

AMPLIACIÓN BICIMAD 2017

Bici**MAD**



MADRID

emtmadrid.es



Plan de
Calidad
de aire
y Cambio
Climático

ÍNDICE

1. Ampliación BiciMAD

- 1.1 El estudio técnico pag 2
- 1.2 Las líneas estratégicas 2017-2019 pag 8
- 1.3 La ampliación 2017 pag 8

2. Un año de gestión EMT

- 2.1 Balance pag 13
- 2.2 Gestión directa pag 16

1.1 El estudio técnico

El Servicio de Consultoría de EMT ha realizado un completo estudio técnico que constituirá la guía de crecimiento del sistema.

Para ello, se ha lanzado un proceso destinado a recabar la **participación de tres públicos fundamentales** para el sistema: los usuarios, los ciudadanos en general y las asociaciones y colectivos implicados en la movilidad de Madrid. La participación de estos colectivos en dicho proceso ha sido muy alta, contando con las opiniones de 15.670 usuarios, 6.115 residentes (más de 400 en cada uno de los distritos) y más de 140 respuestas provenientes de asociaciones y colectivos.

A continuación presentamos la distribución, por distritos, edades, género y ocupación, de los residentes con actitud positiva frente a la movilidad ciclista.

Estos datos, en sí mismos, no constituyen la estimación de la demanda potencial de BiciMAD ya que para su obtención es necesario incorporar otras variables que determinarán la demanda potencial real en cada uno de los distritos.

Declaración a favor de movilidad ciclista

Distrito	%Si	%No
Barajas	88 %	12 %
Carabanchel	90 %	10 %
Ciudad Lineal	86 %	14 %
Fuencarral - El Pardo	89 %	11 %
Hortaleza	83 %	17 %
Latina	88 %	12 %
Moncloa - Aravaca	92 %	8 %
Moratala	91 %	9 %
Puente de Vallecas	94 %	6 %
San Blas - Canillejas	92 %	8 %
Usera	93 %	7 %
Vicálvaro	94 %	6 %
Villa de Vallecas	92 %	8 %
Villaverde	91 %	9 %
MEDIA	90 %	10 %

Perfil de residentes con actitud positiva frente a la movilidad ciclista

Distrito	Edad				
	De 14 a 20	De 21 a 30	De 31 a 40	De 41 a 50	De 51 a 65
Barajas	9 %	8 %	31 %	16 %	37 %
Carabanchel	4 %	13 %	29 %	19 %	36 %
Ciudad Lineal	10 %	11 %	18 %	24 %	36 %
Fuencarral - El Pardo	19 %	12 %	19 %	15 %	35 %
Hortaleza	8 %	8 %	33 %	9 %	43 %
Latina	5 %	9 %	34 %	10 %	41 %
Moncloa - Aravaca	6 %	12 %	24 %	20 %	39 %
Moratalaz	16 %	15 %	17 %	17 %	35 %
Puente de Vallecas	9 %	15 %	21 %	18 %	37 %
San Blas - Canillejas	7 %	10 %	22 %	25 %	35 %
Usera	5 %	9 %	26 %	17 %	43 %
Vicálvaro	7 %	8 %	26 %	28 %	31 %
Villa de Vallecas	4 %	10 %	30 %	18 %	38 %
Villaverde	5 %	15 %	26 %	25 %	28 %
MEDIA	8 %	11 %	25 %	19 %	37 %

Perfil de residentes con actitud positiva frente a la movilidad ciclista

Distrito	Hombre	Mujer
Barajas	37 %	63 %
Carabanchel	33 %	67 %
Ciudad Lineal	41 %	59 %
Fuencarral - El Pardo	40 %	60 %
Hortaleza	41 %	59 %
Latina	34 %	66 %
Moncloa - Aravaca	42 %	58 %
Moratalaz	45 %	55 %
Puente de Vallecas	49 %	51 %
San Blas - Canillejas	43 %	57 %
Usera	42 %	58 %
Vicálvaro	44 %	56 %
Villa de Vallecas	35 %	65 %
Villaverde	44 %	56 %
Total general	41 %	59 %
MEDIA	41 %	59 %

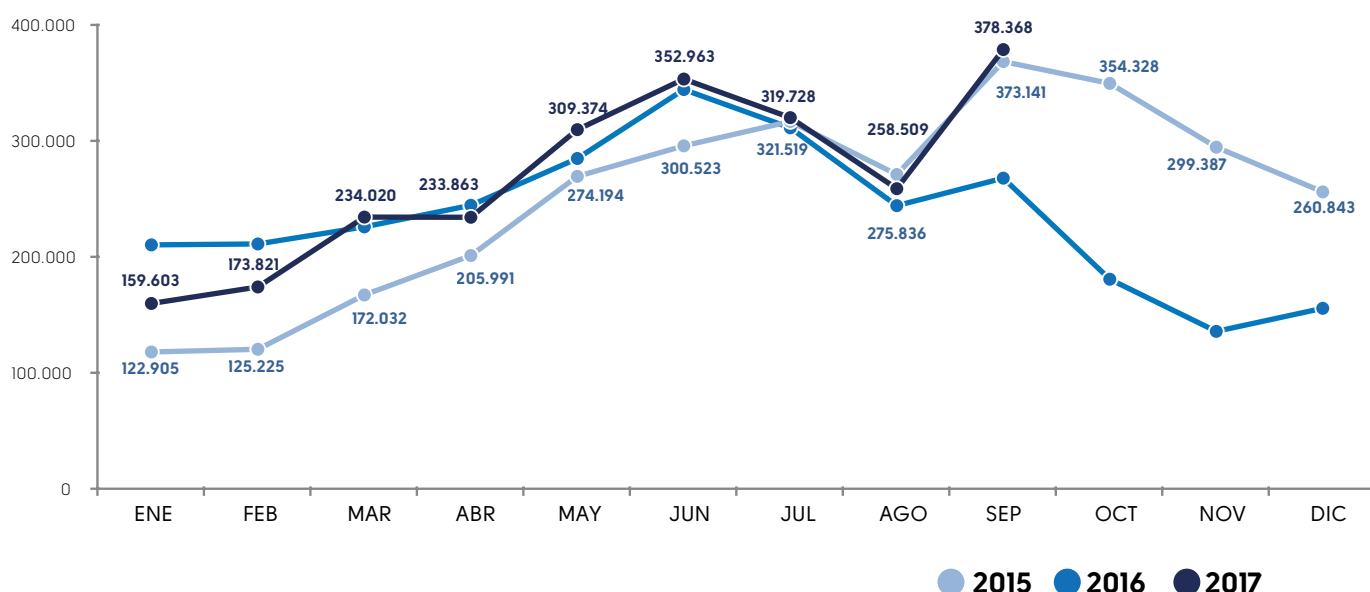
Perfil de residentes con actitud positiva frente a la movilidad ciclista

