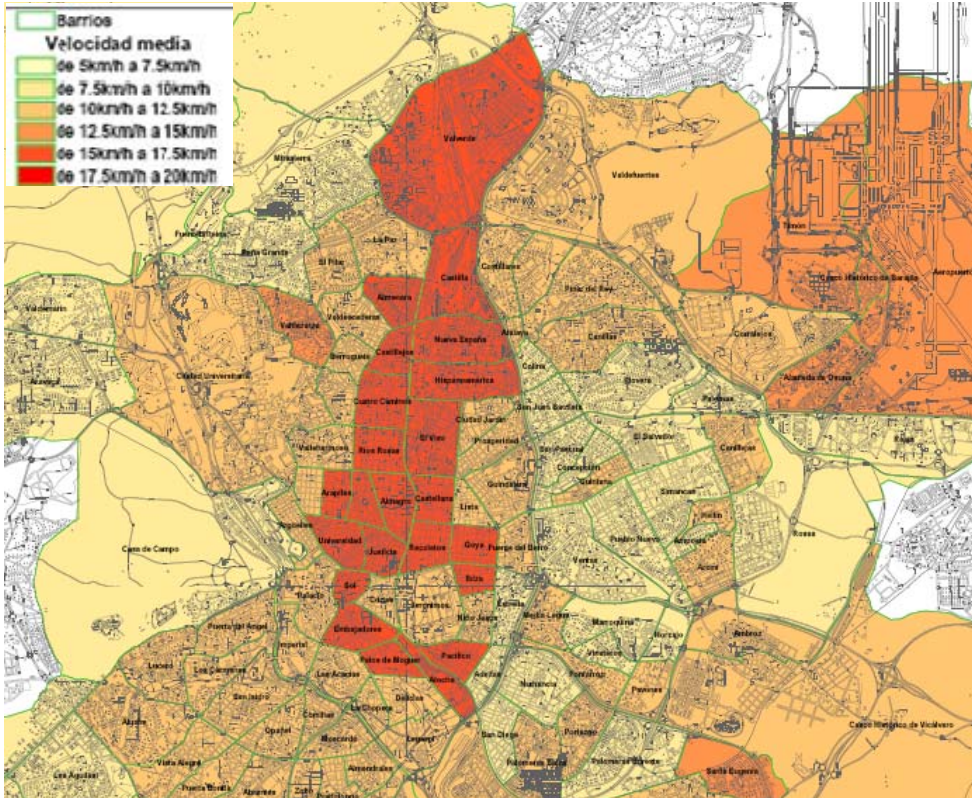
Indicador:	17. Demanda foránea de aparcamiento (interior M-30)																																								
Objetivo:	Evaluar la rotación de la oferta de aparcamiento por tipo de plaza																																								
Unidad:	Índice de rotación (nº de estacionamientos/ plaza y día).																																								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																								
Tendencia	Disminuye en un 5% 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: -Reducción de operaciones en la zona azul de un 4,8%. -Aumento de la demanda a rotación de la zona verde de un 5,4%. -Reducción de las operaciones de estacionamiento ilegal (doble fila, pasos de peatones, etc.) que alcanzan el 32%.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Zona Azul</th><th>Zona Verde</th><th>Indisciplina</th></tr></thead><tbody><tr><td>2006</td><td>4,15</td><td>1,30</td><td>1,71</td></tr><tr><td>2007</td><td>4,39</td><td>0,78</td><td>1,15</td></tr><tr><td>2008</td><td>5,33</td><td>1,43</td><td>0,38</td></tr><tr><td>2009</td><td>5,13</td><td>1,37</td><td>0,50</td></tr><tr><td>2010</td><td>5,67</td><td>0,92</td><td>0,68</td></tr><tr><td>2011</td><td>6,17</td><td>1,02</td><td>0,49</td></tr><tr><td>2012</td><td>5,88</td><td>1,09</td><td>0,38</td></tr><tr><td>2013</td><td>5,85</td><td>0,92</td><td>0,28</td></tr><tr><td>2014</td><td>5,57</td><td>0,97</td><td>0,19</td></tr></tbody></table> Demanda foránea de aparcamiento	Año	Zona Azul	Zona Verde	Indisciplina	2006	4,15	1,30	1,71	2007	4,39	0,78	1,15	2008	5,33	1,43	0,38	2009	5,13	1,37	0,50	2010	5,67	0,92	0,68	2011	6,17	1,02	0,49	2012	5,88	1,09	0,38	2013	5,85	0,92	0,28	2014	5,57	0,97	0,19
Año	Zona Azul	Zona Verde	Indisciplina																																						
2006	4,15	1,30	1,71																																						
2007	4,39	0,78	1,15																																						
2008	5,33	1,43	0,38																																						
2009	5,13	1,37	0,50																																						
2010	5,67	0,92	0,68																																						
2011	6,17	1,02	0,49																																						
2012	5,88	1,09	0,38																																						
2013	5,85	0,92	0,28																																						
2014	5,57	0,97	0,19																																						



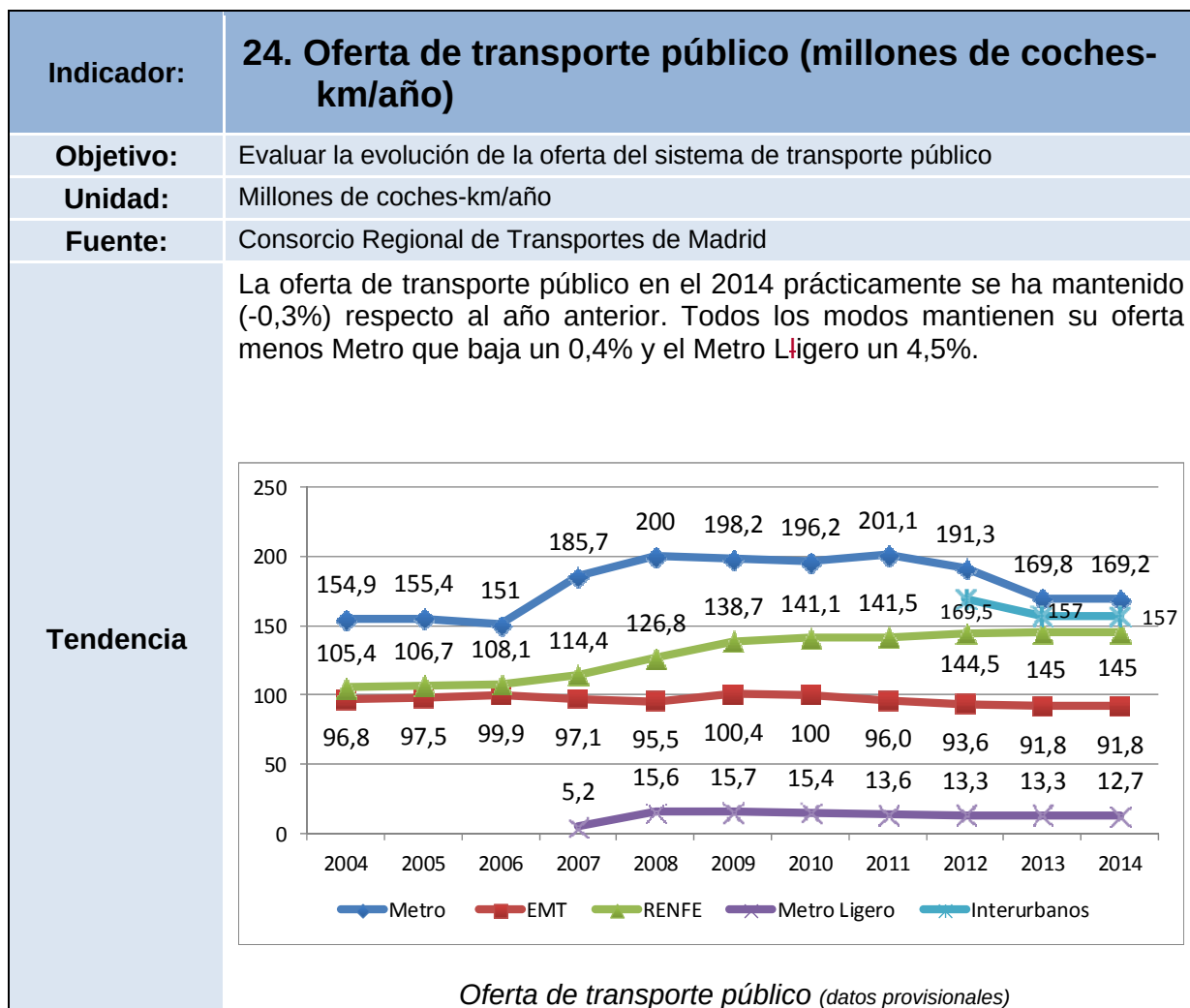
Indicador:	19. Cumplimiento de la máxima duración de estacionamiento del SER																											
Objetivo:	Evaluar el nivel de cumplimiento de la máxima duración de estacionamiento																											
Unidad:	% horas x plaza ocupadas por vehículos que estacionan más de 2 y 4 horas																											
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																											
Tendencia	La introducción de la matrícula dificulta notablemente que el usuario esté más tiempo estacionado del permitido. Con el anterior sistema no se podía comprobar el tiempo real de estancia y la ocupación por parte de usuarios que permanecían en la plaza más de cuatro horas, el límite establecido ahora en la zona azul, llegaba al 29%. Así, se observa una notable disminución de la presencia de los usuarios que estacionan más de 4 horas (reducción de un 36%). Disminuye también la ocupación de los usuarios que estacionan más de 2 horas (de un 53% a un 49%).  <table><thead><tr><th>Año</th><th>% Usuarios estacionan más de 2 horas</th><th>% Usuarios estacionan más de 4 horas</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007</td><td>61%</td><td></td></tr><tr><td>2008</td><td>54%</td><td></td></tr><tr><td>2009</td><td>56%</td><td></td></tr><tr><td>2010</td><td>52%</td><td>32%</td></tr><tr><td>2011</td><td>52%</td><td>29%</td></tr><tr><td>2012</td><td>49%</td><td>27%</td></tr><tr><td>2013</td><td>53%</td><td>29%</td></tr><tr><td>2014</td><td>49%</td><td>18%</td></tr></tbody></table> Ocupación del SER por vehículos estacionados más de 2 y 4 horas	Año	% Usuarios estacionan más de 2 horas	% Usuarios estacionan más de 4 horas	2007	61%		2008	54%		2009	56%		2010	52%	32%	2011	52%	29%	2012	49%	27%	2013	53%	29%	2014	49%	18%
Año	% Usuarios estacionan más de 2 horas	% Usuarios estacionan más de 4 horas																										
2007	61%																											
2008	54%																											
2009	56%																											
2010	52%	32%																										
2011	52%	29%																										
2012	49%	27%																										
2013	53%	29%																										
2014	49%	18%																										

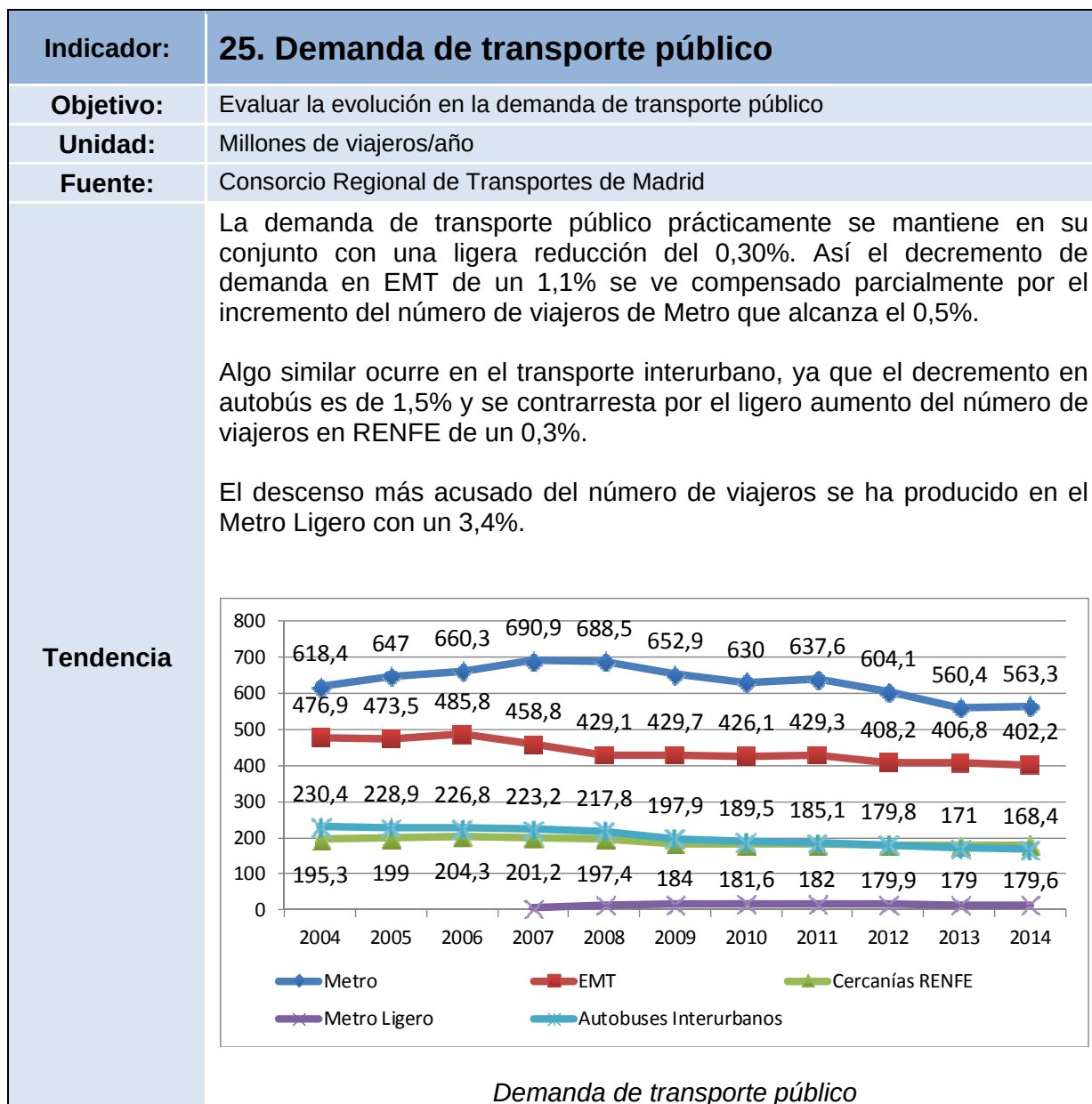
Indicador:	20.Operaciones de estacionamiento ilegales (interior M-30)																																								
Objetivo:	Evaluar la indisciplina de los usuarios de vehículo privado (estacionamientos ilegales).																																								
Unidad:	% operaciones de estacionamiento ilegales sobre el total de operaciones de estacionamiento en calzada % de horas x plaza respecto a la oferta legal de estacionamiento ilegales																																								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																								
Tendencia	Parte del espacio del SER liberado por las largas duraciones de estacionamiento ha sido utilizado por usuarios que con anterioridad estacionaban ilegalmente (doble fila, pasos de peatones, etc.). Se registra así la cifra de ilegalidad en el estacionamiento más reducida de toda la serie analizada.  <table border="1"> <caption>Operaciones de estacionamiento ilegales (%)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje (%)</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> <tr><td>2013</td><td>17%</td></tr> <tr><td>2014</td><td>10%</td></tr> </tbody> </table>  <i>Operaciones de estacionamiento ilegales (%)</i> <table border="1"> <caption>Horas x Plaza de vehículos ilegales respecto a la oferta legal (%)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2006</td><td>8,50</td></tr> <tr><td>2007</td><td>4,42</td></tr> <tr><td>2008</td><td>2,67</td></tr> <tr><td>2009</td><td>2,94</td></tr> <tr><td>2010</td><td>2,35</td></tr> <tr><td>2011</td><td>2,88</td></tr> <tr><td>2012</td><td>2,20</td></tr> <tr><td>2013</td><td>1,62</td></tr> <tr><td>2014</td><td>0,79</td></tr> </tbody> </table> <i>Horas x Plaza de vehículos ilegales respecto a la oferta legal (%)</i>	Año	Porcentaje (%)	2006	58%	2007	41%	2008	14%	2009	18%	2010	25%	2011	20%	2012	18%	2013	17%	2014	10%	Año	Porcentaje (%)	2006	8,50	2007	4,42	2008	2,67	2009	2,94	2010	2,35	2011	2,88	2012	2,20	2013	1,62	2014	0,79
Año	Porcentaje (%)																																								
2006	58%																																								
2007	41%																																								
2008	14%																																								
2009	18%																																								
2010	25%																																								
2011	20%																																								
2012	18%																																								
2013	17%																																								
2014	10%																																								
Año	Porcentaje (%)																																								
2006	8,50																																								
2007	4,42																																								
2008	2,67																																								
2009	2,94																																								
2010	2,35																																								
2011	2,88																																								
2012	2,20																																								
2013	1,62																																								
2014	0,79																																								

