

Empresa Municipal de
Transportes de Madrid



iMADRID!

EMT

PORTO 19
04
17



Seminário

Mais Bicycletas, Melhores Cidades

A Promoção do Uso da Bicicleta no âmbito do PAMUS 2014-2020

Políticas de Promoção da Bicicleta em Madrid

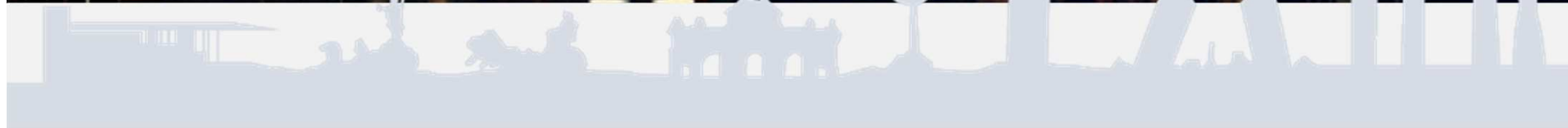
Ignacio Ramos Soriano

Where are we?

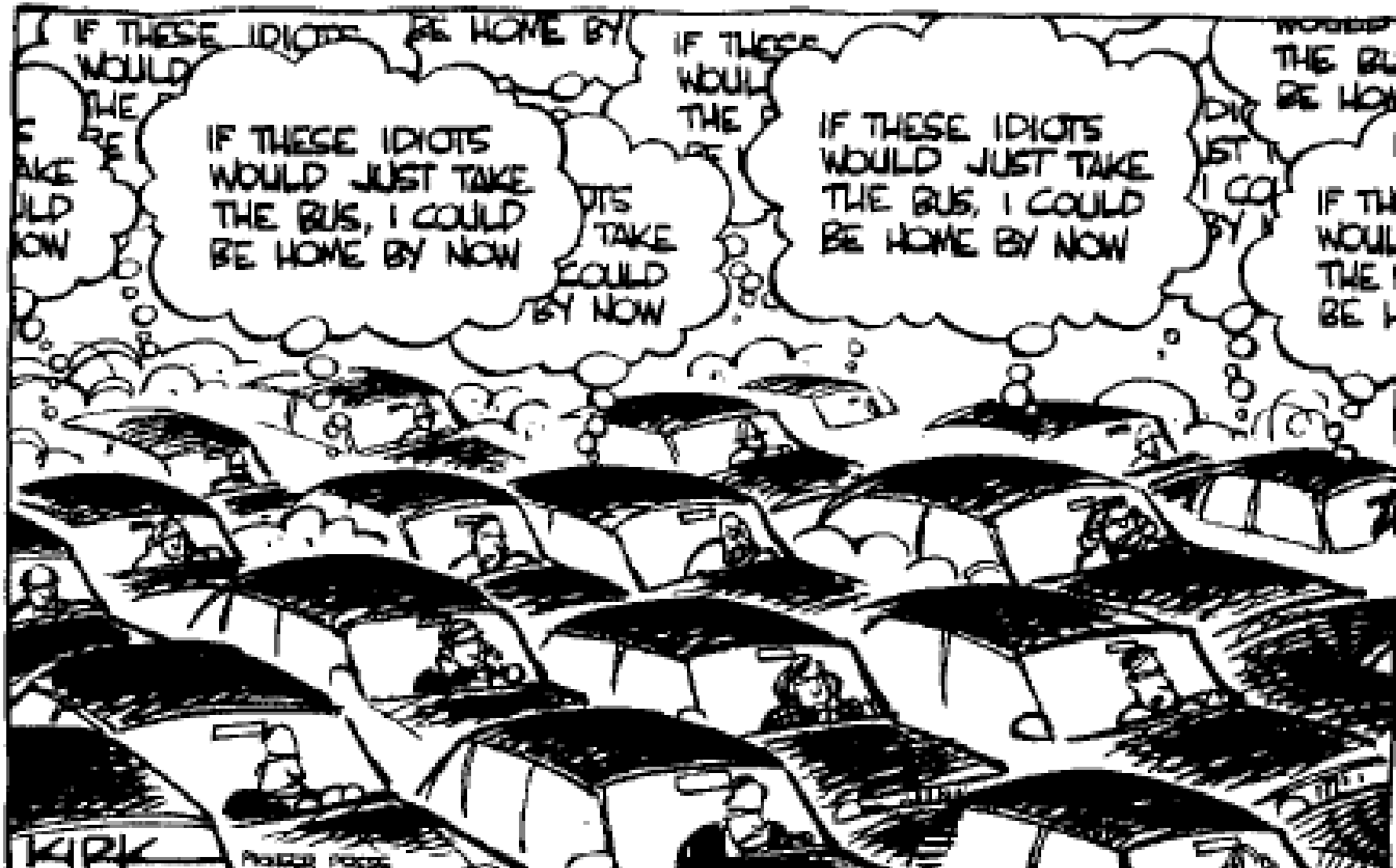
Empresa Municipal de
Transportes de Madrid



→ Urban global challenges: congestion and air quality



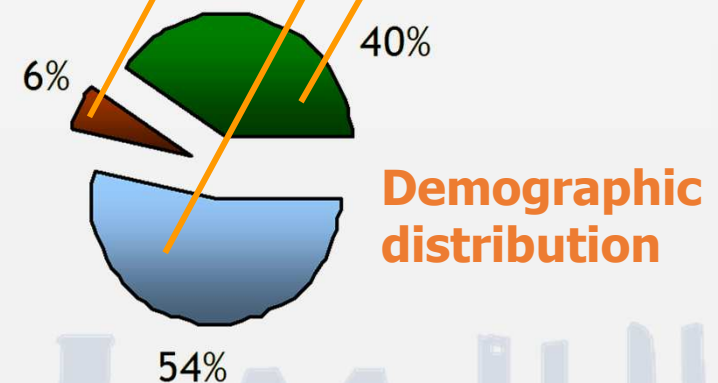
→ Culture challenge



Madrid is the capital and largest city of Spain and the third largest in Europe (after London and Berlin): 3.23 million inhabitants and a total area of 605.77 km²

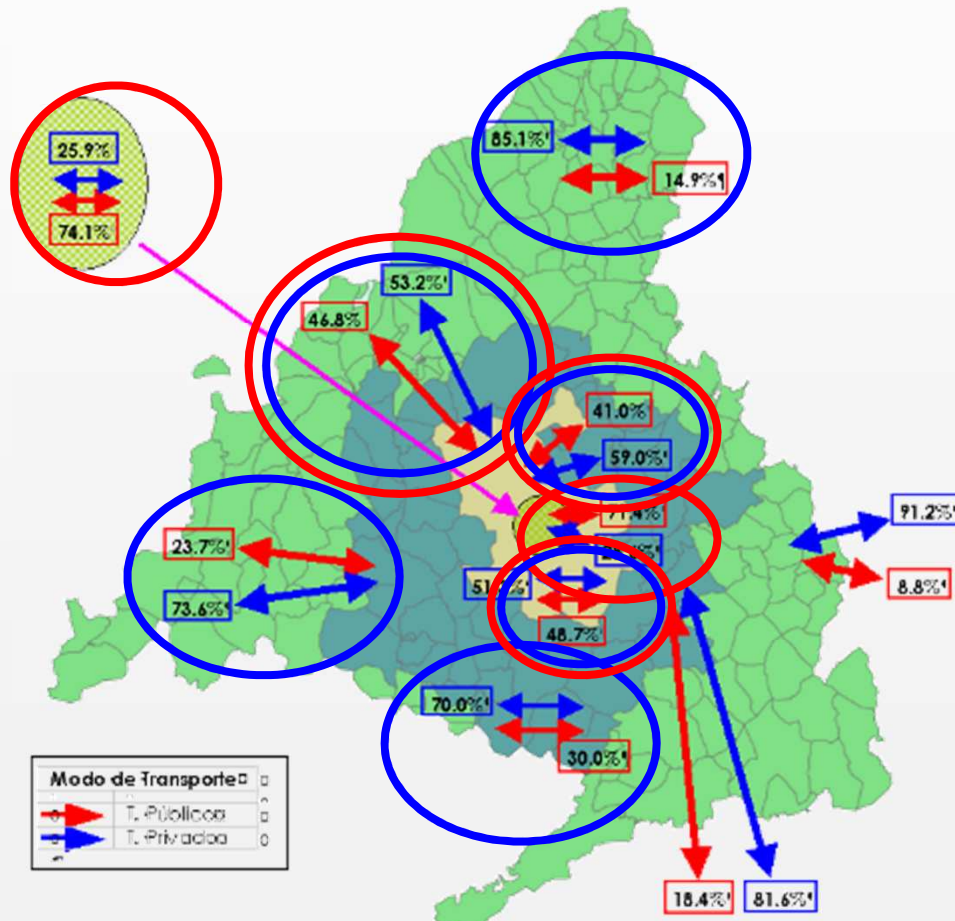
Metropolitan area of Madrid: about 6 million people, is the third most populous in Europe after Paris and London