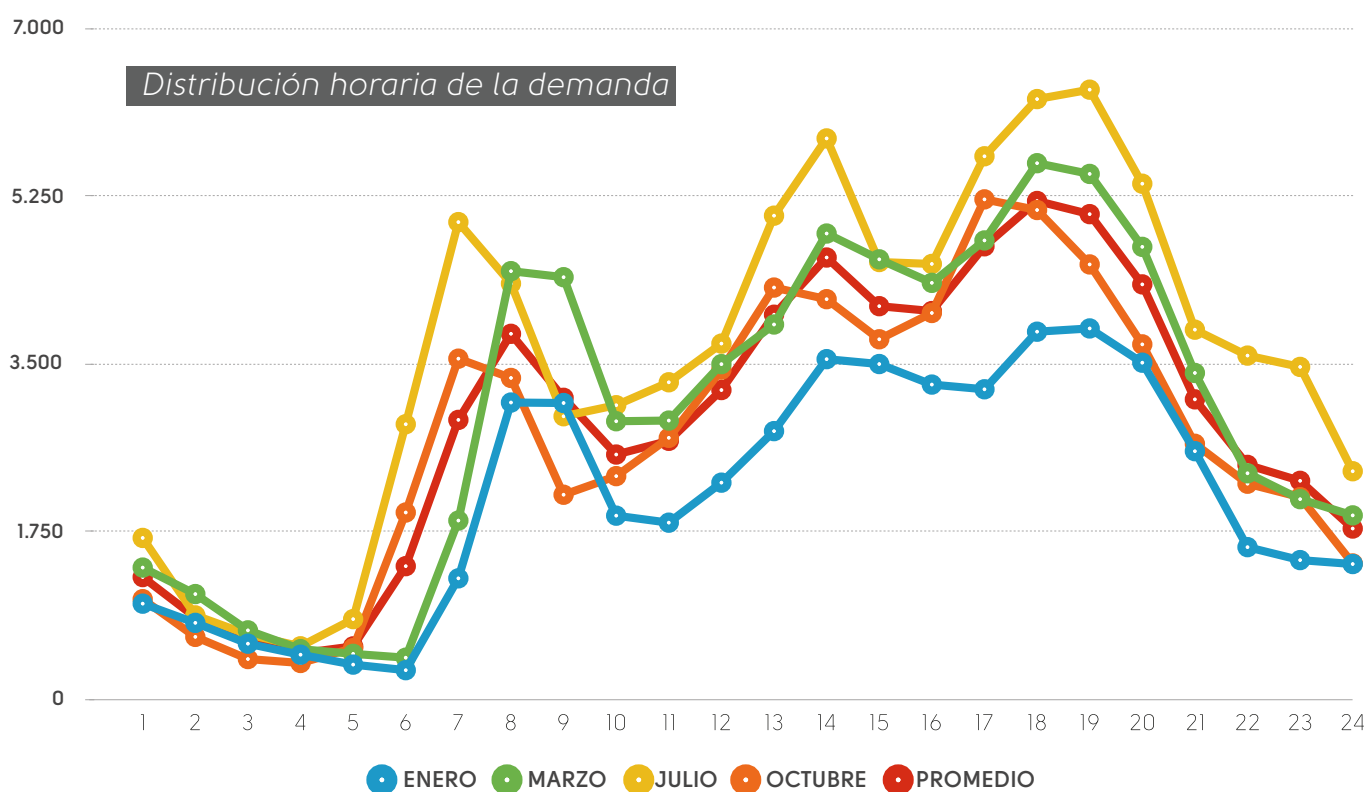
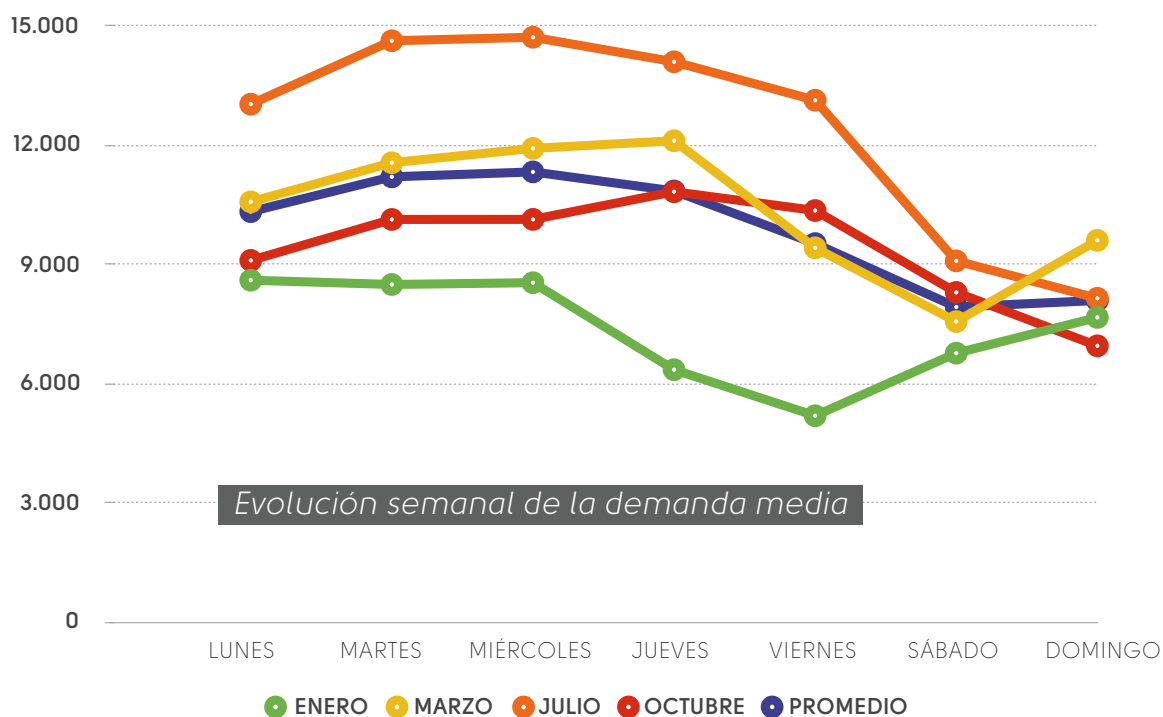
Distrito	En activo	Estudiante	Jubilado/a	Parado/a	Trabaja en casa
Barajas	60 %	11 %	12 %	9 %	7 %
Carabanchel	62 %	7 %	8 %	17 %	7 %
Ciudad Lineal	64 %	13 %	7 %	12 %	3 %
Fuencarral - El Pardo	62 %	24 %	8 %	3 %	4 %
Hortaleza	62 %	11 %	14 %	8 %	5 %
Latina	66 %	8 %	11 %	5 %	10 %
Moncloa - Aravaca	67 %	10 %	8 %	11 %	4 %
Moratalaz	68 %	20 %	5 %	2 %	4 %
Puente de Vallecas	74 %	10 %	4 %	10 %	2 %
San Blas - Canillejas	62 %	10 %	9 %	13 %	5 %
Usera	60 %	8 %	13 %	14 %	5 %
Vicálvaro	71 %	10 %	5 %	13 %	1 %
Villa de Vallecas	65 %	5 %	8 %	9 %	14 %
Villaverde	74 %	11 %	7 %	7 %	1 %
TOTALES	66 %	11 %	9 %	10 %	5 %
MEDIA	66 %	11 %	9 %	10 %	5 %