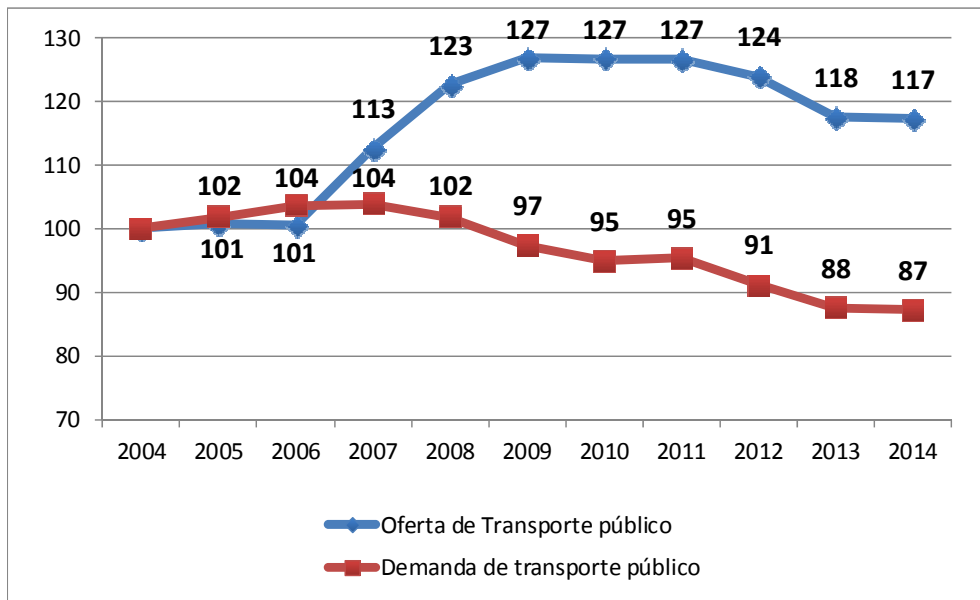
Indicador:	21. Positivos de conductores																		
Objetivo:	Evaluar la indisciplina de los usuarios de vehículo privado (conducción bajo los efectos del alcohol).																		
Unidad:	% de conductores que han dado positivo en el total de controles realizados																		
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																		
Tendencia	Ha aumentado ligeramente el porcentaje de positivos detectado y se han realizado más del doble de controles, alcanzando los 160.697 en el 2014.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>3,75%</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>4,00%</td> </tr> </tbody> </table> <i>Positivos de conductores</i>	Año	Porcentaje de positivos	2007	7,58%	2008	5,25%	2009	4,69%	2010	4%	2011	4,84%	2012	4,15%	2013	3,75%	2014	4,00%
Año	Porcentaje de positivos																		
2007	7,58%																		
2008	5,25%																		
2009	4,69%																		
2010	4%																		
2011	4,84%																		
2012	4,15%																		
2013	3,75%																		
2014	4,00%																		

Indicador:	22. 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										
Tendencia	No ha habido cambios en la red de transporte público, por lo que los tiempos de trayecto entre los distintos barrios de la ciudad no se han modificado, y, por tanto, continúan estando penalizadas la relaciones transversales, principalmente en el arco Este y Sur. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Relación</th><th>Velocidad (km/hora)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Periferia-Periferia</td><td>19,5</td></tr> <tr> <td>Interior M30-Interior M30</td><td>21,5</td></tr> <tr> <td>Interior M30-Exterior de Madrid</td><td>33,7</td></tr> <tr> <td>Periferia-Exterior de Madrid</td><td>30</td></tr> </tbody> </table>  <i>Funcionalidad del transporte público (km/hora)</i>	Relación	Velocidad (km/hora)	Periferia-Periferia	19,5	Interior M30-Interior M30	21,5	Interior M30-Exterior de Madrid	33,7	Periferia-Exterior de Madrid	30
Relación	Velocidad (km/hora)										
Periferia-Periferia	19,5										
Interior M30-Interior M30	21,5										
Interior M30-Exterior de Madrid	33,7										
Periferia-Exterior de Madrid	30										

Indicador:	23. 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:	Consorcio Regional de Transportes de Madrid
Tendencia	La red de BUS-VAO de acceso a la ciudad sigue limitándose al carril de la A6 (16,1 km) 

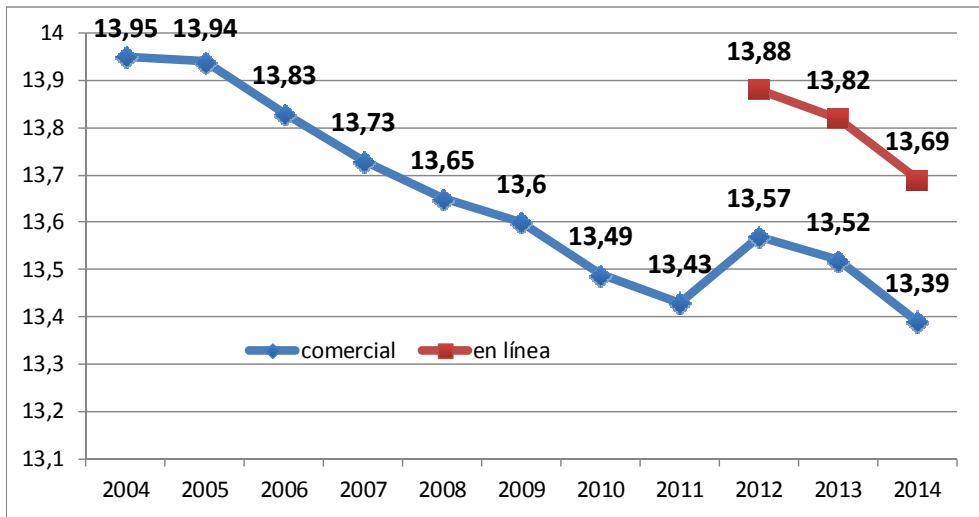


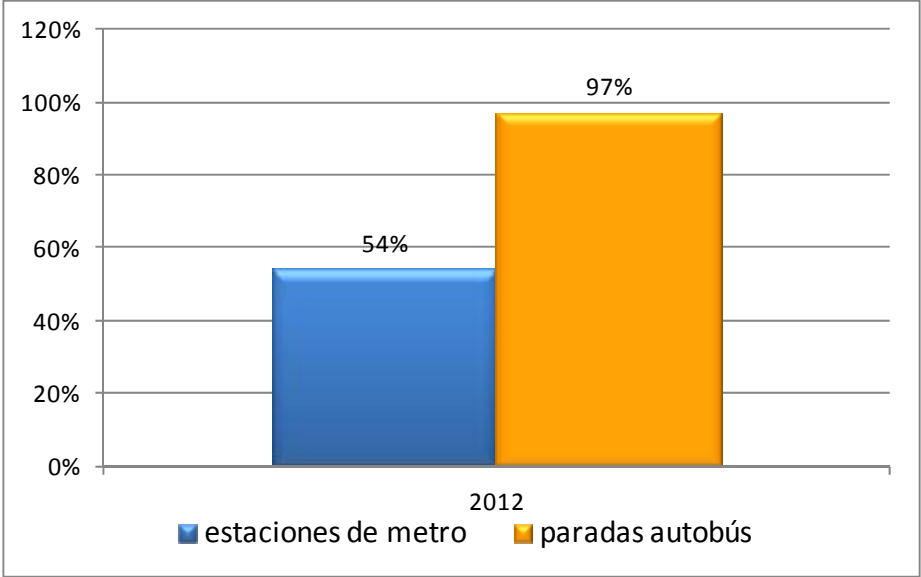


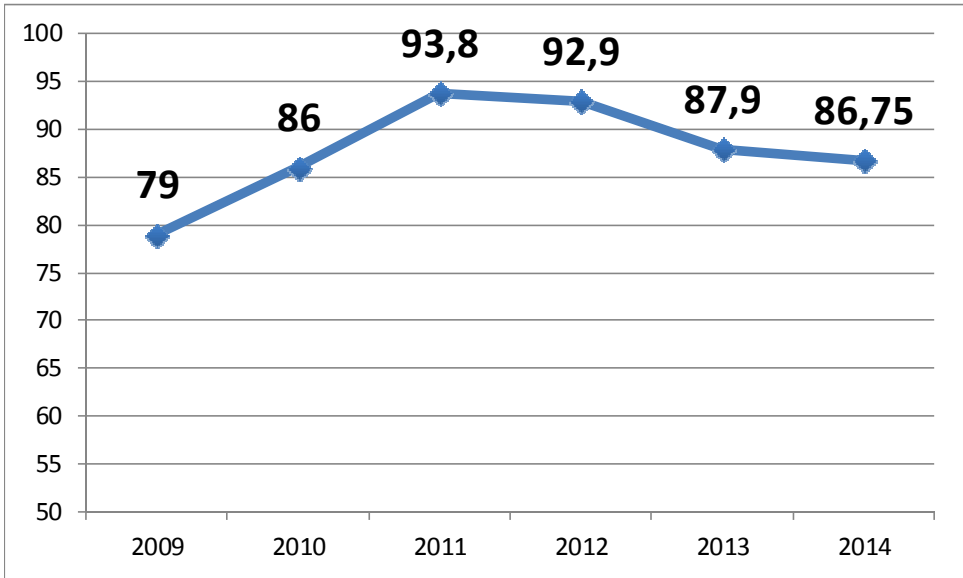
Indicador:	26. Relación entre oferta y demanda de transporte público																																				
Objetivo:	Determinar la vinculación entre los aumentos/decrementos de demanda con la oferta de transporte público																																				
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2004). Coches-km respecto a oferta y número de viajeros respecto a demanda																																				
Fuente:	Consorcio Regional de Transportes de Madrid																																				
Tendencia	En 2014 se observa una importante correlación entre oferta y demanda de transporte público ya que ambas varían en el mismo porcentaje.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Oferta de Transporte público</th><th>Demanda de transporte público</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2005</td><td>101</td><td>102</td></tr><tr><td>2006</td><td>101</td><td>104</td></tr><tr><td>2007</td><td>113</td><td>104</td></tr><tr><td>2008</td><td>123</td><td>102</td></tr><tr><td>2009</td><td>127</td><td>97</td></tr><tr><td>2010</td><td>127</td><td>95</td></tr><tr><td>2011</td><td>127</td><td>95</td></tr><tr><td>2012</td><td>124</td><td>91</td></tr><tr><td>2013</td><td>118</td><td>88</td></tr><tr><td>2014</td><td>117</td><td>87</td></tr></tbody></table> Relación entre oferta y demanda de transporte público	Año	Oferta de Transporte público	Demanda de transporte público	2004	100	100	2005	101	102	2006	101	104	2007	113	104	2008	123	102	2009	127	97	2010	127	95	2011	127	95	2012	124	91	2013	118	88	2014	117	87
Año	Oferta de Transporte público	Demanda de transporte público																																			
2004	100	100																																			
2005	101	102																																			
2006	101	104																																			
2007	113	104																																			
2008	123	102																																			
2009	127	97																																			
2010	127	95																																			
2011	127	95																																			
2012	124	91																																			
2013	118	88																																			
2014	117	87																																			

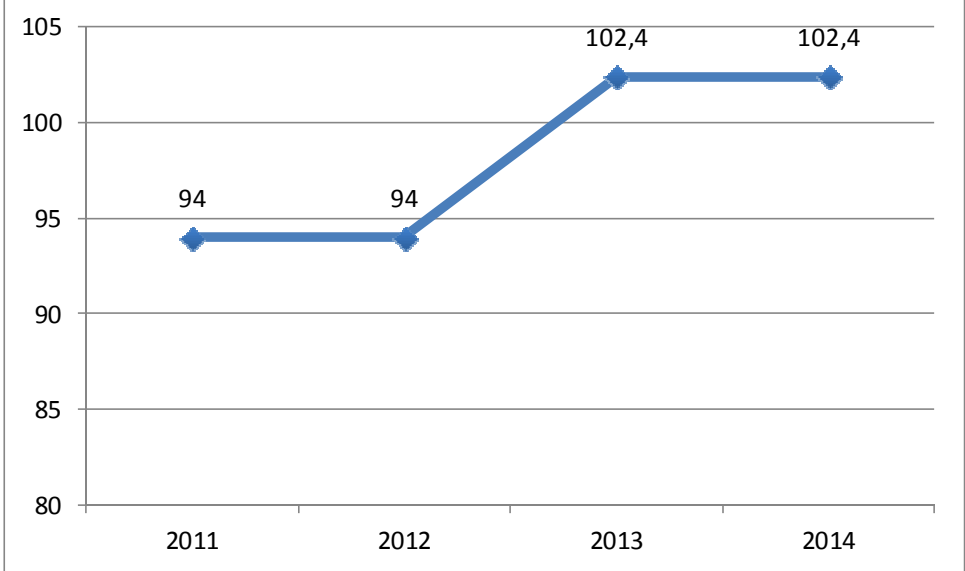
Indicador:	27. Ocupación del transporte público
Objetivo:	Determinar el nivel de ocupación y eficiencia del transporte público
Unidad:	Viajeros/km. Relación entre el número de viajeros y el número de coches-km
Fuente:	Consorcio Regional de Transportes de Madrid
Tendencia	Aumenta la eficiencia en el Metro, ya que ha disminuido su oferta y ha aumentado algo la demanda.
	Por el contrario, en la EMT se da el fenómeno contrario, a pesar de mantener su oferta disminuye el número de viajeros.