9,03 million visitors in 2016

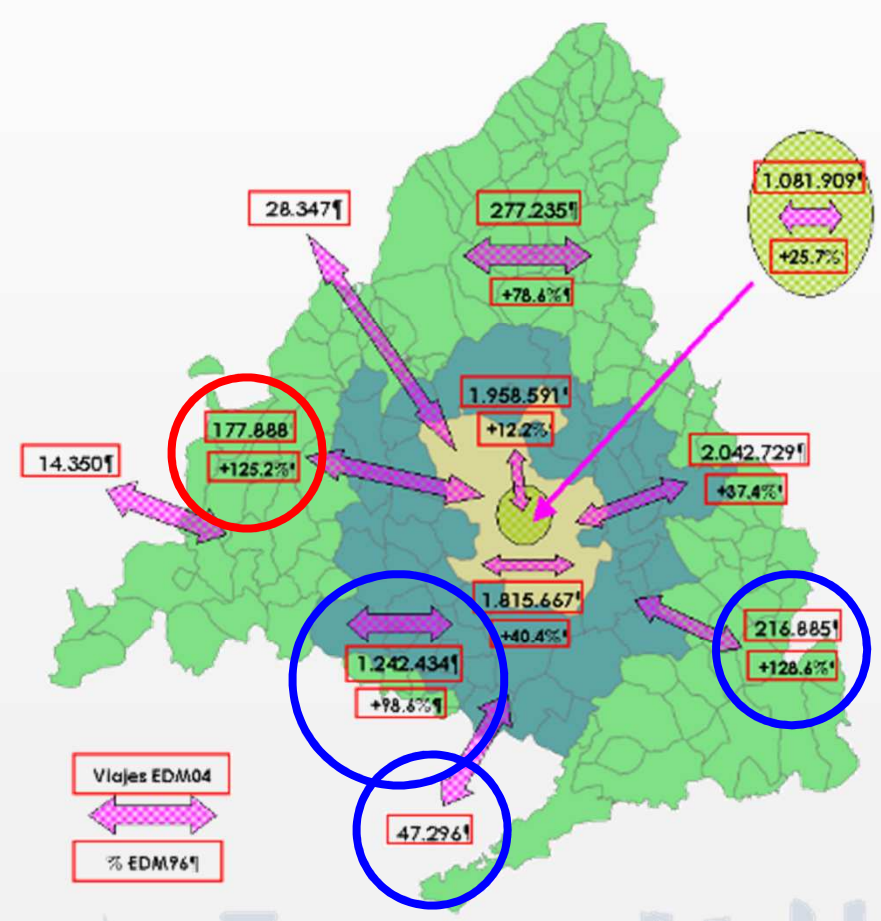


■ Madrid city ■ Regional Ring ■ Metropolitan Ring

Transport public vs. private



Increment in mobility



Mobility growth

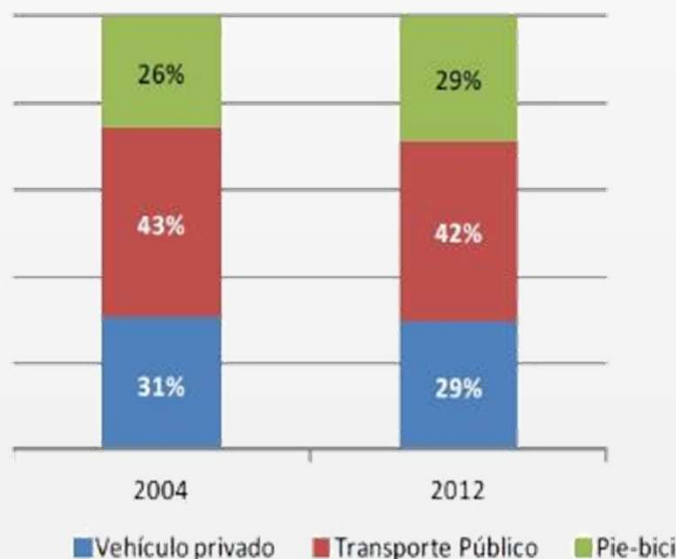


→ Different mobility patterns

	<u>Movilidad metropolitana años 70</u>	<u>Movilidad metropolitana hoy</u>
Desplazamientos	Radialidad	Transversales
Origen/Destino	Concentrados	Atomizados
Desplazamientos	Concentración temporal	Horarios diversos
Motivos de viaje	Trabajo	Diversos
Participación TP	Elevada	Baja
Movilidad relativa (viajes/persona)	Baja	Elevada

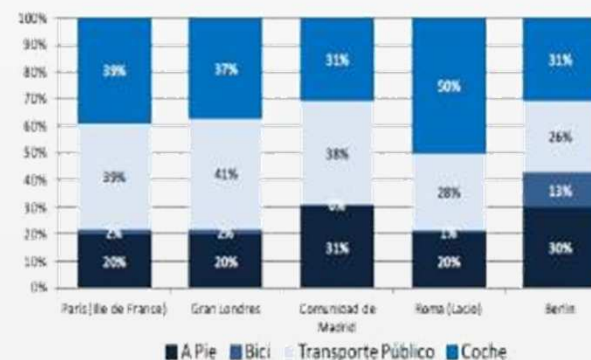
Modal share: Regarding the modal share, the following tables show data for both Madrid City and Madrid Region (metropolitan area). *These figures are extracted from the Madrid City SUMP.*

Figura 13: Evolución de la distribución modal en Madrid (%)



Fuente: Encuesta Domiciliaria de Madrid 04 y Encuesta del Barómetro de Consumo del Ayto de Madrid del 2012

Figura 14: Comparativa de la distribución modal a nivel metropolitano (%)



Fuente: Paris: Enquete globale_transport 2010, Londres: Travel in London 2010, Madrid: EDM 04, Roma: CIVITAS, Berlin: Wikipedia