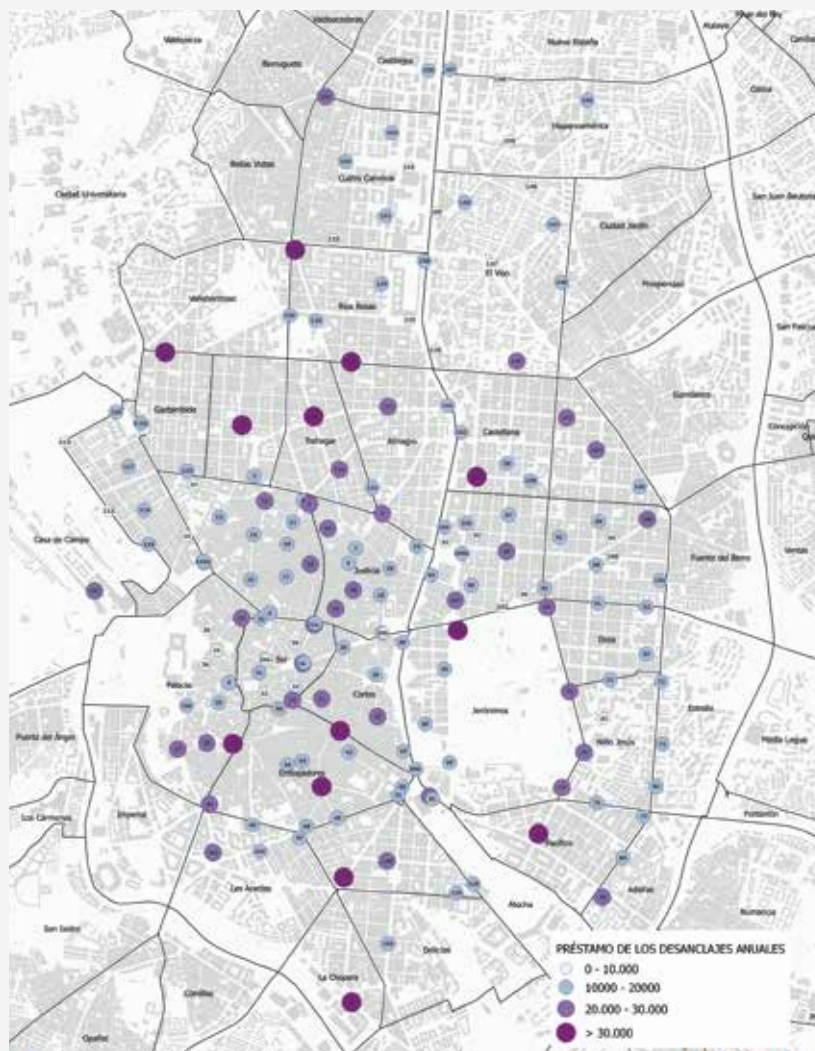
Además, se ha estudiado la demanda actual, analizando la misma desde el punto de vista temporal, espacial y contemplando las variables sociodemográficas de los usuarios así como un estudio del nivel general del servicio. Igualmente se ha estudiado la demanda potencial con datos como los hábitos de desplazamiento, modos de transporte y tiempos de viaje de los potenciales interesados.