Año	Metro	EMT	Cercanías RENFE	Autobuses interurbanos	Media
2004	3,99	4,93	1,85	1,85	3,99
2005	4,16	4,86	1,87	1,87	4,16
2006	4,37	4,86	1,89	1,89	4,37
2007	3,72	4,73	1,76	1,76	3,72
2008	3,44	4,49	1,56	1,56	3,44
2009	3,29	4,28	1,33	1,33	3,29
2010	3,21	4,26	1,29	1,29	3,21
2011	3,17	4,47	1,29	1,29	3,17
2012	3,13	4,36	1,24	1,06	3,13
2013	3,17	4,43	1,23	1,09	3,17
2014	3,17	4,38	1,24	1,07	3,17

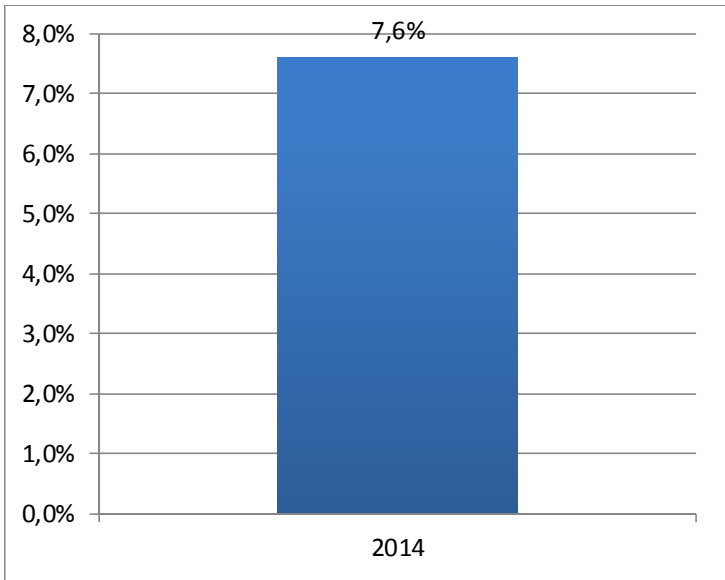
Indicador:	28. Velocidad autobuses EMT																																				
Objetivo:	Evaluar la competitividad de los autobuses EMT, mediante el análisis del parámetro Velocidad.																																				
Unidad:	Km/hora																																				
Fuente:	Empresa Municipal de Transportes de Madrid																																				
Tendencia	Disminuye en un 1% la velocidad del autobús, tanto en línea como la comercial. Se trata de un porcentaje muy similar al registrado en la velocidad de los vehículos, por lo que el ligero empeoramiento de las condiciones de tráfico, puede haber incidido en esta reducción de velocidad. Debe recordarse que fuera de la M-30 la red de autobús no dispone de una oferta específica que permita evitar los fenómenos de congestión. <table><caption>Velocidad autobuses EMT (km/hora)</caption><thead><tr><th>Año</th><th>comercial</th><th>en línea</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004</td><td>13,95</td><td></td></tr><tr><td>2005</td><td>13,94</td><td></td></tr><tr><td>2006</td><td>13,83</td><td></td></tr><tr><td>2007</td><td>13,73</td><td></td></tr><tr><td>2008</td><td>13,65</td><td></td></tr><tr><td>2009</td><td>13,6</td><td></td></tr><tr><td>2010</td><td>13,49</td><td></td></tr><tr><td>2011</td><td>13,43</td><td></td></tr><tr><td>2012</td><td>13,57</td><td>13,88</td></tr><tr><td>2013</td><td>13,52</td><td>13,82</td></tr><tr><td>2014</td><td>13,39</td><td>13,69</td></tr></tbody></table>	Año	comercial	en línea	2004	13,95		2005	13,94		2006	13,83		2007	13,73		2008	13,65		2009	13,6		2010	13,49		2011	13,43		2012	13,57	13,88	2013	13,52	13,82	2014	13,39	13,69
Año	comercial	en línea																																			
2004	13,95																																				
2005	13,94																																				
2006	13,83																																				
2007	13,73																																				
2008	13,65																																				
2009	13,6																																				
2010	13,49																																				
2011	13,43																																				
2012	13,57	13,88																																			
2013	13,52	13,82																																			
2014	13,39	13,69																																			

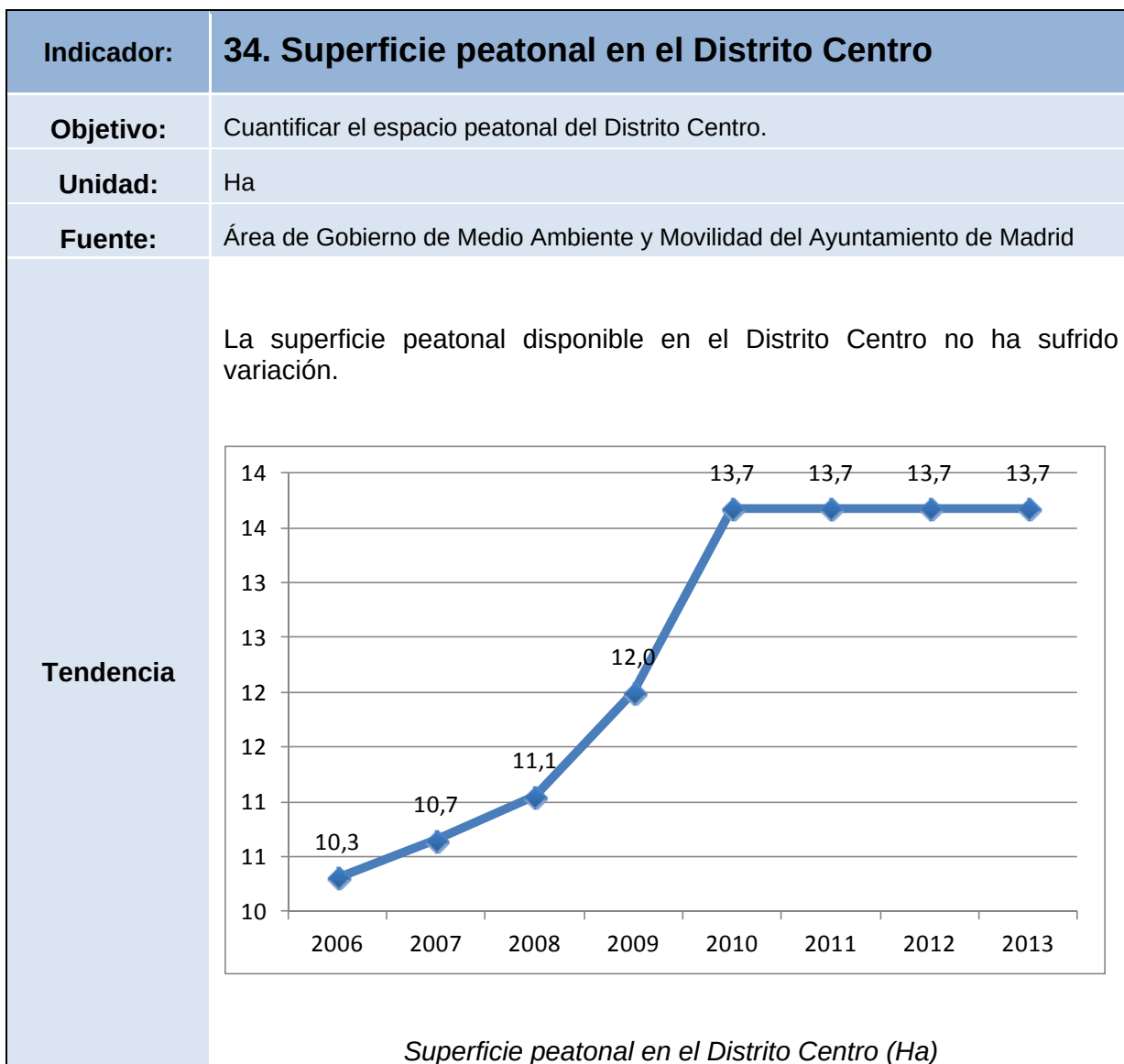
Indicador:	29. Accesibilidad en paradas de transporte público						
Objetivo:	Evaluar el nivel de accesibilidad de la oferta de transporte público						
Unidad:	% estaciones/paradas accesibles (permite su utilización por personas con movilidad reducida severa) sobre el total						
Fuente:	EMT y Consorcio Regional de Transportes de Madrid						
Tendencia	La accesibilidad del servicio de la EMT es prácticamente del 100% (100% de la flota y 97% de las paradas).  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' (metro stations) at 54%, and an orange bar for 'paradas autobús' (bus stops) at 97%. The legend at the bottom identifies the blue bar as 'estaciones de metro' and the orange bar as 'paradas autobús'. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje de accesibilidad (2012)</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> <i>Accesibilidad a las paradas y estaciones de transporte público</i>	Categoría	Porcentaje de accesibilidad (2012)	estaciones de metro	54%	paradas autobús	97%
Categoría	Porcentaje de accesibilidad (2012)						
estaciones de metro	54%						
paradas autobús	97%						

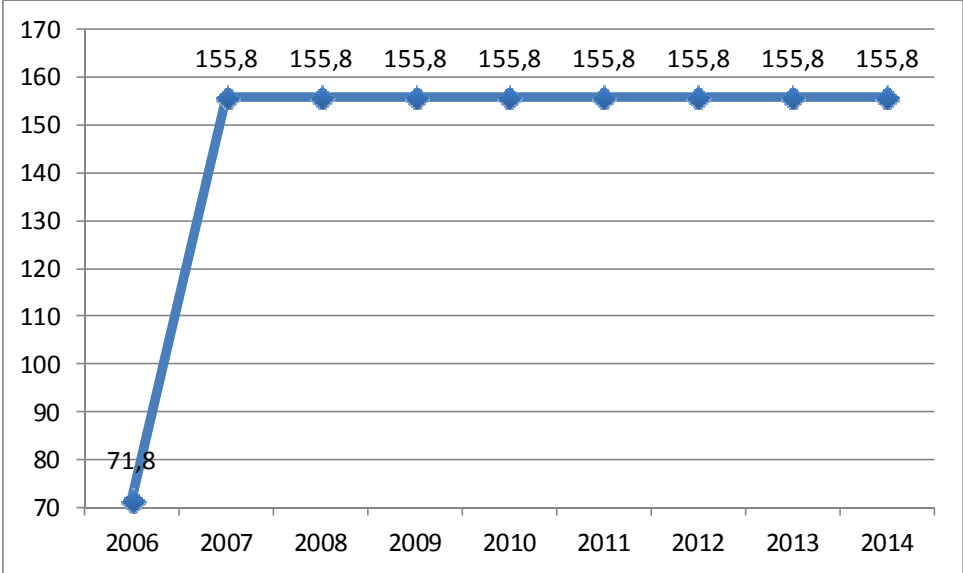
Indicador:	30. Fiabilidad del transporte público														
Objetivo:	Evaluar el nivel de cumplimiento de la frecuencia establecida.														
Unidad:	% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida (+/- 10%) ,														
Fuente:	Empresa Municipal de Transportes de Madrid														
Tendencia	La disminución de velocidad del autobús también puede haber incidido en la reducción de un punto en el índice de regularidad.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>87,9</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>86,75</td> </tr> </tbody> </table> % de expediciones que cumplen la frecuencia establecida	Año	% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida	2009	79	2010	86	2011	93,8	2012	92,9	2013	87,9	2014	86,75
Año	% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida														
2009	79														
2010	86														
2011	93,8														
2012	92,9														
2013	87,9														
2014	86,75														

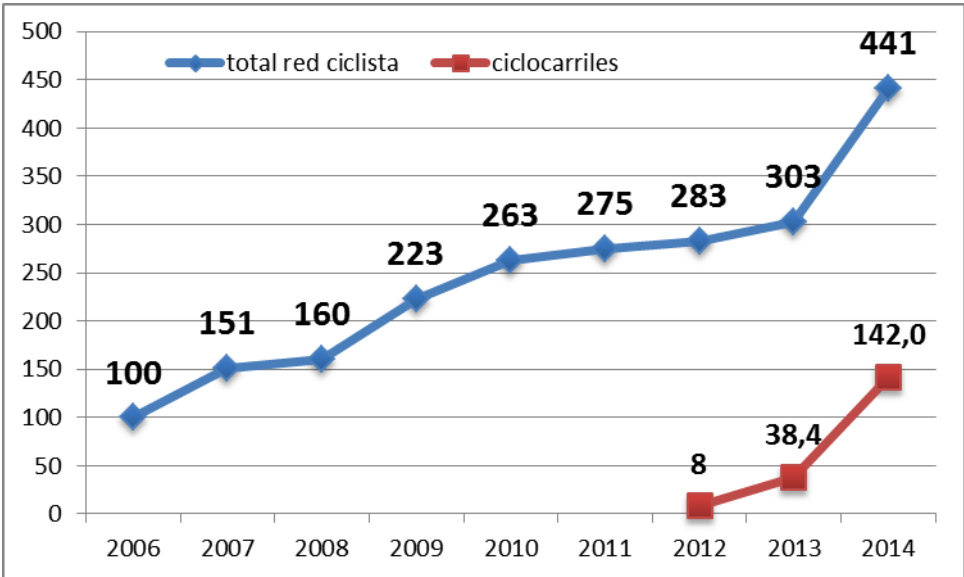
Indicador:	31. Kilómetros carril-bus										
Objetivo:	Evaluar el espacio dedicado a los modos de transporte público en superficie										
Unidad:	Km										
Fuente:	EMT										
Tendencia	Durante el 2014 no se han acometido nuevos carriles bus, por lo que la oferta se mantiene en los 102 km del 2013.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Kilómetros carril-bus (Km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>102,4</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>102,4</td> </tr> </tbody> </table> <i>Red de carriles-bus</i>	Año	Kilómetros carril-bus (Km)	2011	94	2012	94	2013	102,4	2014	102,4
Año	Kilómetros carril-bus (Km)										
2011	94										
2012	94										
2013	102,4										
2014	102,4										

Indicador:	32. Edad del parque de autobuses urbanos																																				
Objetivo:	Evaluar la antigüedad del parque de vehículos.																																				
Unidad:	% de vehículos por franja temporal de edad																																				
Fuente:	Empresa Municipal de Transportes de Madrid																																				
Tendencia	Se registra un cierto envejecimiento del parque, incrementándose la edad media: de 6,64 a 7,65 años, debido a que crece el peso de los vehículos con edades superiores a los 5 años. Se observa un repunte en el porcentaje de vehículos con una antigüedad superior a los 10 años. <table><thead><tr><th>Año</th><th>< 5 años</th><th>5-10 años</th><th>> 10 años</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007</td><td>8,1</td><td>37,3</td><td>54,6</td></tr><tr><td>2008</td><td>6</td><td>36,3</td><td>57,7</td></tr><tr><td>2009</td><td>7,9</td><td>43,4</td><td>48,7</td></tr><tr><td>2010</td><td>10,4</td><td>50,9</td><td>38,7</td></tr><tr><td>2011</td><td>15,1</td><td>42,7</td><td>42,2</td></tr><tr><td>2012</td><td>32,2</td><td>40,1</td><td>27,8</td></tr><tr><td>2013</td><td>37,1</td><td>47,3</td><td>15,6</td></tr><tr><td>2014</td><td>25,0</td><td>53,3</td><td>21,8</td></tr></tbody></table> Edad del parque de autobuses urbanos (% sobre el total)	Año	< 5 años	5-10 años	> 10 años	2007	8,1	37,3	54,6	2008	6	36,3	57,7	2009	7,9	43,4	48,7	2010	10,4	50,9	38,7	2011	15,1	42,7	42,2	2012	32,2	40,1	27,8	2013	37,1	47,3	15,6	2014	25,0	53,3	21,8
Año	< 5 años	5-10 años	> 10 años																																		
2007	8,1	37,3	54,6																																		
2008	6	36,3	57,7																																		
2009	7,9	43,4	48,7																																		
2010	10,4	50,9	38,7																																		
2011	15,1	42,7	42,2																																		
2012	32,2	40,1	27,8																																		
2013	37,1	47,3	15,6																																		
2014	25,0	53,3	21,8																																		