→ Tendences

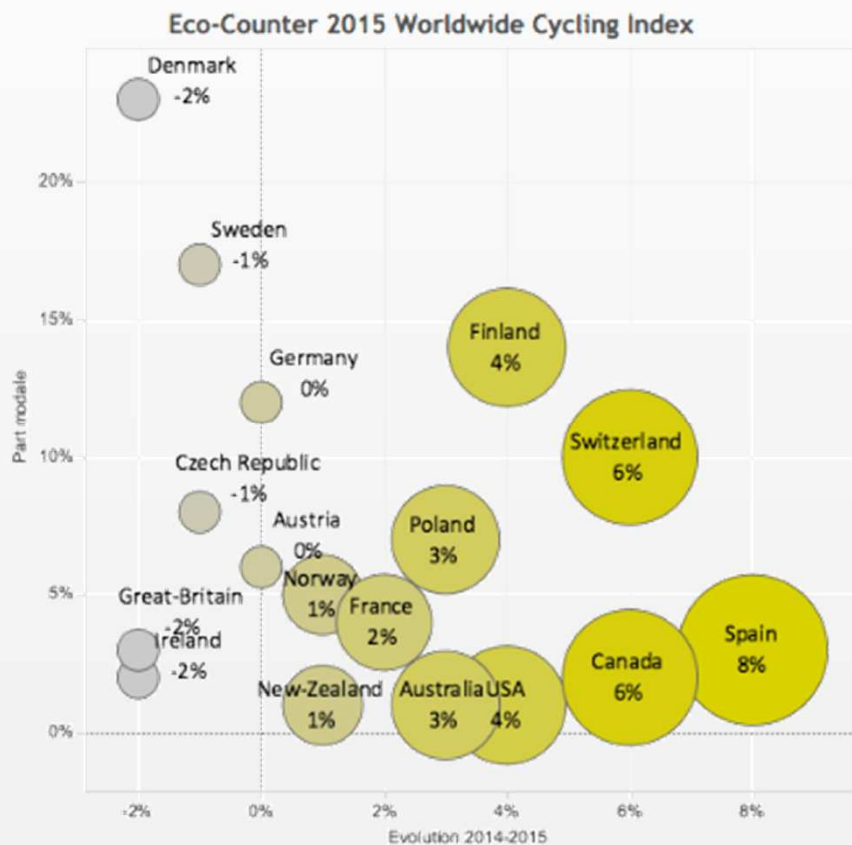


The role of the bicycle

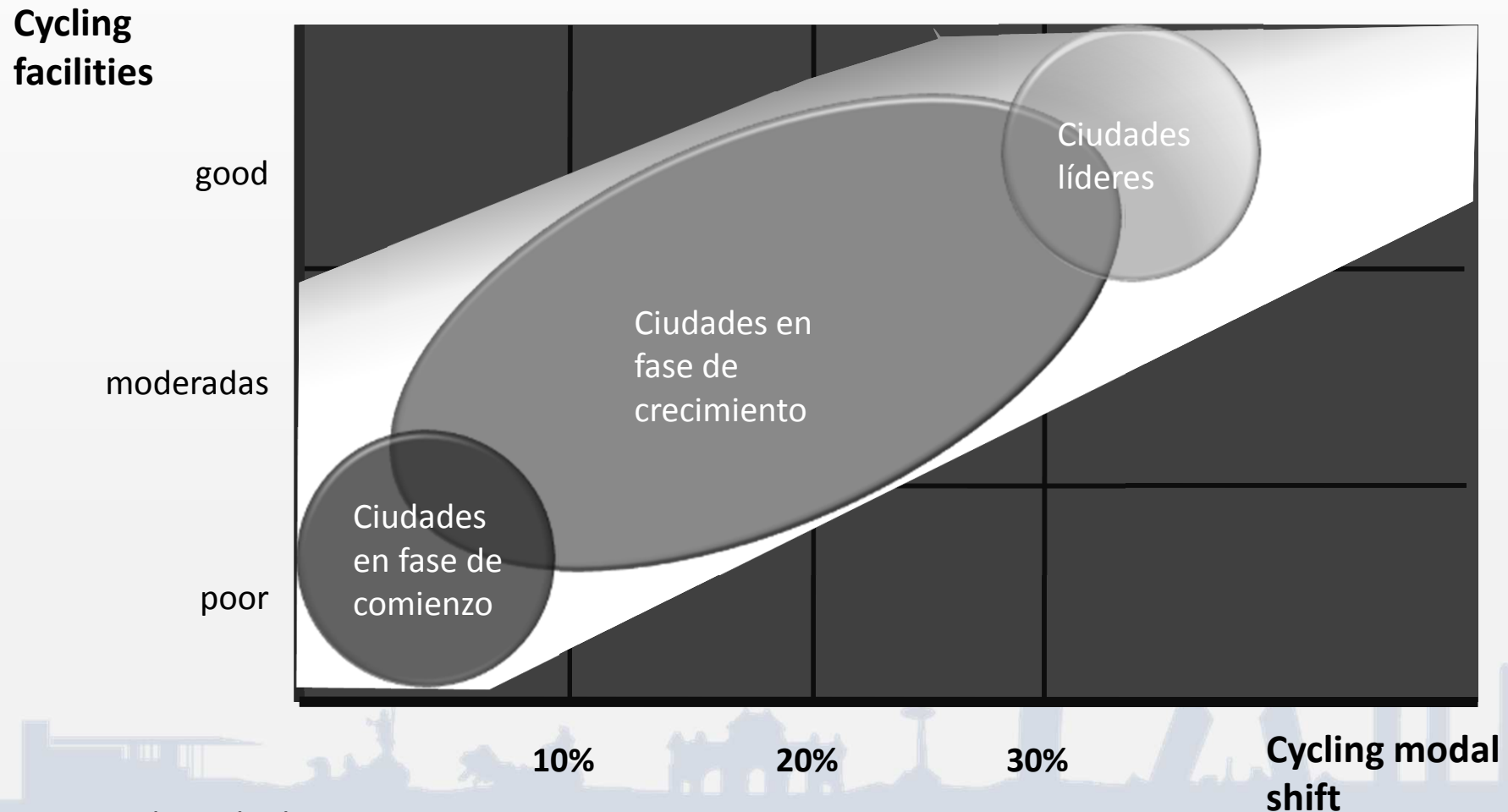
Empresa Municipal de
Transportes de Madrid

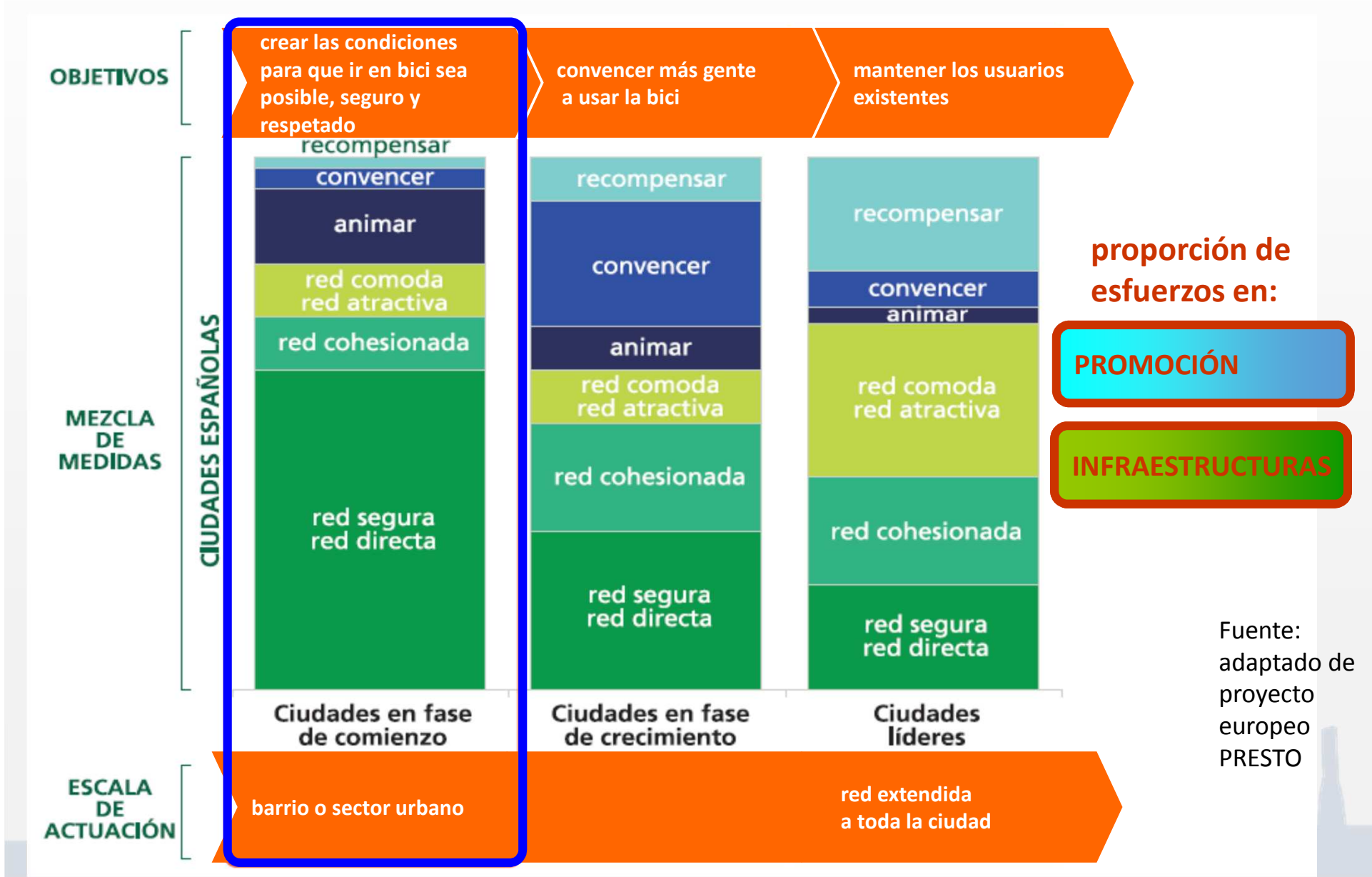


→ Bicycle, symbol and reality



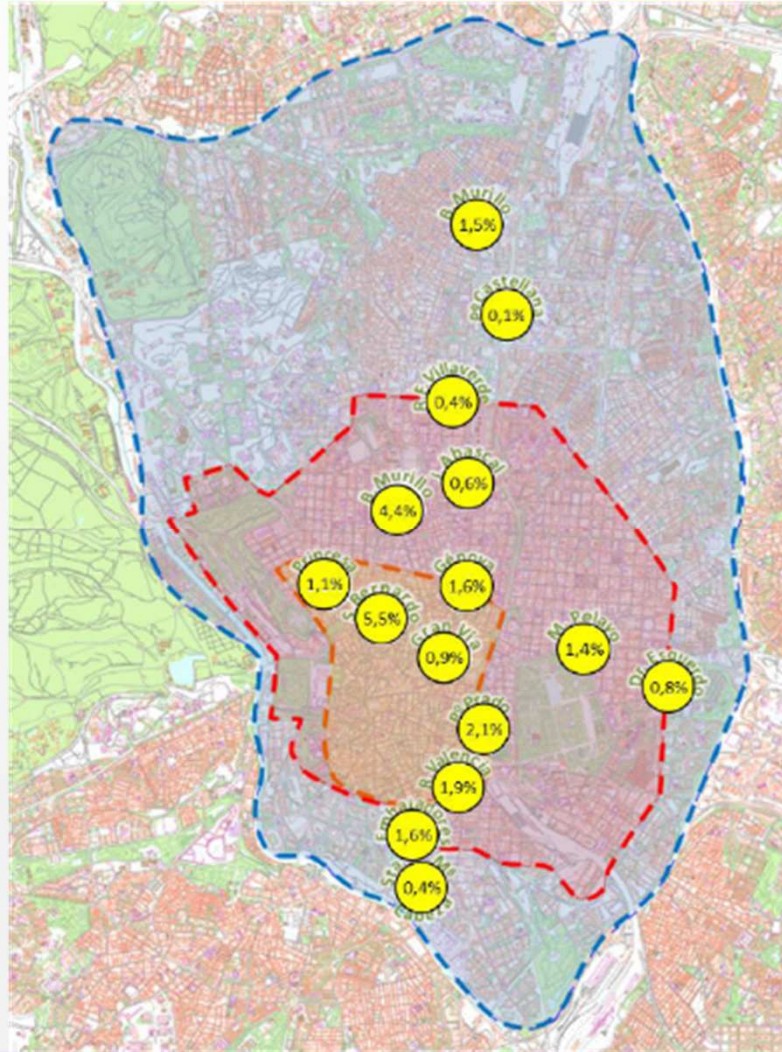
→ Each city is unique → There is no one model for cycling development