A continuación presentamos una serie de datos generales sobre la utilización del servicio.

Evolución número de usos







Estaciones con mayor número de préstamos

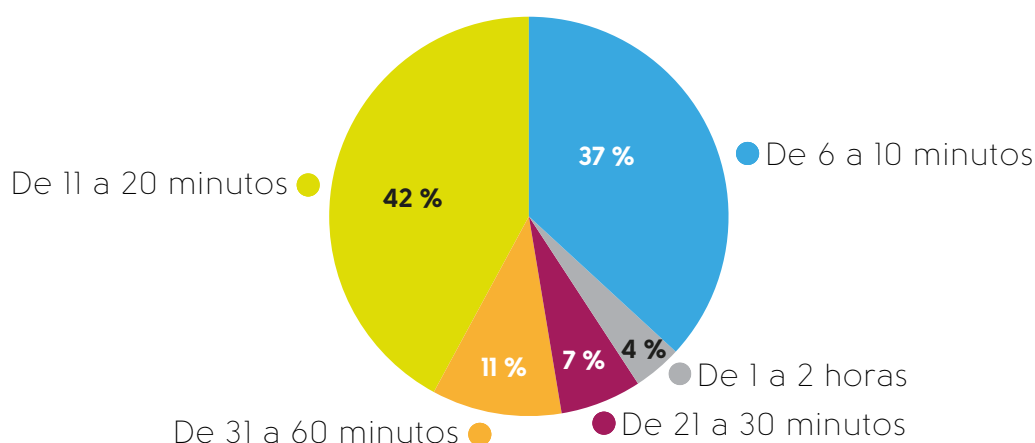
Plaza de la Cebada
Ronda de Valencia, 1 (Plaza de Lavapiés)
Paseo de la Chopera, 47
Calle de Atocha, 54
Plaza de la Independencia
Calle Menéndez Pelayo, 38
Calle Ortega y Gasset, 4
Plaza de Santa M^a de la Cabeza, 58
Calle General Álvarez de Castro, 2
Calle Fernando el Católico, 19
Calle de Cea Bermúdez, 59
Calle de José Abascal, 33
Calle de Santa Engracia, 168
Plaza de la Puerta del Sol
Calle Barceló (Metro Tribunal)

Barrios con mayor índice de uso

Sol
Cortes
Justicia
Recoletos
Jerónimos

0 - 10.000 10.000 - 20.000 20.000 - 30.000 > 30.000

Duración viajes (entre 5 minutos y 2 horas)

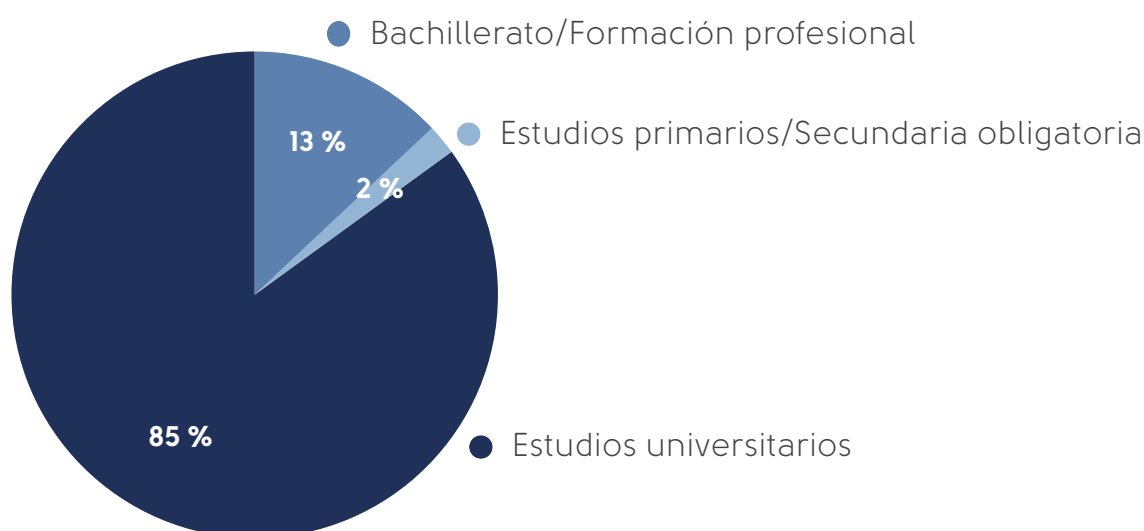


Duración de los viajes: **Tiempo medio 17 minutos**
60% de desplazamientos **entre 5 y 20 minutos**
Distancias de entre 1 km y 4 km (**velocidad media de 12 km/h**)