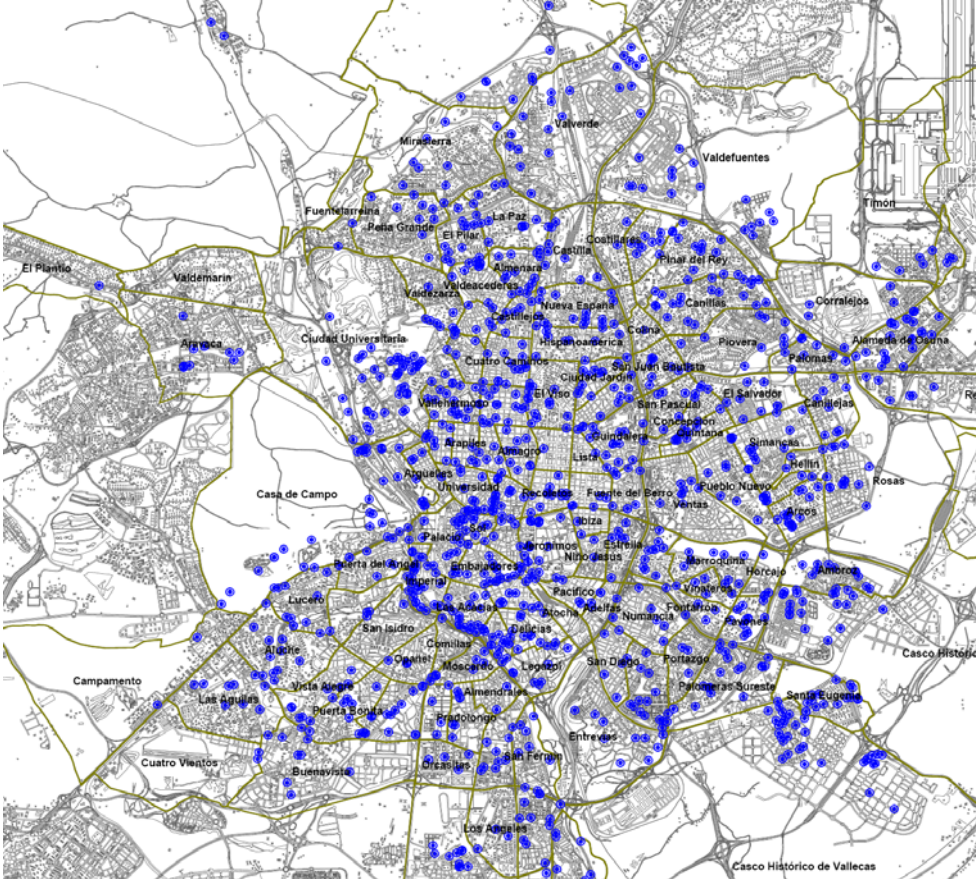
Indicador:	33. Paradas con paneles de información al usuario (EMT)				
Objetivo:	Evaluar la información que se facilita al usuario.				
Unidad:	% de paradas con paneles de información.				
Fuente:	Empresa Municipal de Transportes de Madrid				
Tendencia	Disponen de paneles de información al usuario 352 de las 4.629 paradas de la EMT. Además tanto el Consorcio como la propia EMT facilitan a los usuarios aplicaciones móviles que permiten conocer el tiempo de espera en cualquier parada de la red.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>7,6%</td> </tr> </tbody> </table> <i>Paradas con paneles de información al usuario (EMT)</i>	Año	Porcentaje	2014	7,6%
Año	Porcentaje				
2014	7,6%				

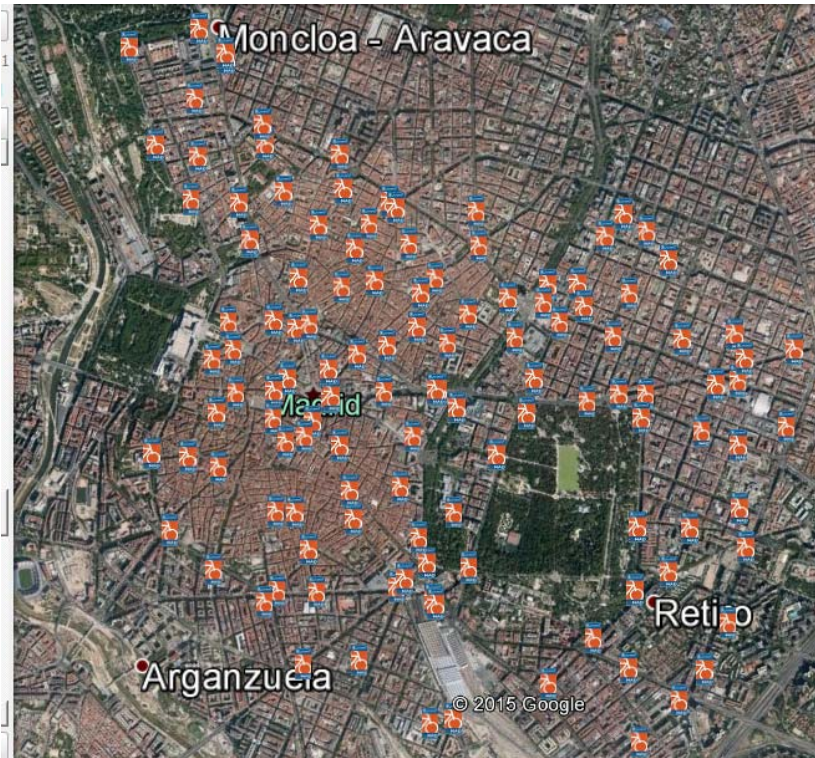


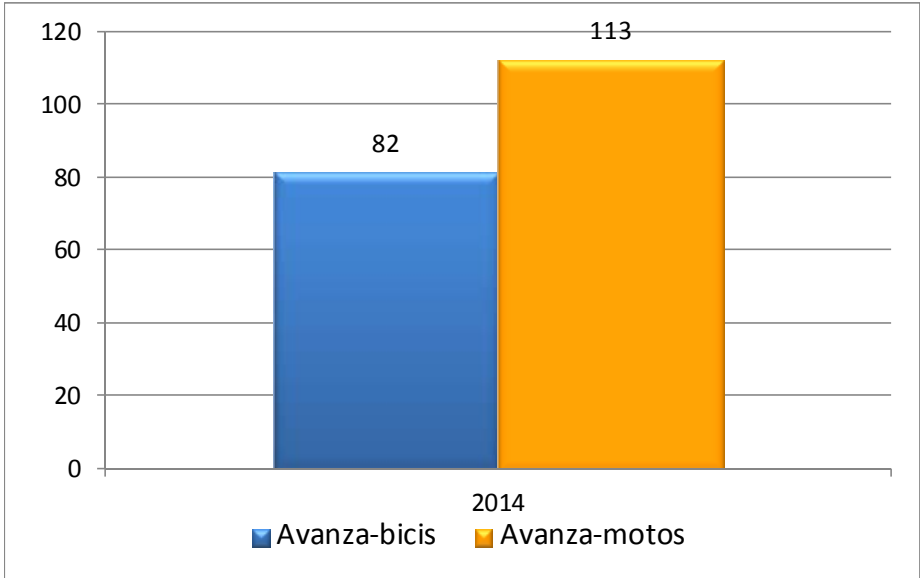
Indicador:	35.Áreas de Prioridad Residencial																				
Objetivo:	Cuantificar la superficie de acceso restringido al vehículo privado mediante Áreas de Prioridad Residencial																				
Unidad:	Ha																				
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																				
Tendencia	Desde el año 2007 no se ha aumentado ni el número ni la superficie de las Áreas de Prioridad Residencial. Se prevé la próxima implantación en junio de 2015 de la de Sol.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>155,8</td> </tr> </tbody> </table> <i>Áreas de Prioridad Residencial (Ha)</i>	Año	Superficie (Ha)	2006	71,8	2007	155,8	2008	155,8	2009	155,8	2010	155,8	2011	155,8	2012	155,8	2013	155,8	2014	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																				
2013	155,8																				
2014	155,8																				

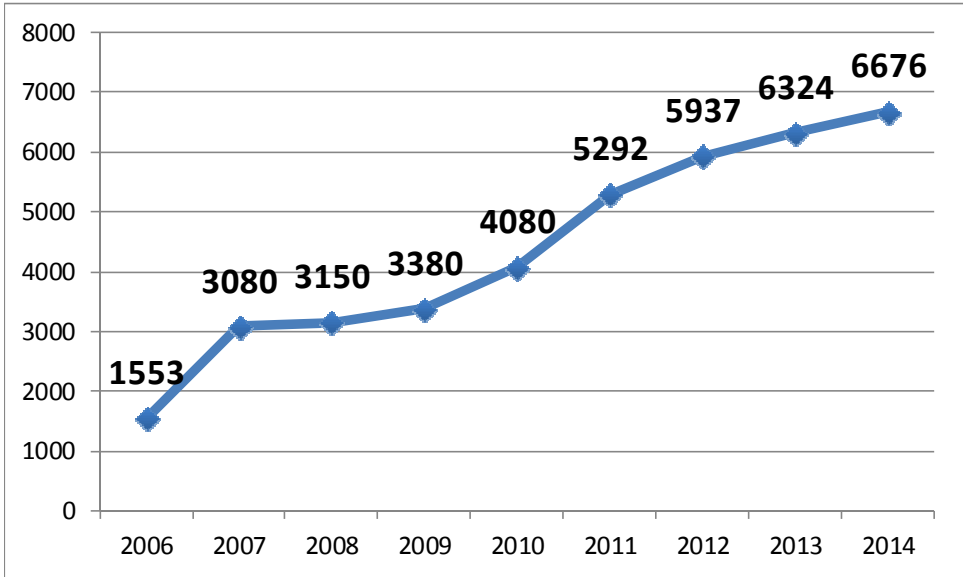
Indicador:	36.Oferta de la red ciclista																													
Objetivo:	Evaluar el espacio dedicado a la bicicleta.																													
Unidad:	km																													
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																													
Tendencia	La creación de más de 100 km de ciclocarriles supone incrementar en un 45% la oferta ciclista de la ciudad.																													
	Esta nueva oferta ha hecho que disminuya la participación de la oferta que se situaban en aceras o parques sobre el total de la red ciclista: de un 71% a un 49%,																													
	<table><thead><tr><th>Año</th><th>total red ciclista (km)</th><th>ciclocarriles (km)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2006</td><td>100</td><td>-</td></tr><tr><td>2007</td><td>151</td><td>-</td></tr><tr><td>2008</td><td>160</td><td>-</td></tr><tr><td>2009</td><td>223</td><td>-</td></tr><tr><td>2010</td><td>263</td><td>-</td></tr><tr><td>2011</td><td>275</td><td>-</td></tr><tr><td>2012</td><td>283</td><td>8</td></tr><tr><td>2013</td><td>303</td><td>38,4</td></tr><tr><td>2014</td><td>441</td><td>142,0</td></tr></tbody></table> Oferta de la red ciclista (km)	Año	total red ciclista (km)	ciclocarriles (km)	2006	100	-	2007	151	-	2008	160	-	2009	223	-	2010	263	-	2011	275	-	2012	283	8	2013	303	38,4	2014	441
Año	total red ciclista (km)	ciclocarriles (km)																												
2006	100	-																												
2007	151	-																												
2008	160	-																												
2009	223	-																												
2010	263	-																												
2011	275	-																												
2012	283	8																												
2013	303	38,4																												
2014	441	142,0																												

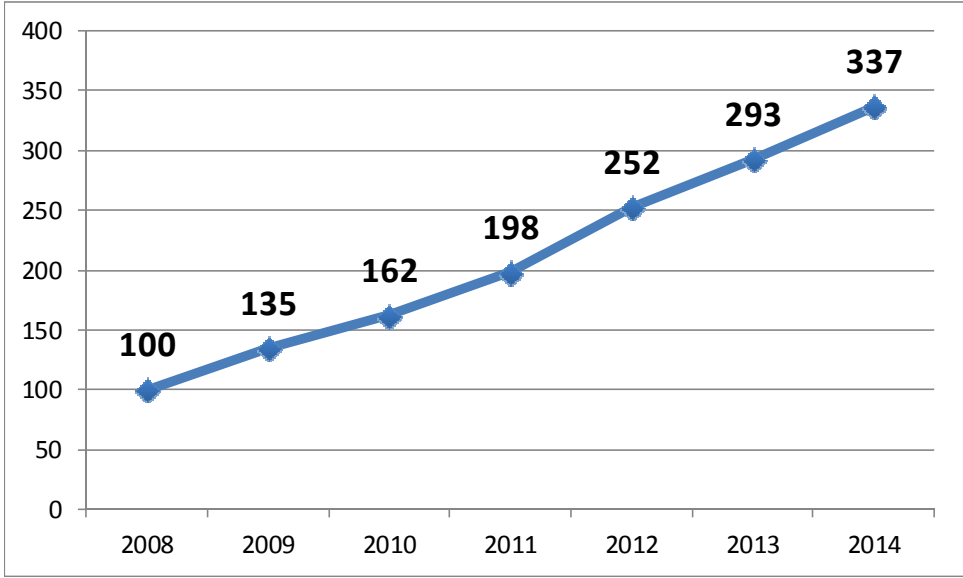
Indicador:	37. % Población a menos de 350 m de un eje ciclista
Objetivo:	Cuantificar la cobertura poblacional de la red ciclista
Unidad:	%
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	En el 2014, al crecer notablemente la red de ciclo-carriles muchos más residentes viven a menos de 350 metros de un eje ciclista, pasando del 41% al 62% de la población de Madrid.  <i>Cobertura de la red ciclista (población servida)</i>

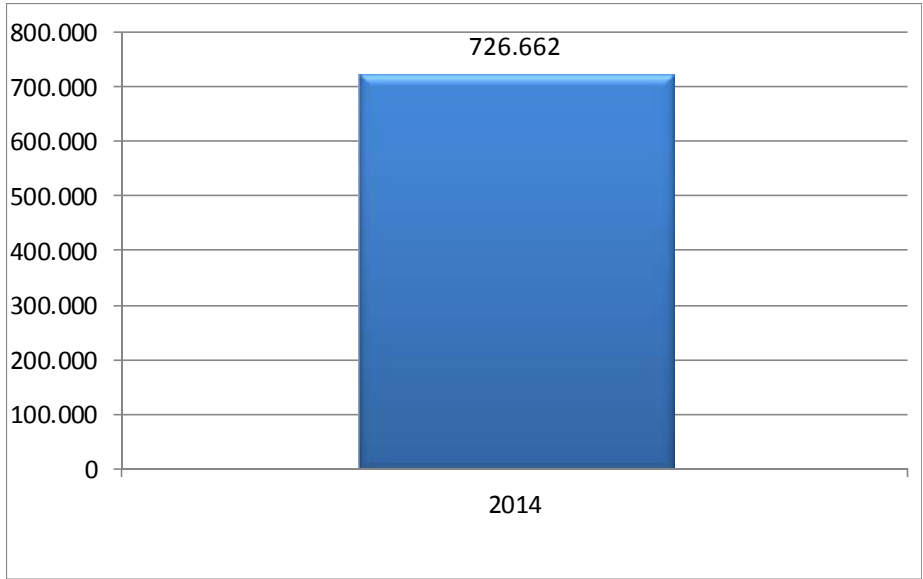
Indicador:	38. Aparcamientos para bicicletas
Objetivo:	Evaluar la capacidad de estacionamiento destinada a la bicicleta
Unidad:	Plazas de aparcamiento
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	Se han pasado de 1.242 plazas de aparcamiento para bicicletas en el 2013 a 1.269 en el 2014, lo que supone un incremento del 2,2%, sin contar las plazas correspondientes al bicimad.  <i>Localización de aparcamientos para bicicletas</i>