Fuente:
adaptado de
proyecto
europeo
PRESTO

Figura 2: Localización y dimensión de los aforos ciclistas en calles escogidas de la ciudad

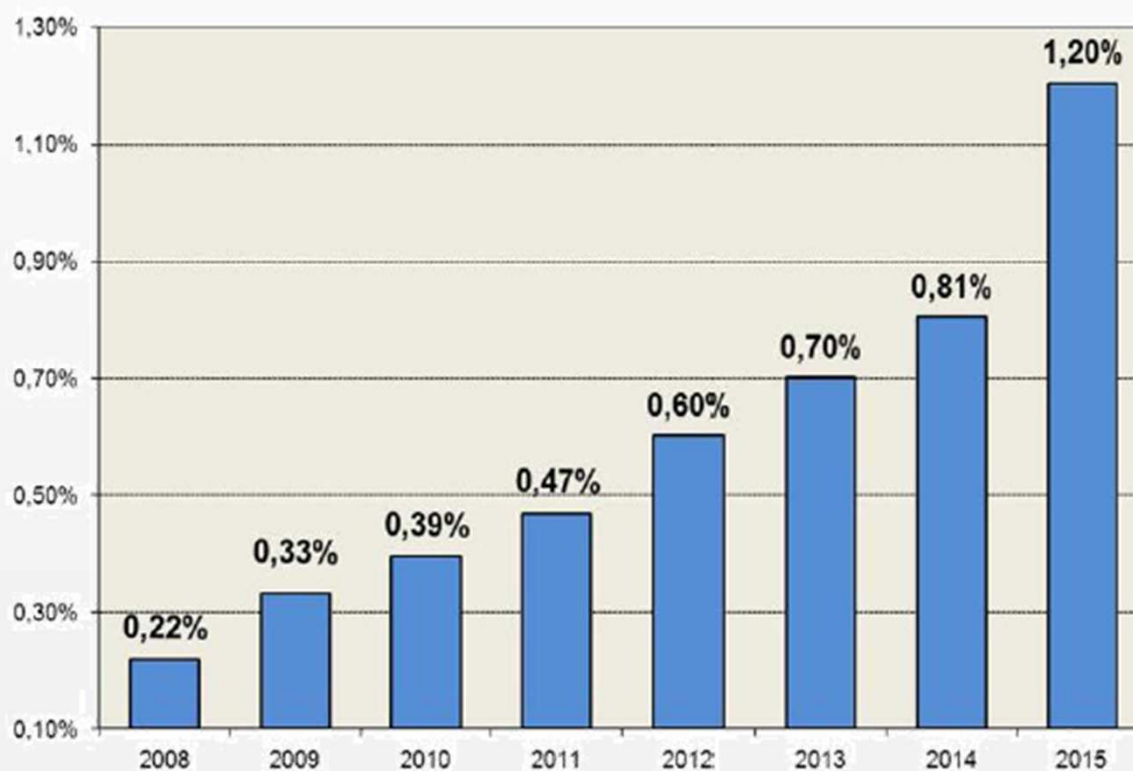


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Madrid.

Cycling modal shift

Cycling evolution

Figura 3: Evolución de la proporción de bicicletas en el conjunto del tráfico vehicular en una quincena de calles del interior de la M-30



Fuente: Ayuntamiento de Madrid.



Renewed in 2016

Figura 46: Propuesta de la Red Básica de itinerarios ciclistas

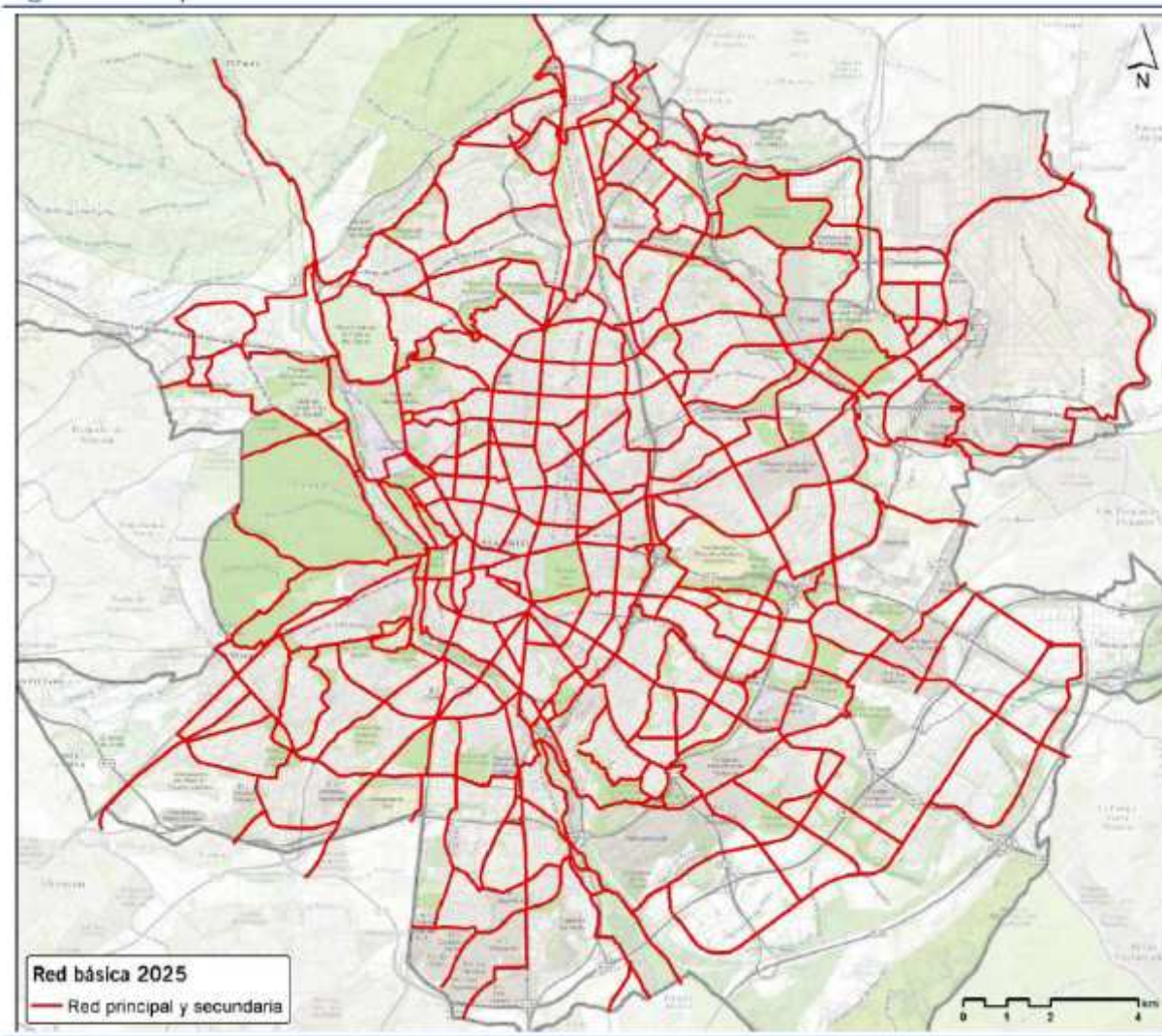
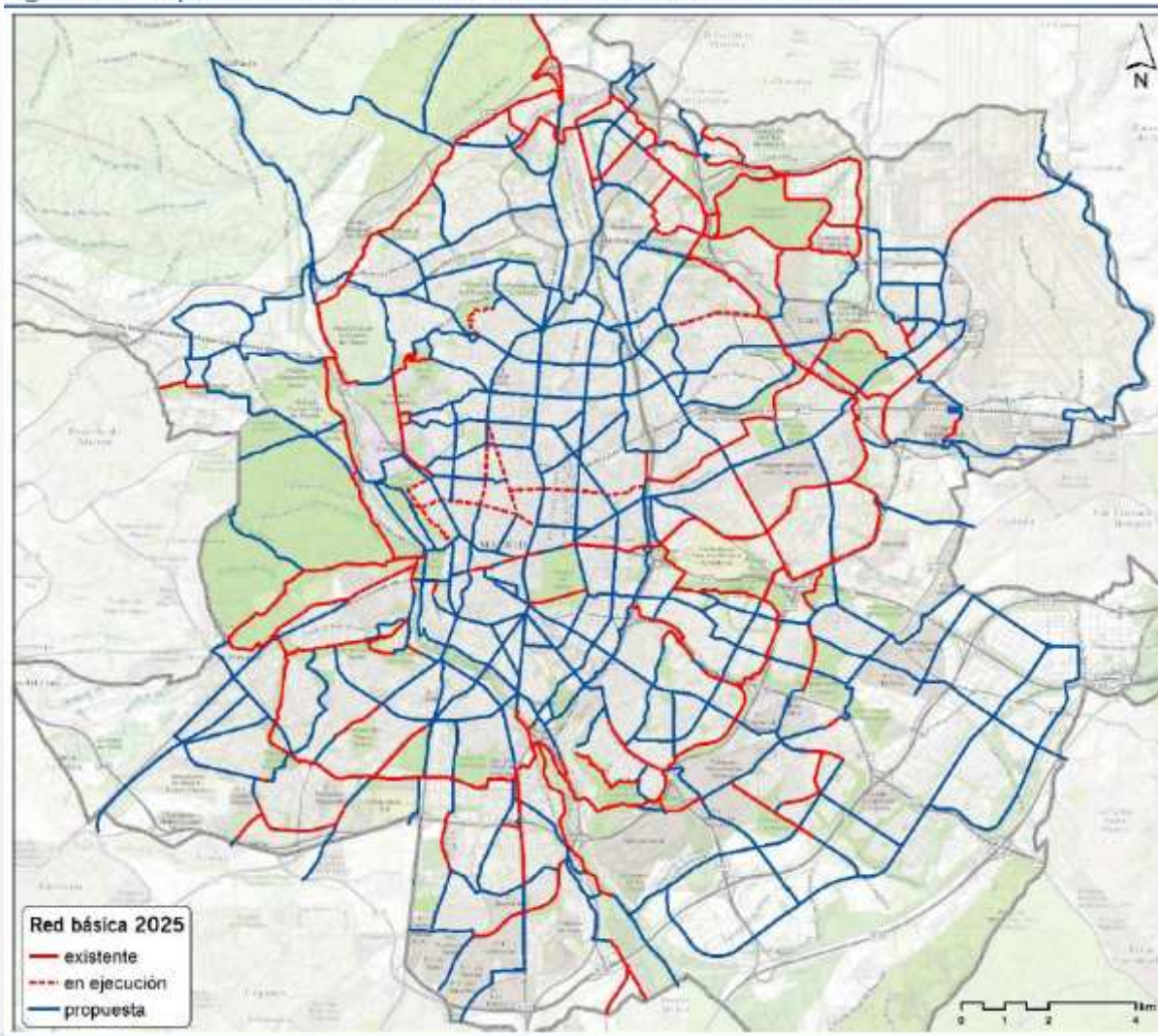
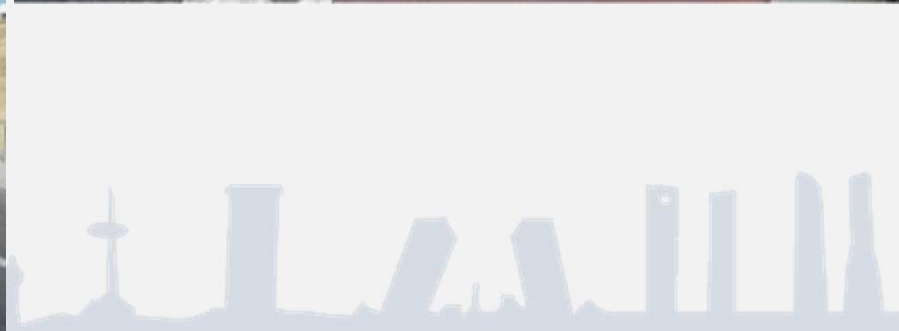