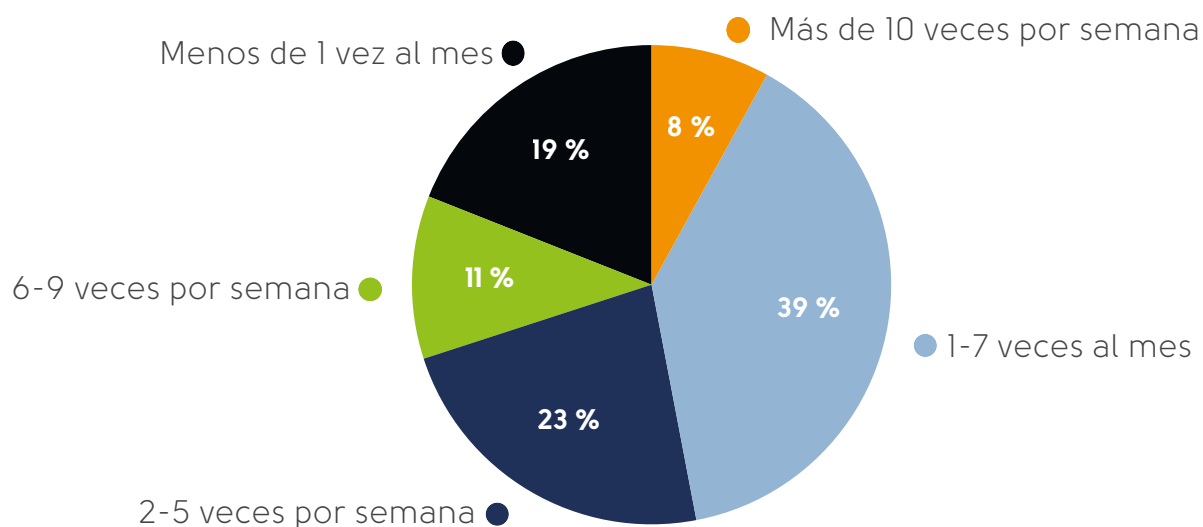
La mayor densidad de abonados **está en distritos Centro y Retiro**.
Solo el 58% de los abonados **residen en el ámbito de implantación de BiciMAD**.
Los barrios con mayor proporción de abonados son **Lista, Sol, Justicia y Jerónimos**.

El 40% de los usuarios tienen entre **30 y 40 años** y el **25%** tiene entre 20 y 30 años.
El 80% tiene entre **15 y 45 años**.
Dos tercios de los usuarios son hombres frente a un **35% de mujeres**.
El 25% de los usuarios son hombres entre 30 y 39 años

Distribución de los usuarios por estudios



Frecuencia de uso



Finalmente, también se han analizado **datos de otros sistemas de bicicleta pública** teniendo en cuenta aspectos como su oferta, tarificación o demanda.

Esta información se ha cruzado con el criterio operacional básico de crecimiento aplicable a los sistemas de bicicleta pública: que el sistema debe crecer siempre de manera adyacente a la implantación ya existente, sin dejar áreas sin cubrir. Por tanto, se realiza una propuesta de dimensionamiento por barrio y distrito, así como una propuesta de localización final de bases y estaciones.

1.2 Las líneas estratégicas 2017-2019

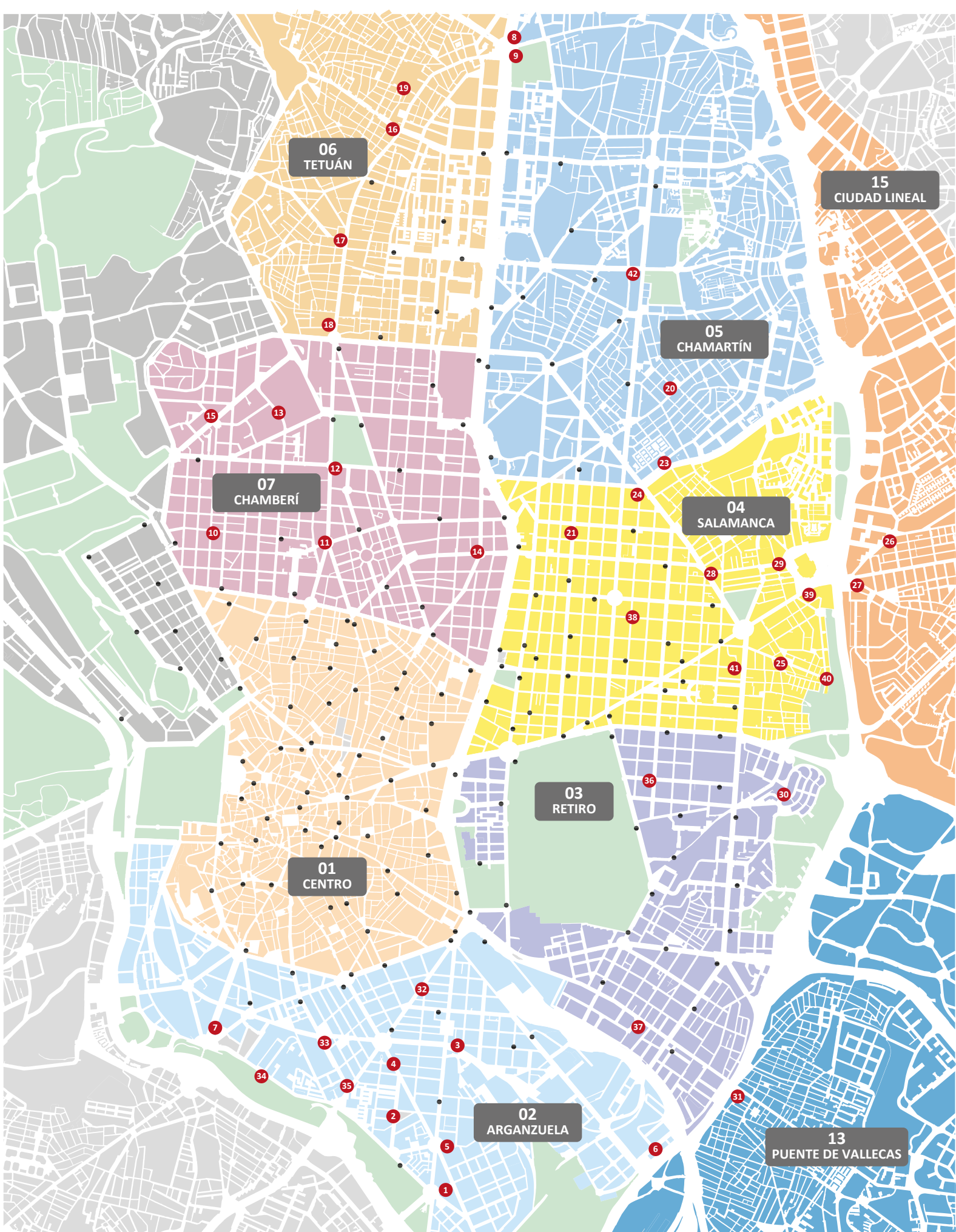
El Ayuntamiento de Madrid de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes ponen en marcha un ambicioso plan con el que BiciMAD crecerá hasta duplicar su tamaño actual en 2019, llegando a las 4.000 bicicletas y más de 350 estaciones.