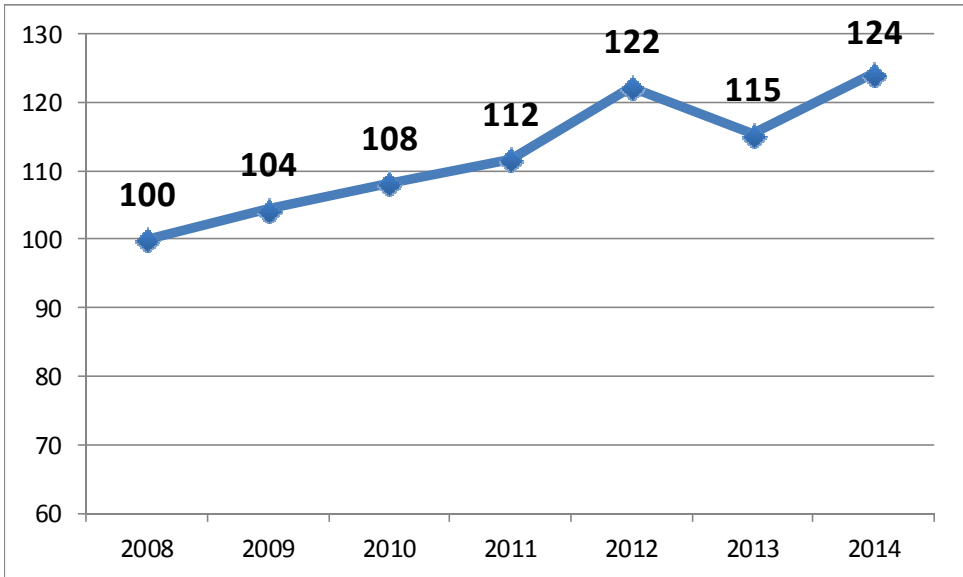
Indicador:	39. Estaciones de bicicleta pública
Objetivo:	Evaluar la oferta de bicicleta pública de la ciudad
Unidad:	Número de estaciones
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	Cuando se inauguró el servicio de bicimad en el 2014 disponía de un total de 123 estaciones y 1.580 bicicletas. Durante la primavera del 2015 se está produciendo su primera ampliación: 42 estaciones y 468 bicicletas.  <i>Localización de las estaciones del Bicimad</i>

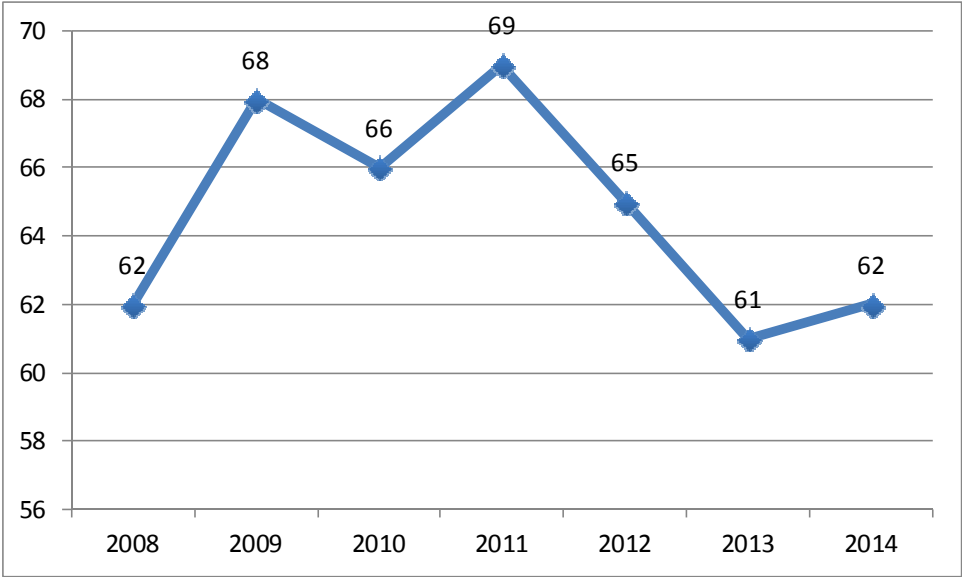
Indicador:	40. Avanza-bicis y avanza-motos
Objetivo:	Evaluar la disponibilidad de elementos que favorezcan la seguridad de ciclistas y motoristas en las intersecciones
Unidad:	Número de avanza-bicis y avanza-motos
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	La implantación de la red de ciclo-calles ha ido acompañada en muchas ocasiones de la habilitación de avanza-bicis y avanza-motos con objeto de facilitar y dar seguridad a la salida de los vehículos de dos ruedas.  Número de avanza-bicis y avanza-motos

Indicador:	41. Aparcamientos para motos																				
Objetivo:	Evaluar el espacio específico para el aparcamiento de motos.																				
Unidad:	Número de plazas																				
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																				
Tendencia	El número de plazas de aparcamiento de motocicletas en el 2014 ascienden a 6.700 plazas, lo que ha supuesto un incremento anual de un 5,6%.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>6324</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>6676</td> </tr> </tbody> </table> <i>Aparcamientos para motos (plazas)</i>	Año	Número de plazas	2006	1553	2007	3080	2008	3150	2009	3380	2010	4080	2011	5292	2012	5937	2013	6324	2014	6676
Año	Número de plazas																				
2006	1553																				
2007	3080																				
2008	3150																				
2009	3380																				
2010	4080																				
2011	5292																				
2012	5937																				
2013	6324																				
2014	6676																				

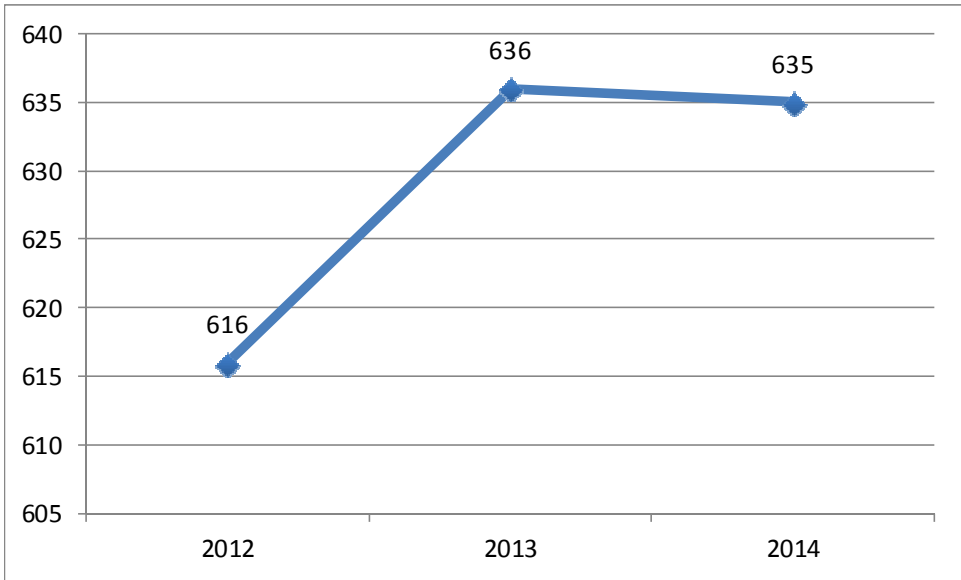
Indicador:	42.Demanda ciclista (interior M-30)																
Objetivo:	Cuantificar el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad																
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2008). Intensidad de bicicletas																
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Aforos realizados en hora punta en el interior de la M-30																
Tendencia	Continúa creciendo de forma notable el uso de la bicicleta, con un incremento, durante el ejercicio 2014, de un 15% en el interior de la M-30, estimulados por el mayor número de ciclo-carriles y la implantación del Bicimad.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Uso de la bicicleta (Intensidad)</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> <tr> <td>2013</td> <td>293</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>337</td> </tr> </tbody> </table> <i>Uso de la bicicleta</i>	Año	Uso de la bicicleta (Intensidad)	2008	100	2009	135	2010	162	2011	198	2012	252	2013	293	2014	337
Año	Uso de la bicicleta (Intensidad)																
2008	100																
2009	135																
2010	162																
2011	198																
2012	252																
2013	293																
2014	337																

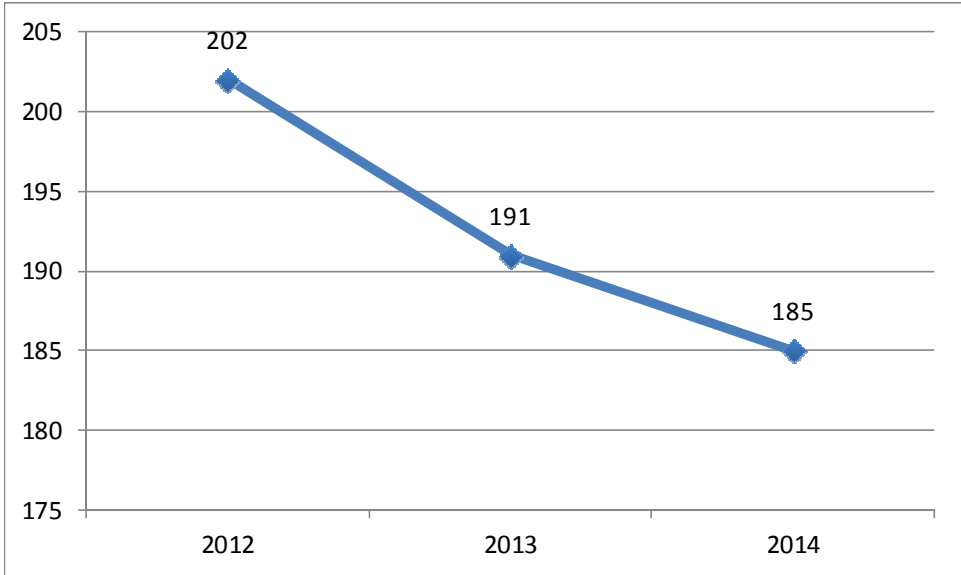
Indicador:	43.Demanda bicimad				
Objetivo:	Cuantificar la demanda del servicio de bicicleta pública				
Unidad:	Número de usos año.				
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.				
Tendencia	En menos de medio año se han registrado más de 700.000 usos, lo que equivale a una media de 2,44 usos por bicicleta y día.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Uso de la bicicleta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>726.662</td> </tr> </tbody> </table> <i>Uso de la bicicleta</i>	Año	Uso de la bicicleta	2014	726.662
Año	Uso de la bicicleta				
2014	726.662				

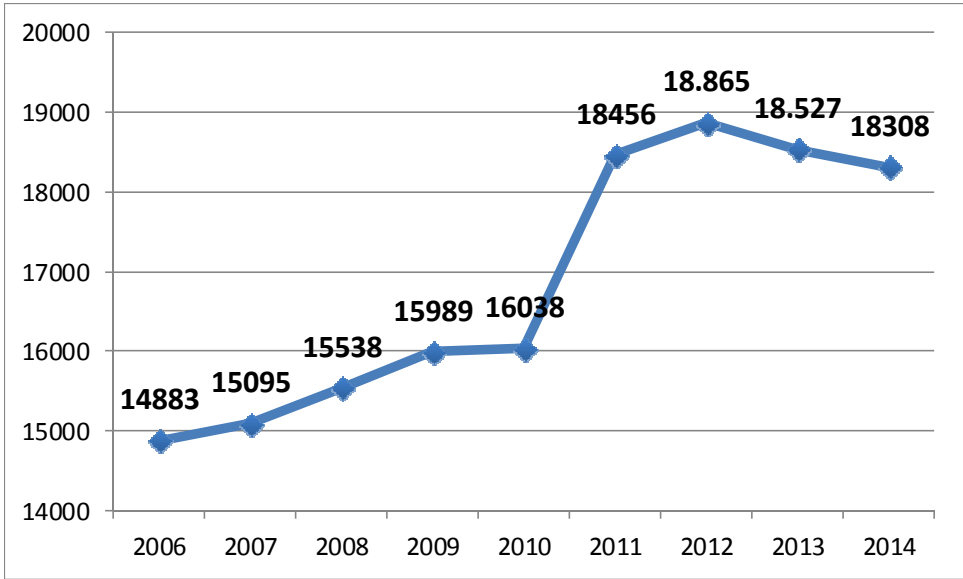
Indicador:	44. Demanda motociclista (interior M-30)																
Objetivo:	Cuantificar el crecimiento del uso de la moto en la ciudad																
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2008). Intensidad de motocicletas																
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. A partir de aforos realizados en hora punta en el interior de la M-30																
Tendencia	En el 2014 se ha recuperado la tendencia alcista en el uso de la moto, con un incremento de un 7,7%.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Intensidad de motocicletas</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> <tr> <td>2013</td> <td>115</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>124</td> </tr> </tbody> </table> <i>Uso de la motocicleta</i>	Año	Intensidad de motocicletas	2008	100	2009	104	2010	108	2011	112	2012	122	2013	115	2014	124
Año	Intensidad de motocicletas																
2008	100																
2009	104																
2010	108																
2011	112																
2012	122																
2013	115																
2014	124																

Indicador:	45. Ocupación de reservas de motos																
Objetivo:	Evaluar la ocupación del espacio destinado al aparcamiento de motocicletas																
Unidad:	% sobre el tiempo total ocupado.																
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																
Tendencia	Aumenta ligeramente el nivel de ocupación de las reservas de motos a pesar del incremento de oferta. Por el contrario, se registra una positiva disminución de motos estacionados en las aceras en los entornos de estas reservas: pasando de un 79% a un 40% de las plazas legales ofertadas.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>62</td> </tr> </tbody> </table> % Ocupación reservas de motos	Año	% Ocupación reservas de motos	2008	62	2009	68	2010	66	2011	69	2012	65	2013	61	2014	62
Año	% Ocupación reservas de motos																
2008	62																
2009	68																
2010	66																
2011	69																
2012	65																
2013	61																
2014	62																

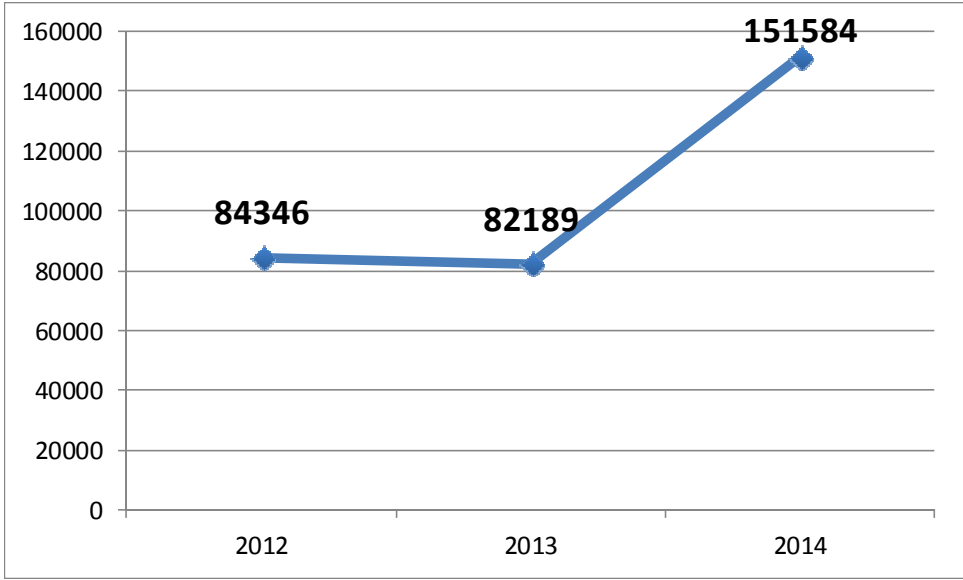
Indicador:	46. Procesos de caminos escolares STARS
Objetivo:	Cuantificar el impulso de los caminos escolares seguros al colegio
Unidad:	Número de procesos
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	Dentro del proyecto europeo STARS se han llevado a cabo 33 procesos de camino escolar. 