Figura 47: Propuesta de la Red Básica de itinerarios ciclistas diferenciada



Madrid model: coexistence + segregated





Medidas de promoción: Avanza bicis



149 Avanzabicis



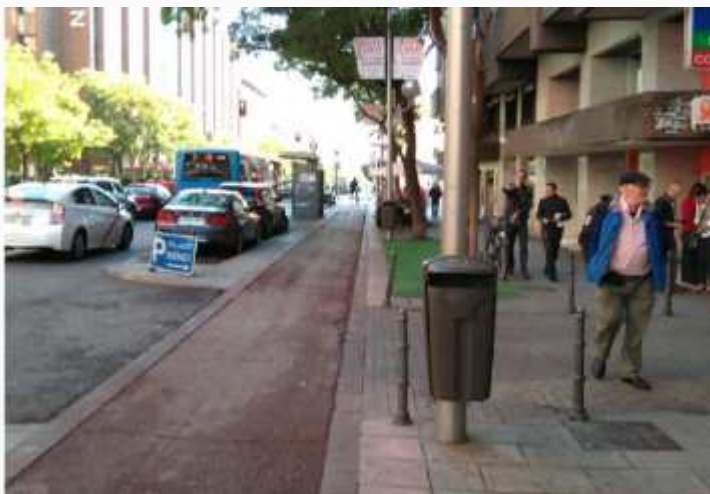
Madrid model: coexistence + segregated



Madrid model: coexistence + segregated



Failures experiences





Medidas de promoción : Red de aparcabicis







1.202 aparcabicis
instalados



Medidas de promoción: Avanza bicis



149 Avanzabicis





ITINERARIO 1: Avda. de Burgos

Longitud 5.869m

ITINERARIO 2: Alfonso XIII - Avda. Brasilia

Longitud 3.638m

ITINERARIO 3: Monforte de Lemos

Longitud 5.574 m

ITINERARIO 4:

- Tramo 4.1 C/ Francos Rodriguez -C/Gral. Perón

Longitud 2.729m

- Tramo 4.2 C/ Concha Espina-Ramón y Cajal

Longitud 3.245 m

- Tramo 4.3 C /José Silva - C/Silvano

Longitud 3.446m

ITINERARIO 5: Parque Retiro - Moratalaz

Longitud 5.424 m

ITINERARIO 6: C/ José Prat - Avda. Comunidades

Longitud 1.919m

ITINERARIO 7: Méndez Álvaro - C/Convenio

Longitud 2.756m

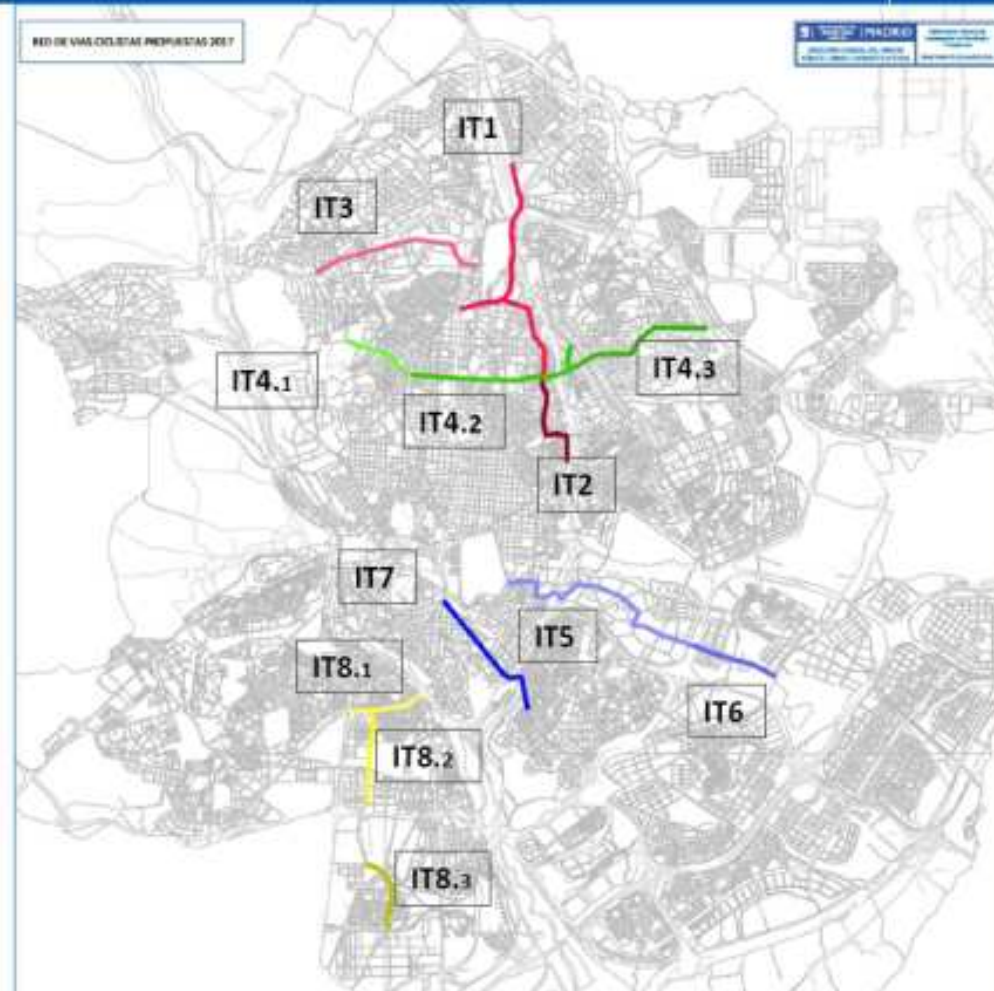
ITINERARIO 8: Marcelo Usera - Rafaela Ybarra

- Tramo 8.1 Marcelo Usera. Longitud 2.032m

- Tramo 8.2 C/ Rafaela Ybarra. Longitud 3.515m

- Tramo 8.3 Ctra. Carabanchel-Villaverde

Longitud 1.772m



llego sudado
hace frío
no estoy en forma
no se liga nada
es de pobres
es cansado
hay muchas cuestas
es un riesgo inmenso
mi ciudad no es para bicis
soy muy mayor para eso
me roban la bici seguro
hace falta carril bici
es lenta



hace frío

no estoy en forma

llevo tacones

no se liga nada

hay mucha



hace



Name: BiciMAD (www.bicimad.com)

In operation since: June 2014.