Las líneas estratégicas son:

- El crecimiento se planificará atendiendo a la mayor demanda potencial.
- La implantación del sistema en nodos de transporte para reforzar la utilización multimodal.
- La eliminación de la M-30 como límite para el crecimiento del sistema.
- La densificación del área actual, siguiendo criterios de demanda y operacionales.

1.3 La ampliación 2017

La próxima ampliación de BiciMAD, cuyas obras de implantación comenzarán en noviembre, supondrá la puesta en marcha de 42 nuevas estaciones y la incorporación de 468 bicicletas. Afectará a 8 distritos, cubrirá 5 importantes nodos de transporte, sobrepasará la M-30 y llegará, por primera vez, a Ciudad Lineal y Puente de Vallecas.



AMPLIACIÓN BICIMAD 2017

Arganzuela

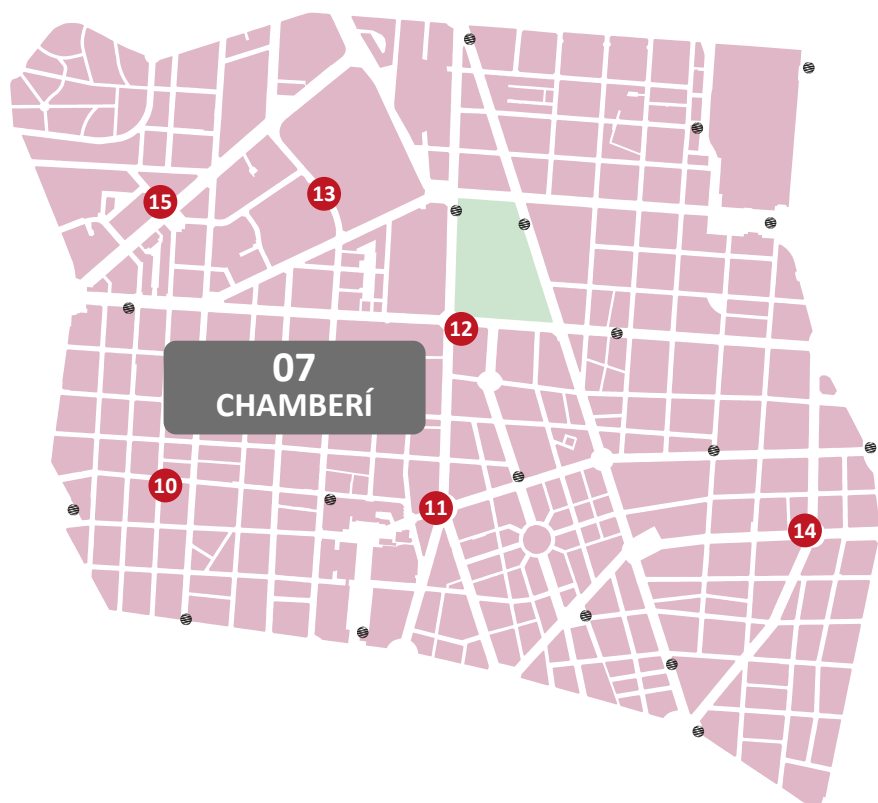
Es el distrito con mayor número de nuevas estaciones de esta ampliación, 11 que se suman a las 11 ya existentes. Una de ellas se colocará en **Méndez Álvaro** junto a la estación Sur y otra en **Legazpi**.



Salamanca

Actualmente cuenta con 27 estaciones, incorpora 10 adicionales destinadas a densificar el distrito. El servicio se acerca al Intercambiador de **Avenida de América**.