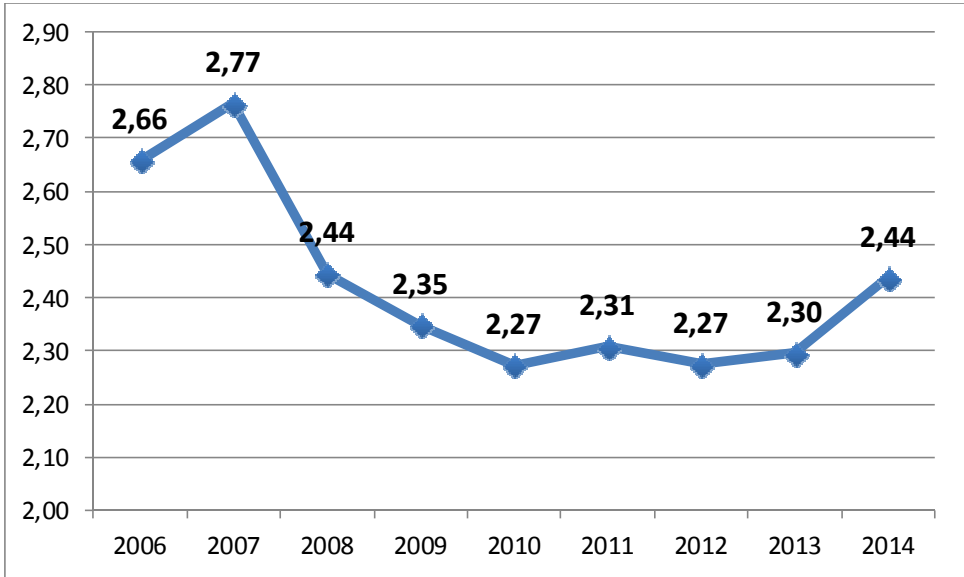
Indicador:	47. Centros escolares participantes en educación vial Policía Municipal								
Objetivo:	Cuantificar las actuaciones en materia de seguridad vial en los colegios								
Unidad:	Número de centros escolares que han participado. Se considera el curso escolar. Así el 2014 corresponderá al periodo comprendido entre septiembre de 2013 y junio de 2014.								
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid								
Tendencia	Se mantiene el número de centros escolares en los que se actuó en el 2013.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de centros escolares</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>616</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>636</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>635</td> </tr> </tbody> </table> <i>Centros escolares que participan en actividades de educación vial</i>	Año	Número de centros escolares	2012	616	2013	636	2014	635
Año	Número de centros escolares								
2012	616								
2013	636								
2014	635								

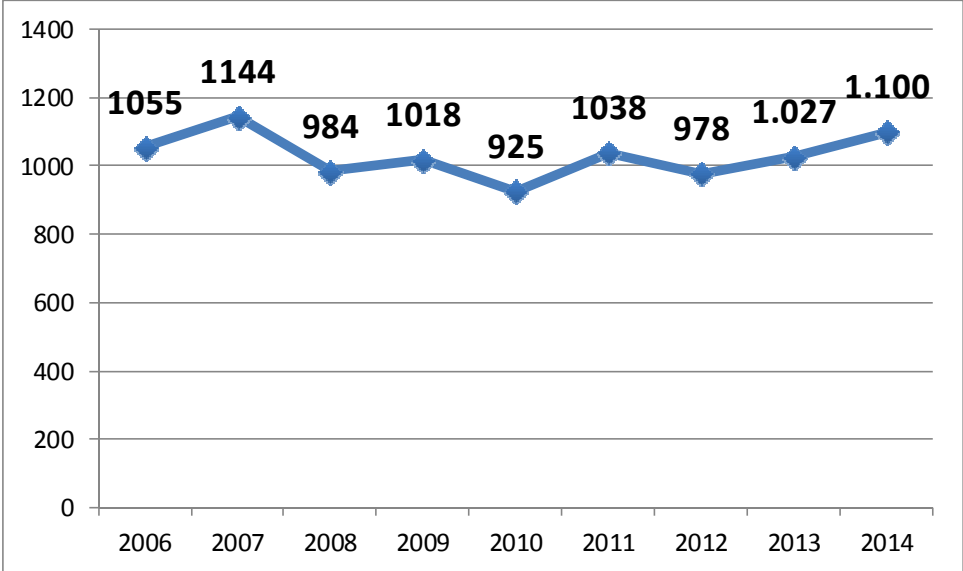
Indicador:	48. Cursos de educación vial a colectivos especiales impartidos								
Objetivo:	Cuantificar las actuaciones en materia de seguridad vial dirigidas a colectivos específicos con mayor nivel de riesgo en materia de seguridad vial.								
Unidad:	Número de cursos de educación vial								
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid								
Tendencia	Se reduce en un 8,4% el número de cursos de seguridad vial impartidos a colectivos específicos, continuando la tendencia decreciente de los últimos años.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de cursos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>202</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>191</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>185</td> </tr> </tbody> </table> <i>Cursos de educación vial a colectivos específicos</i>	Año	Número de cursos	2012	202	2013	191	2014	185
Año	Número de cursos								
2012	202								
2013	191								
2014	185								

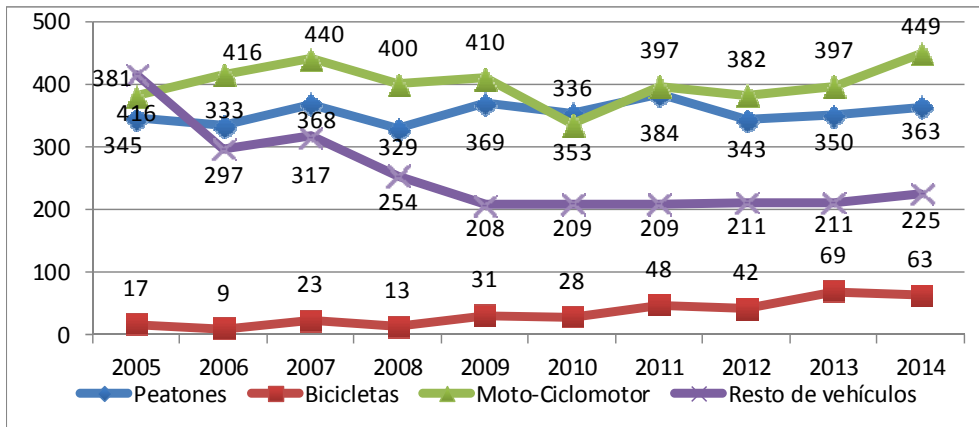
Indicador:	49.Jornadas anuales de seguridad vial																				
Objetivo:	Evaluar el nivel de educación a la ciudadanía en materia de seguridad vial																				
Unidad:	Número de jornadas anuales de seguridad vial																				
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																				
Tendencia	Desciende ligeramente, en el 1,2%, el número de jornadas impartidas en materia de seguridad vial, con niveles similares a los del año 2011.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de jornadas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>14883</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>15095</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>15538</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>15989</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>16038</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>18456</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>18.865</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>18.527</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>18308</td> </tr> </tbody> </table> <i>Jornadas anuales de seguridad vial</i>	Año	Número de jornadas	2006	14883	2007	15095	2008	15538	2009	15989	2010	16038	2011	18456	2012	18.865	2013	18.527	2014	18308
Año	Número de jornadas																				
2006	14883																				
2007	15095																				
2008	15538																				
2009	15989																				
2010	16038																				
2011	18456																				
2012	18.865																				
2013	18.527																				
2014	18308																				

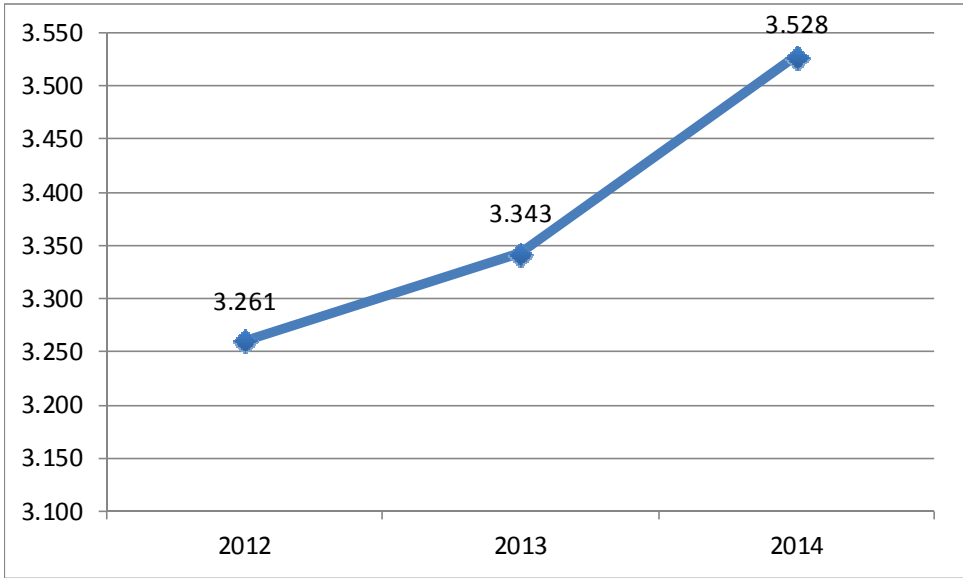
Indicador:	50. Campañas en materia de seguridad vial															
Objetivo:	Evaluar la cantidad de actuaciones de promoción de la seguridad vial															
Unidad:	Número de campañas en materia de seguridad vial por tipo															
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid															
Tendencia	En el 2014 se han realizado un total de 6 campañas destinadas a la mejora de la seguridad vial, con especial énfasis en la concienciación y el control de los modos más vulnerables. Estas campañas se han realizado por la policía local y tiene por objeto evitar comportamientos incívicos por parte de conductores, ciclistas y conductores.															
	<table><thead><tr><th>Año</th><th>Campañas anuales de la Policía Municipal contra la indisciplina de estacionamiento</th><th>Campañas de prevención de atropellos</th><th>Campañas de concienciación y control de modos blandos</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2013</td><td>0</td><td>2</td><td>4</td></tr><tr><td>2014</td><td>1</td><td>1</td><td>4</td></tr></tbody></table> Campañas en materia de seguridad vial	Año	Campañas anuales de la Policía Municipal contra la indisciplina de estacionamiento	Campañas de prevención de atropellos	Campañas de concienciación y control de modos blandos	2012	0	0	0	2013	0	2	4	2014	1	1
Año	Campañas anuales de la Policía Municipal contra la indisciplina de estacionamiento	Campañas de prevención de atropellos	Campañas de concienciación y control de modos blandos													
2012	0	0	0													
2013	0	2	4													
2014	1	1	4													

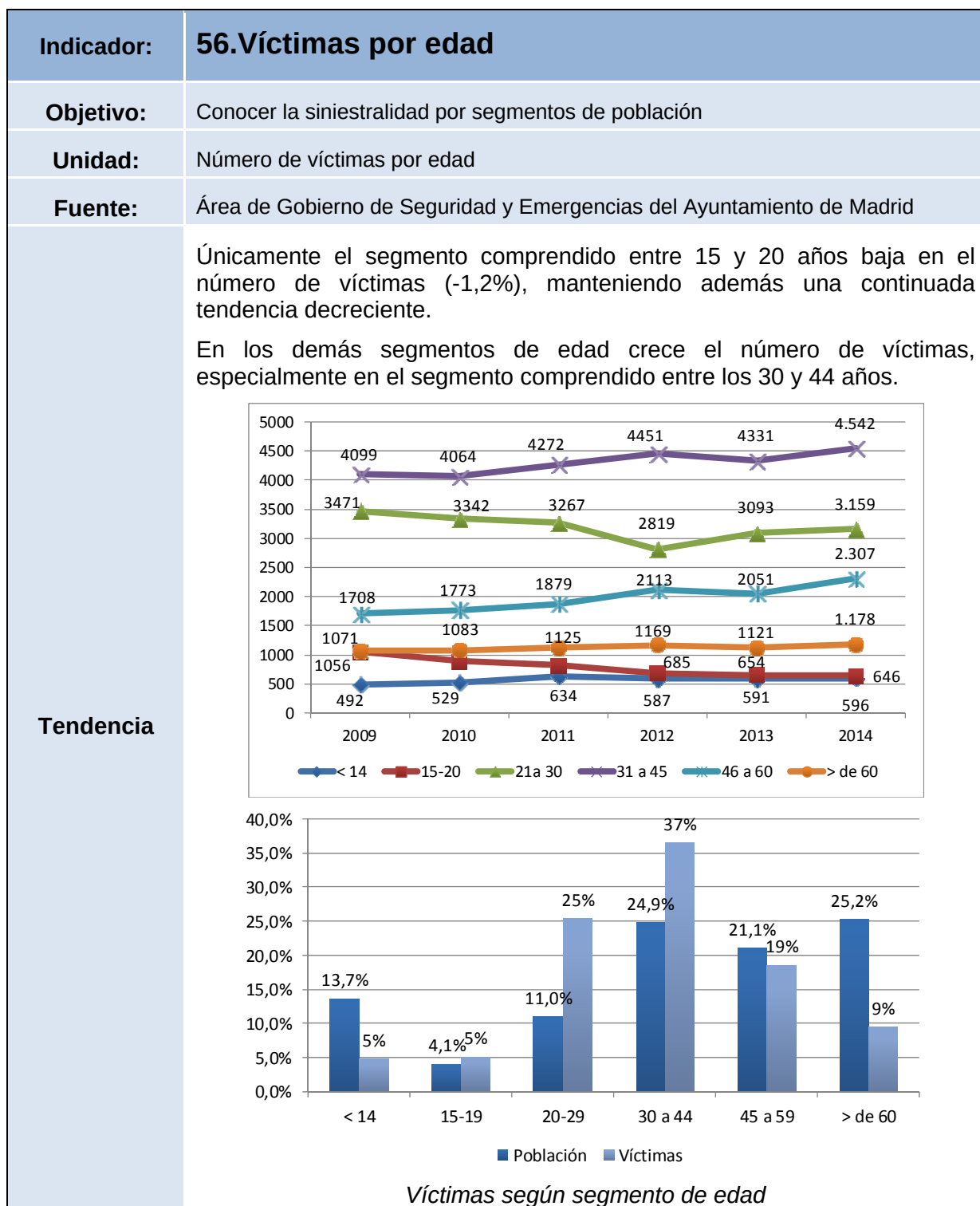
Indicador:	51. Controles de velocidad								
Objetivo:	Evaluar los medios destinados al control del cumplimiento de la máxima velocidad permitida.								
Unidad:	Vehículos controlados (sin considerar los radares fijos)								
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid								
Tendencia	Con los radares móviles que dispone la policía local se controló la velocidad de 150.000 vehículos durante el 2014, un 82% más que en el ejercicio anterior.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Vehículos controlados</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>84.346</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>82.189</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>151.584</td> </tr> </tbody> </table> <i>Vehículos controlados en controles de velocidad</i>	Año	Vehículos controlados	2012	84.346	2013	82.189	2014	151.584
Año	Vehículos controlados								
2012	84.346								
2013	82.189								
2014	151.584								