Operator: EMT- Empresa Municipal de Transportes de Madrid (www.emtmadrid.es)

Subcontractors: Bonopark & Booster-bikes

Contract duration: 12 years with a clause to extend for a period of 4 years.

Financing of the contract:

- The holder of the BiciMAD-system is the Madrid City Council.
- The contract establishes a payment to the operator based mainly on the availability of bicycles.
- Additionally it also establishes a system of quality indicators that influence the payment. In addition, the operator raises the money from users (payment) on which it taxes.
- Currently, the bike sharing system does not contemplate the sponsorship formula.

Technology:

BiciMAD is a public transport service 100% provided by **electric bicycles (pedelecs)**.

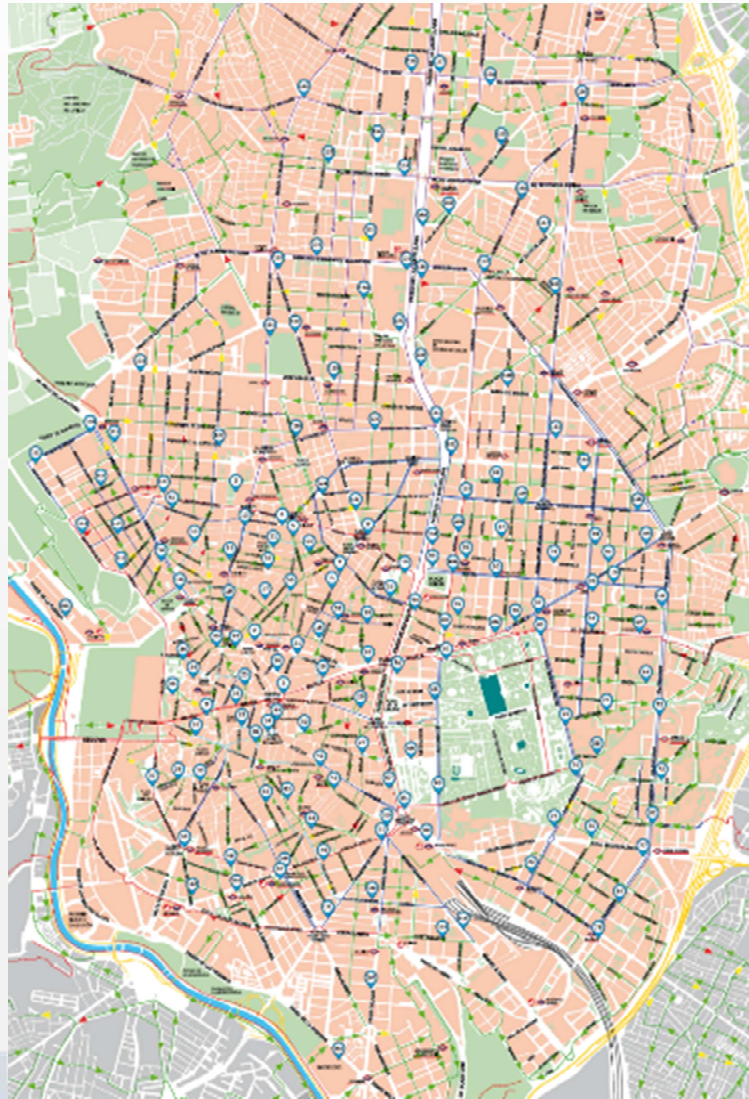
BiciMAD stands out due to the accessibility of the information it offers to improve the user experience;

- Information in real-time on available bicycles and stations.
- Instant registration with a credit or debit card.



Registration: There are two possible types of users:

- Annual subscriber
- Occasional user: users can get a 1, 3 or 5 days' use card. At the end of the selected period, user will be billed for the total use time of the bikes.

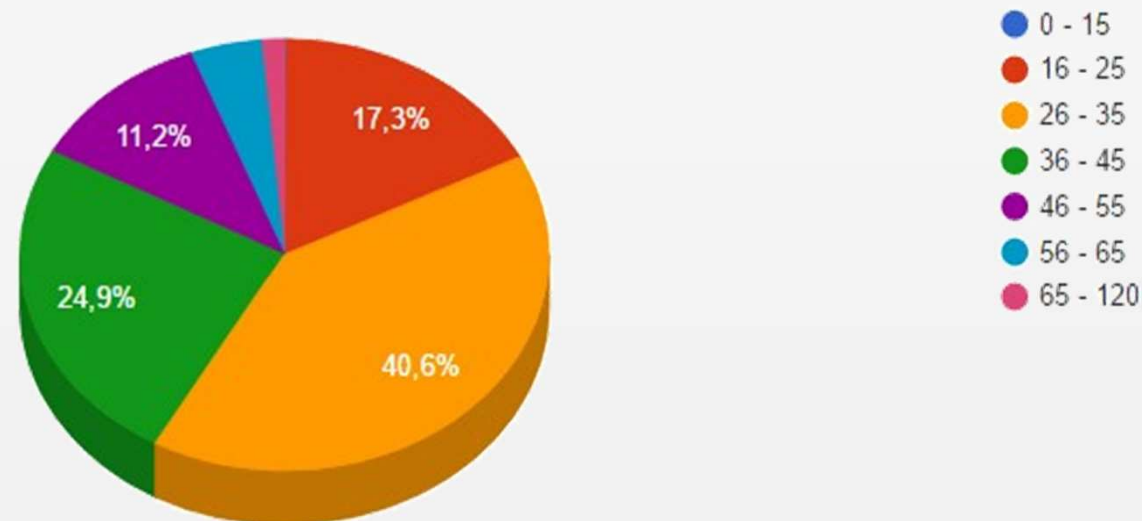


Year	Stations	Bikes	Users (Annual subscription)	Rentals
2014	123	1560	27.649	726.662
2015	165	2028	59.169	3.075.454
2016	165	2028	60.430	2.807.137



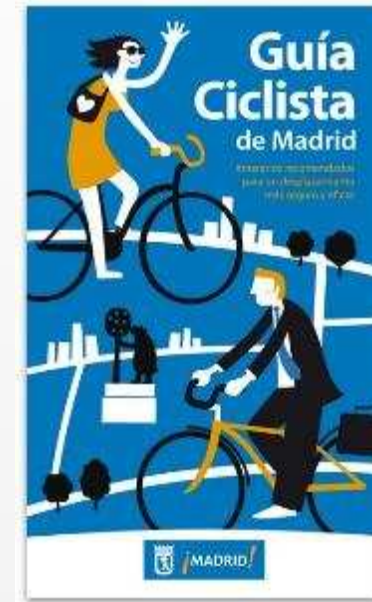
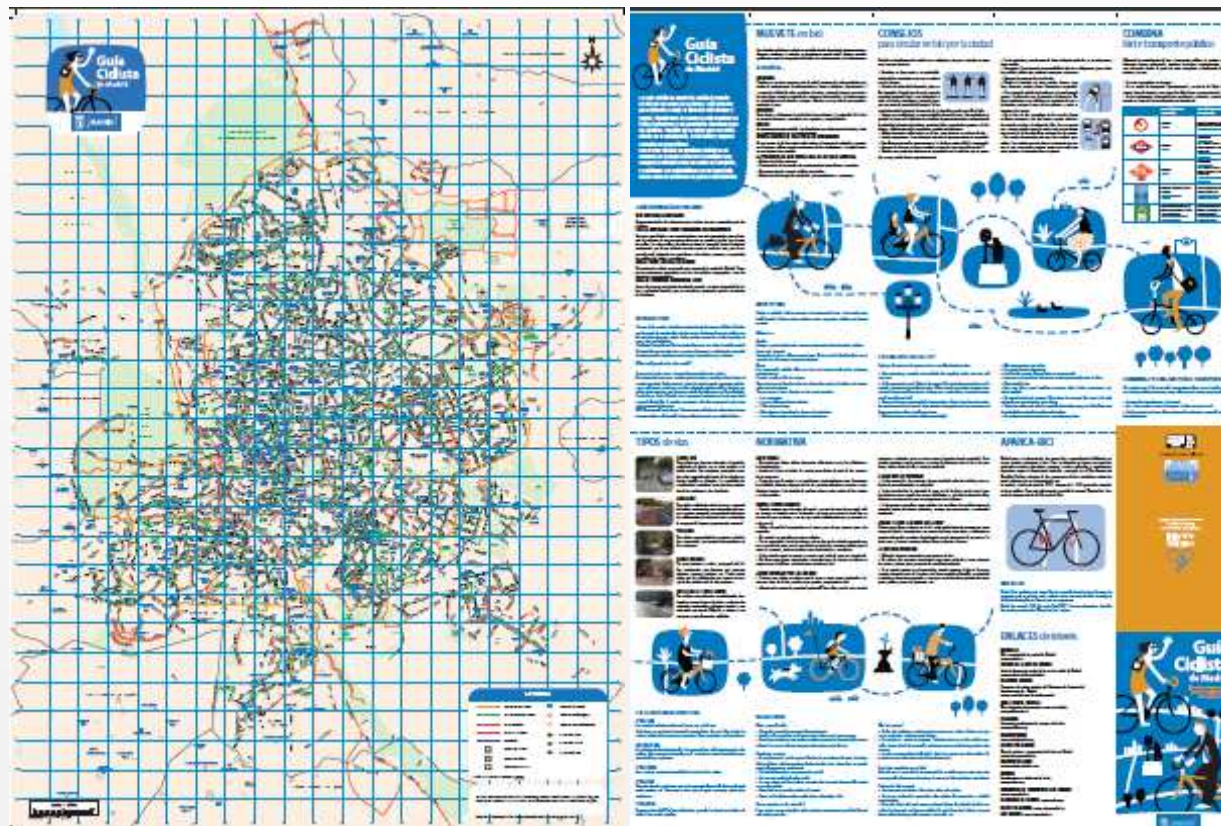
User profile: Regarding to BiciMAD user's profile, it is slightly more men than in women make use of the bike sharing system.