Chamberí

6 estaciones nuevas densificarán el servicio en un distrito que ya cuenta con 18 estaciones.



Tetuán

suma 4 nuevas estaciones a las 7 actuales.

Ciudad Lineal

Se estrena en BiciMAD con dos estaciones que sobrepasan la M-30.

15
CIUDAD LINEAL

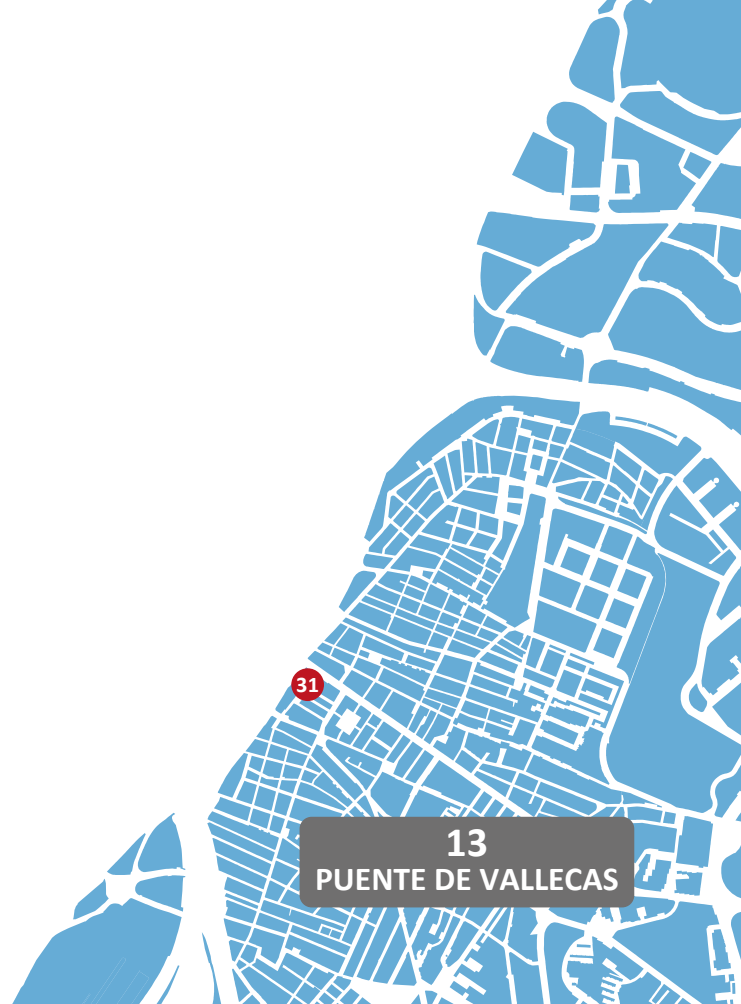
Retiro

Tres nuevas estaciones densifican el servicio que está prestado actualmente por 22 estaciones.



Chamartín

Incorpora 5 nuevas estaciones a sus 13 existentes. El servicio cubrirá el intercambiador de **Plaza de Castilla** con dos estaciones.