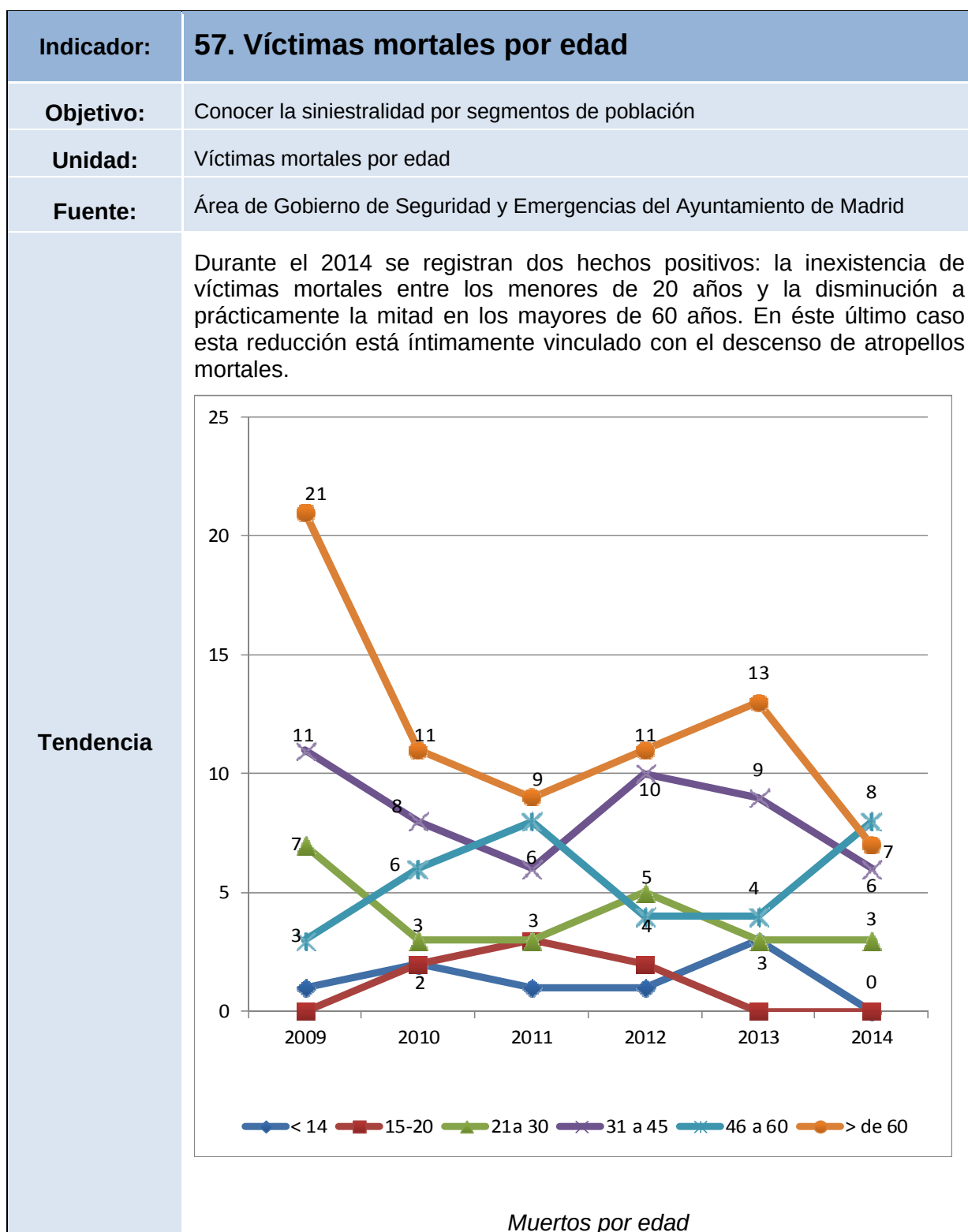
Indicador:	52. Nivel de riesgo																				
Objetivo:	Conocer la exposición al riesgo por parte de la población que reside y trabaja en Madrid.																				
Unidad:	Víctimas / Población flotante (80% comunidad de Madrid) x 1.000																				
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																				
Tendencia	El incremento del número de víctimas en un 4,2% determina el crecimiento del nivel de riesgo, obteniéndose un valor similar al de 2008. Las disminuciones más acusadas se registran entre los peatones: prácticamente el 50%.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Nivel de riesgo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>2,66</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>2,77</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>2,44</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>2,35</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>2,27</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>2,31</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>2,27</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>2,30</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>2,44</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Nivel de riesgo	2006	2,66	2007	2,77	2008	2,44	2009	2,35	2010	2,27	2011	2,31	2012	2,27	2013	2,30	2014	2,44
Año	Nivel de riesgo																				
2006	2,66																				
2007	2,77																				
2008	2,44																				
2009	2,35																				
2010	2,27																				
2011	2,31																				
2012	2,27																				
2013	2,30																				
2014	2,44																				

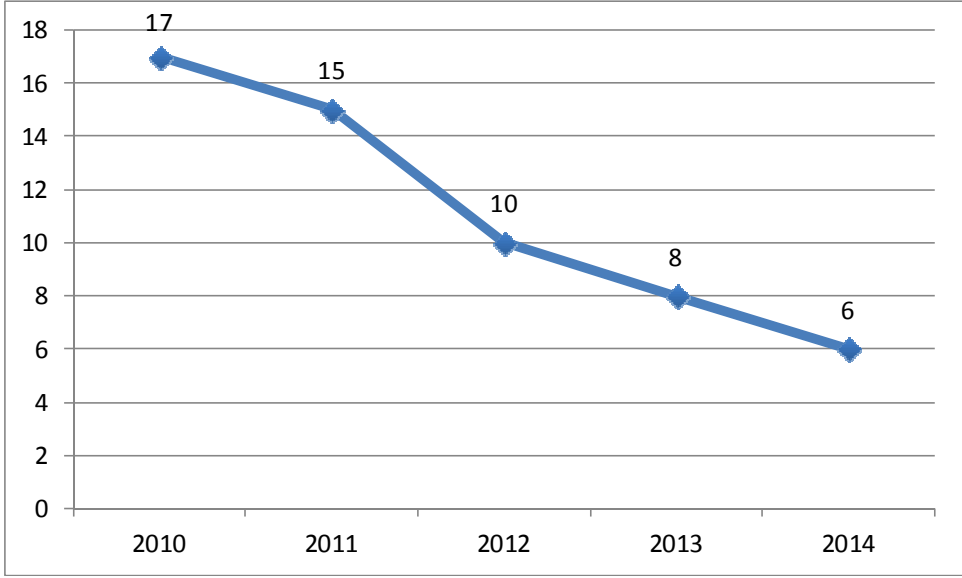
Indicador:	53.Víctimas graves																				
Objetivo:	Evaluar las consecuencias de la siniestralidad vial																				
Unidad:	Número de víctimas graves																				
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																				
Tendencia	Se observa un segundo ejercicio de incremento del número de víctimas graves registradas. Concretamente en el ejercicio 2014 creció un 7%. Parece así que se logró atajar la siniestralidad mortal, pero no la victimización global.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>1.027</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>1.100</td> </tr> </tbody> </table> <i>Víctimas graves</i>	Año	Número de víctimas graves	2006	1055	2007	1144	2008	984	2009	1018	2010	925	2011	1038	2012	978	2013	1.027	2014	1.100
Año	Número de víctimas graves																				
2006	1055																				
2007	1144																				
2008	984																				
2009	1018																				
2010	925																				
2011	1038																				
2012	978																				
2013	1.027																				
2014	1.100																				

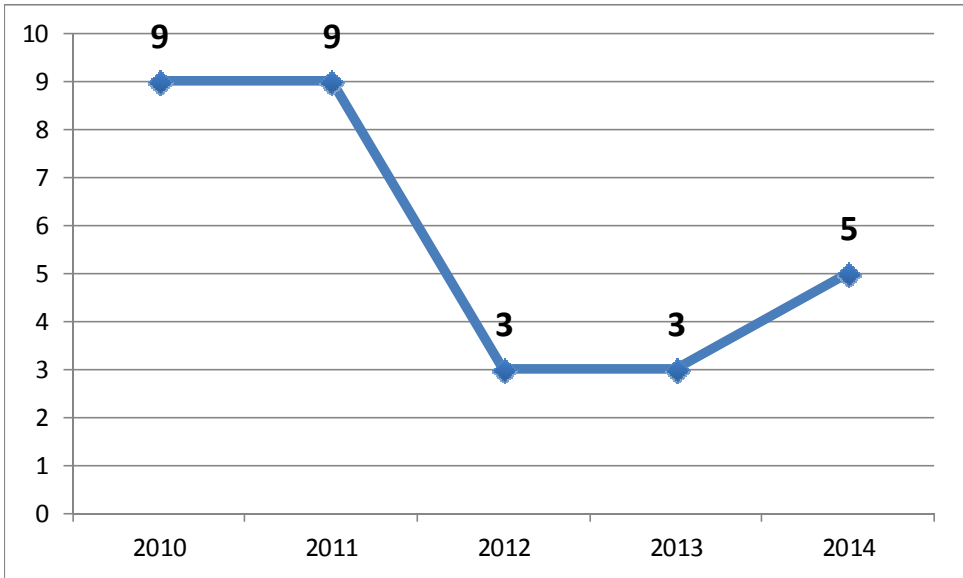
Indicador:	54.Víctimas graves por modo de transporte																																																							
Objetivo:	Conocer la siniestralidad por modo de transporte																																																							
Unidad:	Número de víctimas graves y muertos por tipo de vehículo																																																							
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																																																							
Tendencia	Prácticamente todos los modos aumentan el número de víctimas graves, especialmente las motos y ciclomotores con un 13,1%. Únicamente en el caso de las bicicletas se ha reducido su número, a pesar de la implantación de BiciMad y de crecer su presencia en la calle.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Peatones</th><th>Bicicletas</th><th>Moto-Ciclomotor</th><th>Resto de vehículos</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005</td><td>345</td><td>17</td><td>381</td><td>416</td></tr><tr><td>2006</td><td>333</td><td>9</td><td>416</td><td>297</td></tr><tr><td>2007</td><td>368</td><td>23</td><td>440</td><td>317</td></tr><tr><td>2008</td><td>329</td><td>13</td><td>400</td><td>254</td></tr><tr><td>2009</td><td>369</td><td>31</td><td>410</td><td>208</td></tr><tr><td>2010</td><td>336</td><td>28</td><td>353</td><td>209</td></tr><tr><td>2011</td><td>384</td><td>48</td><td>397</td><td>209</td></tr><tr><td>2012</td><td>343</td><td>42</td><td>382</td><td>211</td></tr><tr><td>2013</td><td>350</td><td>69</td><td>397</td><td>211</td></tr><tr><td>2014</td><td>363</td><td>63</td><td>449</td><td>225</td></tr></tbody></table> <i>Víctimas graves por modo de transporte</i>	Año	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos	2005	345	17	381	416	2006	333	9	416	297	2007	368	23	440	317	2008	329	13	400	254	2009	369	31	410	208	2010	336	28	353	209	2011	384	48	397	209	2012	343	42	382	211	2013	350	69	397	211	2014	363	63	449	225
Año	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos																																																				
2005	345	17	381	416																																																				
2006	333	9	416	297																																																				
2007	368	23	440	317																																																				
2008	329	13	400	254																																																				
2009	369	31	410	208																																																				
2010	336	28	353	209																																																				
2011	384	48	397	209																																																				
2012	343	42	382	211																																																				
2013	350	69	397	211																																																				
2014	363	63	449	225																																																				

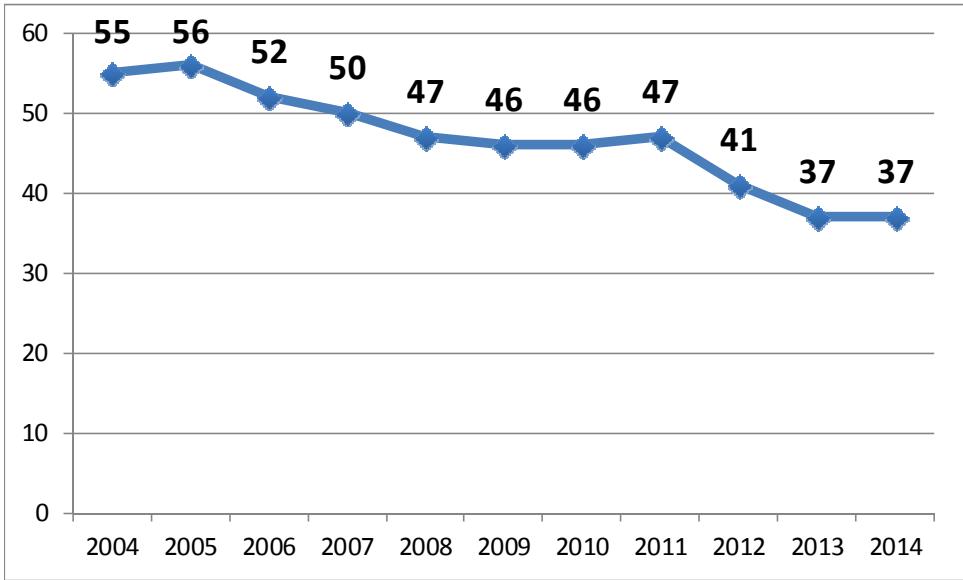
Indicador:	55.Accidentes en que interviene la moto y el ciclomotor								
Objetivo:	Conocer la siniestralidad de la moto y los ciclomotores								
Unidad:	Número de accidentes en que interviene la moto y el ciclomotor								
Fuente:	Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid								
Tendencia	Se observa una tendencia creciente en la accidentalidad de motos y ciclomotores, registrándose un incremento del 5,5% del número de accidentes en el último año.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de accidentes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>3.261</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>3.343</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>3.528</td> </tr> </tbody> </table> <i>Accidentes en que interviene la moto y el ciclomotor</i>	Año	Número de accidentes	2012	3.261	2013	3.343	2014	3.528
Año	Número de accidentes								
2012	3.261								
2013	3.343								
2014	3.528								



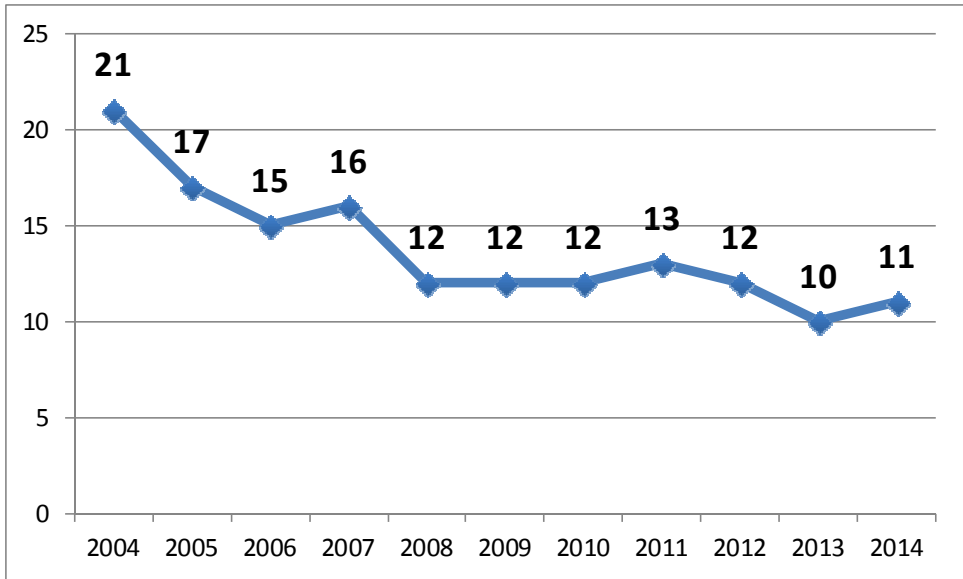


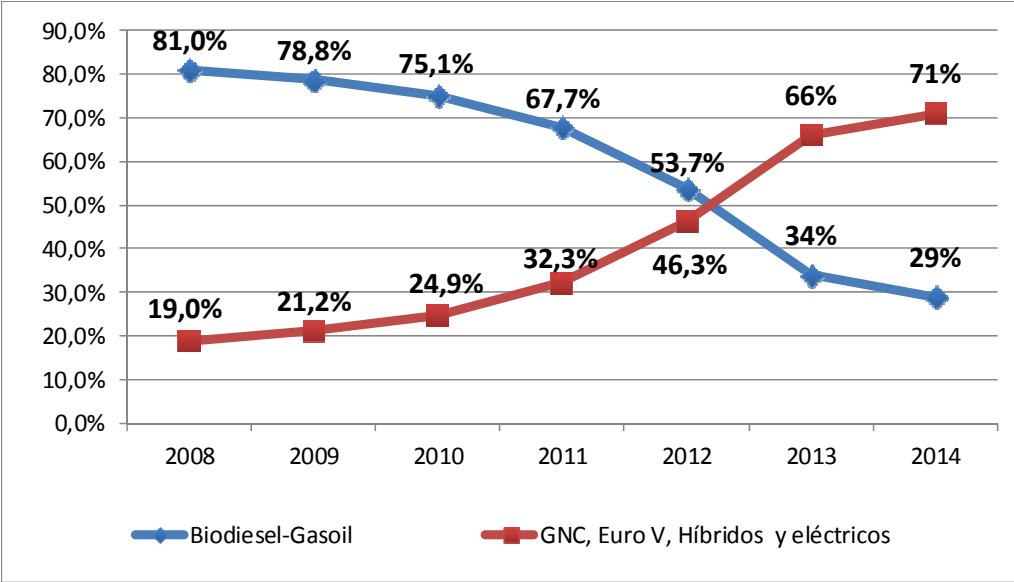
Indicador:	58. Estaciones que han superado la media diaria de NO₂												
Objetivo:	Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local.												
Unidad:	Número de estaciones												
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid												
Tendencia	Ha continuado la reducción del número de estaciones que han superado la media anual diaria de NO₂, representando un tercio de las del 2010. Este indicador está relacionado con los niveles de inmisión medio atenuando los efectos producidos por episodios de alta contaminación. La renovación de las flotas públicas (autobuses y taxis) y la reducción de tráfico en el centro de la ciudad han contribuido a este fenómeno.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> <i>Estaciones que han superado la media diaria anual de NO₂</i>	Año	Número de estaciones	2010	17	2011	15	2012	10	2013	8	2014	6
Año	Número de estaciones												
2010	17												
2011	15												
2012	10												
2013	8												
2014	6												