40.6% of the users are between 26 and 35 years old (the largest age group), while 65.5% of the users are between 26 and 45 years old. This profile, together with the hours of maximum use, gives us a general profile of young users who use BiciMAD mainly in labor trips (to go back and forth to/from work).



BiciMAD users per age (%)

→ Madrid Cycling Map (2012)



→ Madrid Cycling Map (2015)



→ Madrid Cycling web



→ Coexistence campaign (2014)

Por reducir la velocidad al compartir el carril con el ciclista
¡Gracias, conductor!

Por respetar las vías de los ciclistas
¡Gracias, peatón!

Por no invadir los espacios para peatones
¡Gracias, ciclista!

Conductores, Peditores, Ciclistas.
Nos mueve el respeto. Gracias Madrid.
www.madrid.es/oficinadelabici

“Thanks, driver
Thanks, pedestrian
Thanks, cyclist”



Por no invadir los espacios para peatones
Gracias, ciclista

Por desplazarte al carril contiguo para adelantar a una bici
Gracias, conductor

Por circular por el centro de tu carril
Gracias, ciclista

Conductores, Peditores, Ciclistas.
Nos mueve el respeto. Gracias Madrid.
www.madrid.es/oficinadelabici

→ **Bicimad launch campaign (2014)**

“Madrid welcomes bike
with a big smile”



→ Coexistence campaign (2015)



“Respect moves us”

→ Actual awareness campaign

TEBEO
Yo te veo ¿tú me ves?
LA BICI ES UN VEHICULO MÁS EN MADRID
EMT
emtmadrid.es

¿QUE MÁS SE VE EN MADRID EN BICI?
TE VEO...
MÁS QUE LAS BICICLETAS Y LA BICICLETA MÁS COMÚN, COMENZAS EN CUANTO MÁS BICIS HAY EN LAS CALLES.

¡BICICLON!
¡BICICLON!
¡BICICLON! AL BICICLON. ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON!

¡BICICLON!
¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON!

TE VEO...
¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON! ¡BICICLON!

¡BICICLON!
EN LA AZORER TODOS SOMOS PRATOLLOS.

madrid.es | MADRID

“I see you, can you see me?”



→ STARS project



→ STARS project



→ STARS project



42 schools: 25.000 scholars



→ STARS project

Promotion activities: rides on bike, clubs, exhibitions, competitions, videos, raffles, lectures, etc



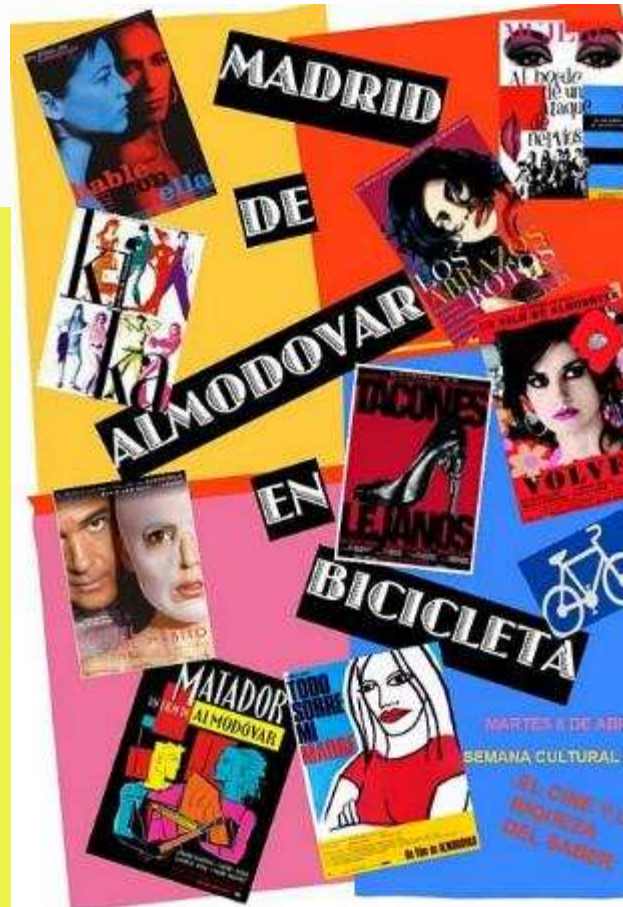
→ STARS project

Promotion activities: rides on bike, clubs, exhibitions, competitions, videos, raffles, lectures, etc