Indicador:	59. 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:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid												
Tendencia	El registro durante el 2014 de episodios atmosféricos adversos (estabilidad) determina que un mayor número de estaciones hayan superado la media horaria de NO₂. Este indicador está relacionado con los picos de contaminación.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <i>Estaciones que han superado la media horaria de NO₂</i>	Año	Número de estaciones	2010	9	2011	9	2012	3	2013	3	2014	5
Año	Número de estaciones												
2010	9												
2011	9												
2012	3												
2013	3												
2014	5												

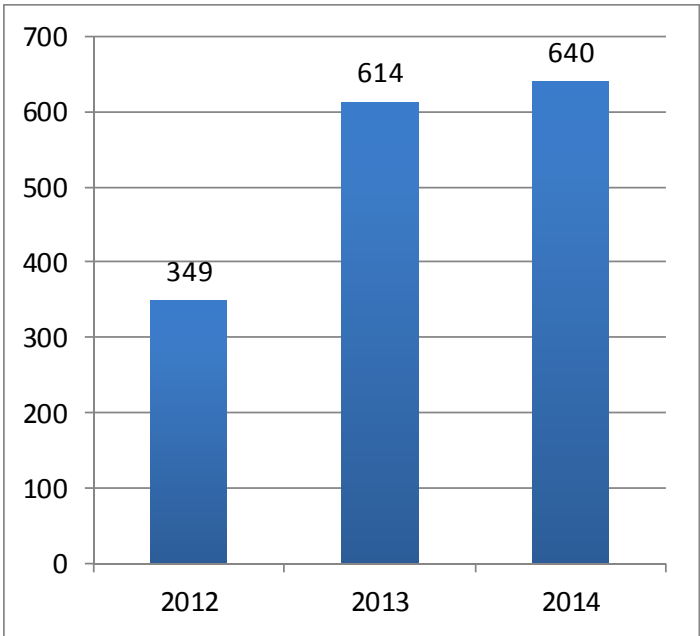
Indicador:	60.Media diaria anual de NO₂																								
Objetivo:	Evaluar el impacto de la contaminación local.																								
Unidad:	ug/m3																								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																								
Tendencia	Se observa una estabilización de la media anual.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media diaria anual de NO₂ (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> <tr><td>2013</td><td>37</td></tr> <tr><td>2014</td><td>37</td></tr> </tbody> </table> <i>Media diaria anual de NO₂ en el conjunto de estaciones</i>	Año	Media diaria anual de NO ₂ (ug/m3)	2004	55	2005	56	2006	52	2007	50	2008	47	2009	46	2010	46	2011	47	2012	41	2013	37	2014	37
Año	Media diaria anual de NO ₂ (ug/m3)																								
2004	55																								
2005	56																								
2006	52																								
2007	50																								
2008	47																								
2009	46																								
2010	46																								
2011	47																								
2012	41																								
2013	37																								
2014	37																								

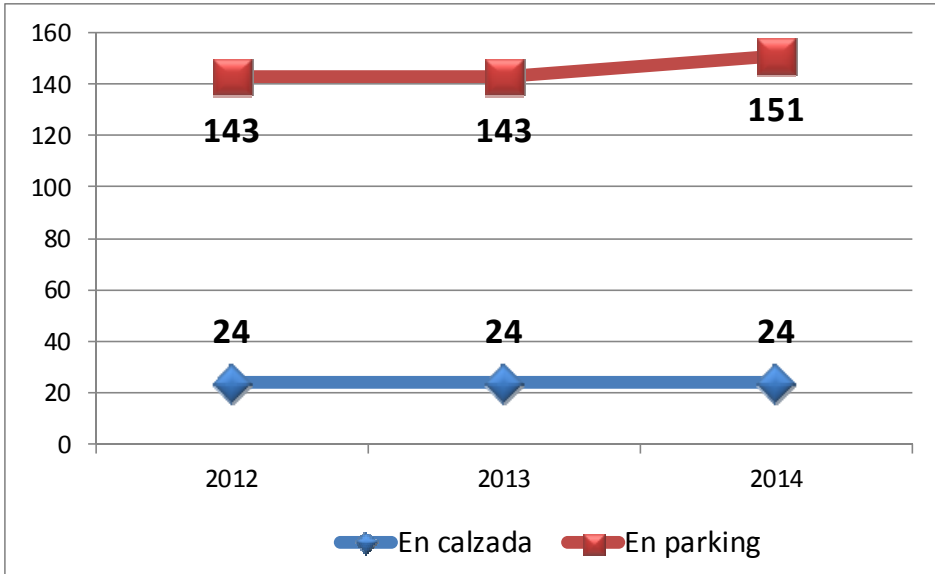
Indicador:	61.Media diaria de PM10																								
Objetivo:	Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local.																								
Unidad:	ug/m3																								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																								
Tendencia	Se observa un ligero repunte de la media diaria de PM10 en el ejercicio 2014. <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> <tr><td>2013</td><td>19</td></tr> <tr><td>2014</td><td>20</td></tr> </tbody> </table> <i>Media diaria de PM10</i>	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	2013	19	2014	20
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																								
2013	19																								
2014	20																								

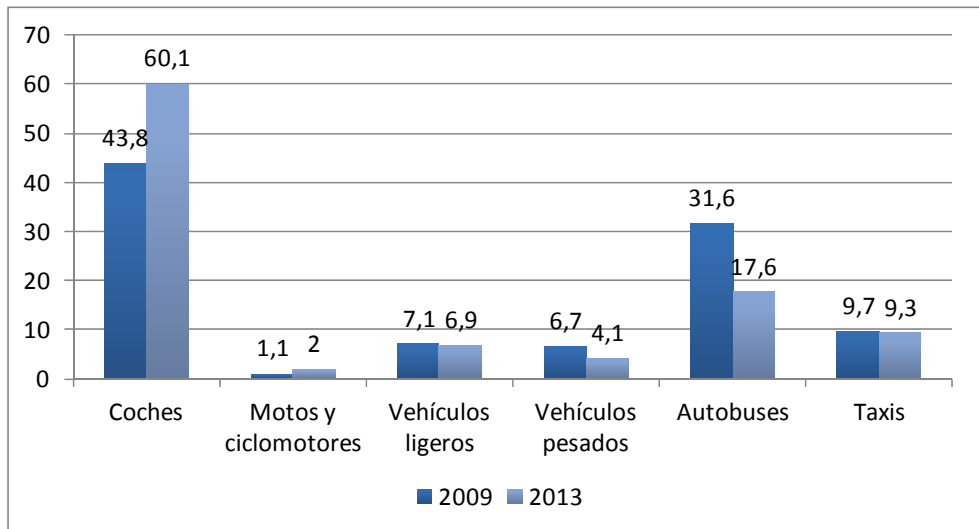
Indicador:	62.Media diaria de PM2,5																								
Objetivo:	Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local.																								
Unidad:	ug/m3																								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																								
Tendencia	El nivel de inmisiones de partículas menores de 2,5ug/m3 también aumenta ligeramente un 10%.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media diaria de PM2,5 (ug/m3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2004</td><td>21</td></tr> <tr><td>2005</td><td>17</td></tr> <tr><td>2006</td><td>15</td></tr> <tr><td>2007</td><td>16</td></tr> <tr><td>2008</td><td>12</td></tr> <tr><td>2009</td><td>12</td></tr> <tr><td>2010</td><td>12</td></tr> <tr><td>2011</td><td>13</td></tr> <tr><td>2012</td><td>12</td></tr> <tr><td>2013</td><td>10</td></tr> <tr><td>2014</td><td>11</td></tr> </tbody> </table> <i>Media diaria de PM2,5</i>	Año	Media diaria de PM2,5 (ug/m3)	2004	21	2005	17	2006	15	2007	16	2008	12	2009	12	2010	12	2011	13	2012	12	2013	10	2014	11
Año	Media diaria de PM2,5 (ug/m3)																								
2004	21																								
2005	17																								
2006	15																								
2007	16																								
2008	12																								
2009	12																								
2010	12																								
2011	13																								
2012	12																								
2013	10																								
2014	11																								

Indicador	63.Flota EMT																								
Objetivo:	Evaluar el parque limpio de la flota de autobuses																								
Unidad:	% de parque según tecnología de tracción																								
Fuente:	Empresa Municipal de Transporte del Ayuntamiento de Madrid																								
Tendencia	Los vehículos limpios representan ya más del 70% de la flota. Además en la zona de bajas emisiones sólo circula este parque. <table><thead><tr><th>Año</th><th>Biodiesel-Gasoil (%)</th><th>GNC, Euro V, Híbridos y eléctricos (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2008</td><td>81,0%</td><td>19,0%</td></tr><tr><td>2009</td><td>78,8%</td><td>21,2%</td></tr><tr><td>2010</td><td>75,1%</td><td>24,9%</td></tr><tr><td>2011</td><td>67,7%</td><td>32,3%</td></tr><tr><td>2012</td><td>53,7%</td><td>46,3%</td></tr><tr><td>2013</td><td>34%</td><td>66%</td></tr><tr><td>2014</td><td>29%</td><td>71%</td></tr></tbody></table> Composición de la Flota de la EMT (%)	Año	Biodiesel-Gasoil (%)	GNC, Euro V, Híbridos y eléctricos (%)	2008	81,0%	19,0%	2009	78,8%	21,2%	2010	75,1%	24,9%	2011	67,7%	32,3%	2012	53,7%	46,3%	2013	34%	66%	2014	29%	71%
Año	Biodiesel-Gasoil (%)	GNC, Euro V, Híbridos y eléctricos (%)																							
2008	81,0%	19,0%																							
2009	78,8%	21,2%																							
2010	75,1%	24,9%																							
2011	67,7%	32,3%																							
2012	53,7%	46,3%																							
2013	34%	66%																							
2014	29%	71%																							

Indicador:	64.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	En el 2014 la flota de autotaxis limpia supera el 30%. La mayor participación de vehículos no contaminantes se debe principalmente al aumento de los vehículos híbridos, que representan prácticamente un 20% del parque. También debe destacarse la aparición de vehículos diésel Euro VI, con un nivel muy bajo de emisiones de NOx y partículas, alcanzando el 1,4% del total del parque.																											
	<table><thead><tr><th>Año</th><th>Diesel</th><th>Gasolina/ electricidad</th><th>GLP/ Gasolina, gas natural, EURO VI y otros</th></tr></thead><tbody><tr><td>2009</td><td>96,2%</td><td>2,8%</td><td>1,0%</td></tr><tr><td>2010</td><td>94,0%</td><td>3,0%</td><td>2,9%</td></tr><tr><td>2011</td><td>87,5%</td><td>7,8%</td><td>4,7%</td></tr><tr><td>2012</td><td>81,5%</td><td>12,5%</td><td>6,0%</td></tr><tr><td>2013</td><td>76,7%</td><td>16,0%</td><td>7,3%</td></tr><tr><td>2014</td><td>69,7%</td><td>19,6%</td><td>10,7%</td></tr></tbody></table> <i>Flota de Taxis por tipo de combustible</i>	Año	Diesel	Gasolina/ electricidad	GLP/ Gasolina, gas natural, EURO VI y otros	2009	96,2%	2,8%	1,0%	2010	94,0%	3,0%	2,9%	2011	87,5%	7,8%	4,7%	2012	81,5%	12,5%	6,0%	2013	76,7%	16,0%	7,3%	2014	69,7%	19,6%
Año	Diesel	Gasolina/ electricidad	GLP/ Gasolina, gas natural, EURO VI y otros																									
2009	96,2%	2,8%	1,0%																									
2010	94,0%	3,0%	2,9%																									
2011	87,5%	7,8%	4,7%																									
2012	81,5%	12,5%	6,0%																									
2013	76,7%	16,0%	7,3%																									
2014	69,7%	19,6%	10,7%																									

Indicador:	65. Flota eléctrica								
Objetivo:	Evaluar el nivel de implantación de la movilidad eléctrica								
Unidad:	Número de vehículos eléctricos matriculados en Madrid								
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid								
Tendencia	El aumento del parque de vehículos eléctricos durante el 2014 ha sido de un 4,2%. La participación en el total del parque de vehículos sigue siendo muy baja, suponiendo tan sólo el 0,04% del total.  <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> <tr> <td>2013</td> <td>614</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>640</td> </tr> </tbody> </table> <i>Flota de Vehículos eléctricos</i>	Año	Número de vehículos eléctricos	2012	349	2013	614	2014	640
Año	Número de vehículos eléctricos								
2012	349								
2013	614								
2014	640								

Indicador:	66. 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:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid												
Tendencia	Durante el 2014 se ha incrementado en un 5,4% el número de puntos de recarga eléctrica fuera de la calzada (parking).  <table><thead><tr><th>Año</th><th>En calzada</th><th>En parking</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012</td><td>24</td><td>143</td></tr><tr><td>2013</td><td>24</td><td>143</td></tr><tr><td>2014</td><td>24</td><td>151</td></tr></tbody></table> <i>Puntos de recarga de vehículos eléctricos</i>	Año	En calzada	En parking	2012	24	143	2013	24	143	2014	24	151
Año	En calzada	En parking											
2012	24	143											
2013	24	143											
2014	24	151											

Indicador:	67. Emisiones de NOx del parque circulante (interior M-30)																					
Objetivo:	Evaluar el nivel de emisiones contaminantes generadas por el parque de vehículos.																					
Unidad:	% de participación de los distintos tipos de vehículos en las emisiones contaminantes.																					
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																					
Tendencia	Si en el 2009 las flotas públicas eran responsables del 41,3% de las emisiones de NOx, este porcentaje se ha reducido a un 26,9% en el 2013.  <table><thead><tr><th>Vehículo</th><th>2009</th><th>2013</th></tr></thead><tbody><tr><td>Coches</td><td>43,8</td><td>60,1</td></tr><tr><td>Motos y ciclomotores</td><td>1,1</td><td>2</td></tr><tr><td>Vehículos ligeros</td><td>7,1</td><td>6,9</td></tr><tr><td>Vehículos pesados</td><td>6,7</td><td>4,1</td></tr><tr><td>Autobuses</td><td>31,6</td><td>17,6</td></tr><tr><td>Taxis</td><td>9,7</td><td>9,3</td></tr></tbody></table> Emisiones de NOx del parque circulante (interior M-30)	Vehículo	2009	2013	Coches	43,8	60,1	Motos y ciclomotores	1,1	2	Vehículos ligeros	7,1	6,9	Vehículos pesados	6,7	4,1	Autobuses	31,6	17,6	Taxis	9,7	9,3
Vehículo	2009	2013																				
Coches	43,8	60,1																				
Motos y ciclomotores	1,1	2																				
Vehículos ligeros	7,1	6,9																				
Vehículos pesados	6,7	4,1																				
Autobuses	31,6	17,6																				
Taxis	9,7	9,3																				