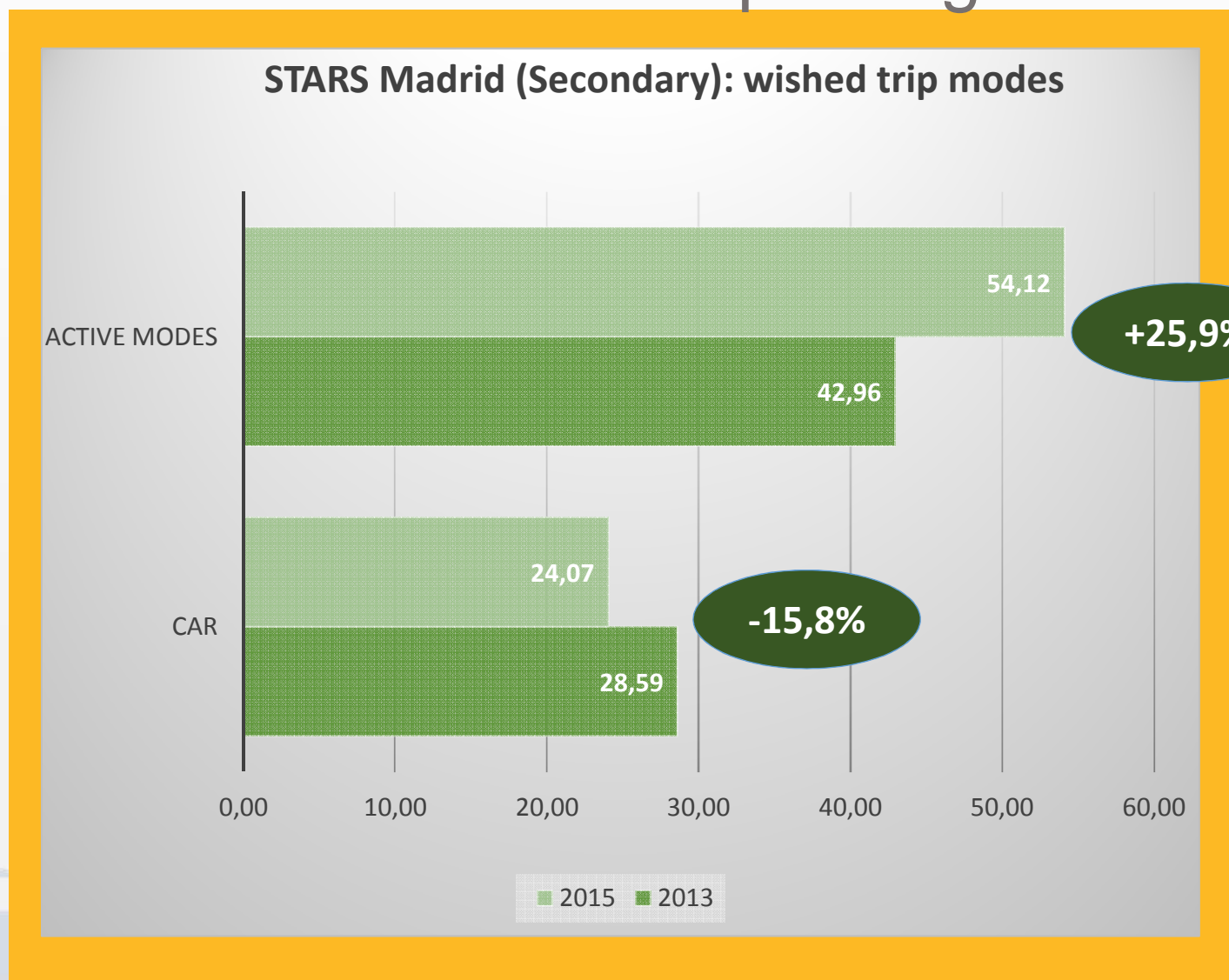
Communication: peer to peer

→ STARS project



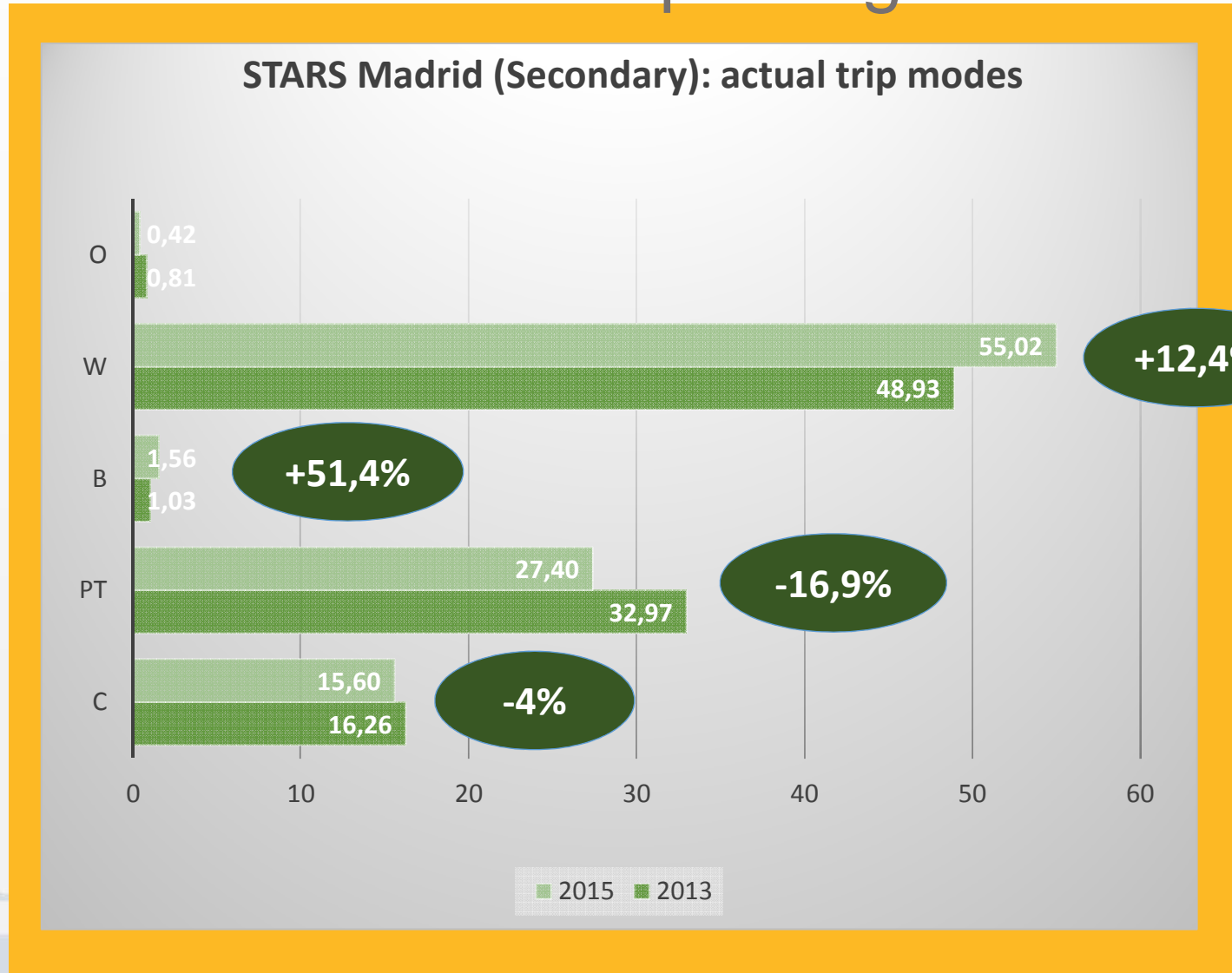
→ STARS project

Improving attitude



→ STARS project

Improving behaviour



Conclusions

Empresa Municipal de
Transportes de Madrid



Bicycle as a tool for the change



Bicycles are vehicles as well. However, a bicycle is much more than that; it is a tool for the “change” that places people at the core of the mobility, transforming and humanizing the city. Every time you choose the bicycle, Madrid thanks you.

La bicicleta es un vehículo más en la calzada, pero es mucho más, porque la bici es una herramienta de cambio que coloca a las personas en el centro de la movilidad, que transforma y humaniza la ciudad. Cada vez que eliges la bici, Madrid te da las gracias.

More space for cyclists and pedestrian, less space for cars

Aceras y carril bici crecen a costa del aparcamiento

F.P.
emtmadrid@emtmadrid.es (2020-Madrid)

Encontrar aparcamiento en Madrid, sobre todo en la alameda central, se ha convertido en una misión más complicada en los últimos meses. Las actuaciones del Ayuntamiento de Madrid para la ampliación de aceras y la construcción de nuevos itinerarios ciclistas han provocado la pérdida de cientos de plazas por toda la ciudad, como ha comprobado **20minutos**, aunque el Consistorio no ha desvelado cuántas en total, pese a la petición de este diario.

Los trabajos, que forman parte de un plan para mejorar también las calzadas y que está dotado con 48 millones de euros, se derivan de la necesidad de adecuar los anchos de paso a la normativa de accesibilidad.

Esta medida ha supuesto, por ejemplo, la pérdida de la mitad de los aparcamientos en un tramo de la calle Miguel Yuste (San Blas), donde la ampliación de aceras ha forzado a que los coches que antes aparcaban en batería lo tengan que hacer

PLAZAS
El Ayuntamiento elimina plazas de aparcamiento en toda la ciudad para dar más espacio a peatones y ciclistas
VECINOS La FRAVM respalda las obras, pero pide más diálogo al Consistorio
CONDUCTORES Automovilistas Europeos cree que no se ofrecen «alternativas reales» a los propietarios de vehículos

ahora en fila. La problemática se repite, aunque en otras circunstancias, en calles como Eraso (Salamanca), avenida de Badajoz (Ciudad Lineal), Vallehermoso con Emilio Carrere (Chamberí) o Monasterio de El Escorial (Fuencarral-El Pardo).

Los nuevos itinerarios ciclistas, por su parte, tiene como finalidad ir reduciendo paulatinamente la presencia del vehículo privado en el centro de en favor de peatones y ciclistas. Los trazados, que costarán 8 millones, se proyectarán en las calles de Santa Engracia, Bravo Murillo, avenida de los Toreros, Gran Vía de Hortaleza, paseos de Moret-Pintor Rosales, Puerta de Toledo-Antonio Leyva y avenida de Oporto-Eugenia de Montijo, además de bulevares y prolongación de Madrid Río. En casi todos habrá pérdida de estacionamientos. Por ejemplo, en Santa Engracia (Chamberí) se perderán unas 60 plazas, mientras que en la avenida de los Toreros (Salamanca) serán una treintena, según figura en los proyectos de construcción.

La mayoría de los vecinos no se han mostrado especialmente críticos con la medida, aunque sí han reprochado al Ayuntamiento su «falta de diálogo». «En líneas generales, las actuaciones son beneficiosas y recogen una vieja demanda veci-

EN FOTOS

Obras en las aceras por todo Madrid

Alberto Aguilera

El Ayuntamiento está instalando un carril bici en la calle Alberto Aguilera (Chamberí). También está ampliando la acera norte para dar espacio al peatón. Esto ha acabado con toda una fila de plazas de parking para residentes.



Barrio de la Concepción

En gran parte del barrio (como en la avenida Badajoz, la calle Albacete o Condesa de Venadito) se están ampliando aceras, sobre todo en las esquinas. Eran zonas donde los conductores aparcaban de forma irregular. Ahora es más difícil dejar el coche allí.



Calle Eraso (Salamanca)

En muchas ocasiones, como en calle Eraso (barrio de la Guindalera del distrito Salamanca), se elimina toda una fila de aparcamiento al ensanchar las aceras. También se pierden plazas al transformar en parking en líneas filas que antes estaban en batería.



Plazas que eran «ilegales»

El área de Desarrollo Urbano Sostenible reconoce la pérdida de plazas: «Se busca compensar ampliando el número de plazas en calles del entorno, aunque esto no siempre es posible». Respecto a la ampliación de aceras, asegura que se eliminan «sitios legales» en esquinas, pasos de peatones, dobles filas...



20MES/MADRID

Sigue toda la actualidad sobre Madrid en tu dispositivo móvil accediendo a través de esta URL.

Engracia o Dehesa de la Villa, pero opina que están más relacionadas con las formas que con el fondo: «No hubiese pasado nada porque las obras se hubiesen retrasado un mes y haberlo consensuado un poco más con los vecinos».

Los conductores se muestran más beligerantes. «Quieren expulsar al automóvil de las calles sin ofrecer alternativas reales para todos los vecinos de la ciudad», sostiene Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados, que cree que estas medidas no garantizan una mejor movilidad. «No existe un transporte público adecuado. Tampoco han analizado los usos de las personas que necesitan el coche y trabajan en zonas donde es difícil aparcarse», añade. ●

60

plazas de estacionamiento se perderán en la calle Santa Engracia por el nuevo carril bici

nal, que pasa por darle un mayor protagonismo al peatón que al coche», afirma Enrique Villalobos, presidente de la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM). Villalobos conoce y entiende las quejas de algunos vecinos, como los de Santa

Improving coexistence





gracias