Puente de Vallecas

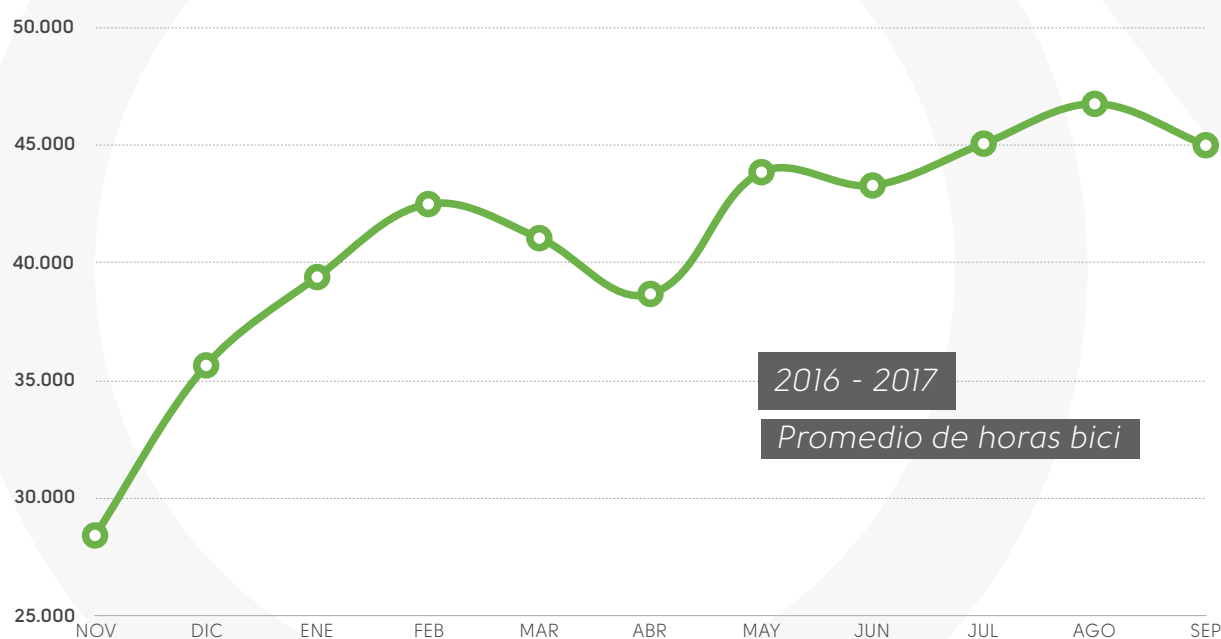
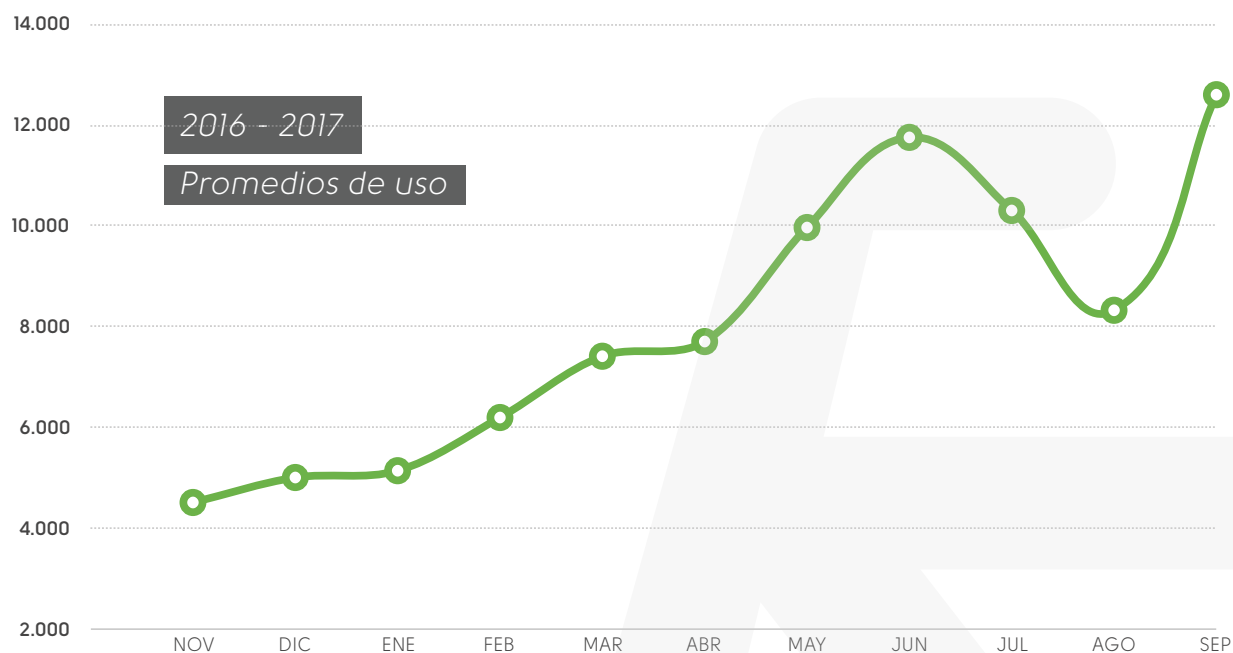
Se implanta una estación que sobrepasa la M-30 y da servicio al área intermodal de **Puente de Vallecas**.

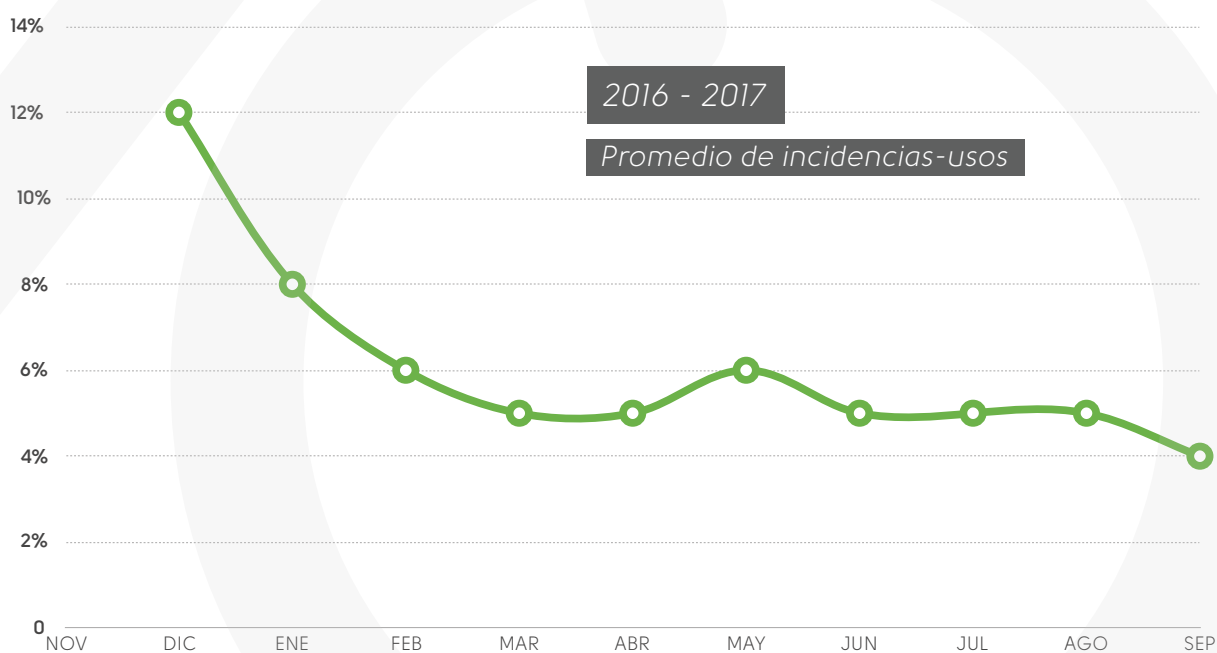
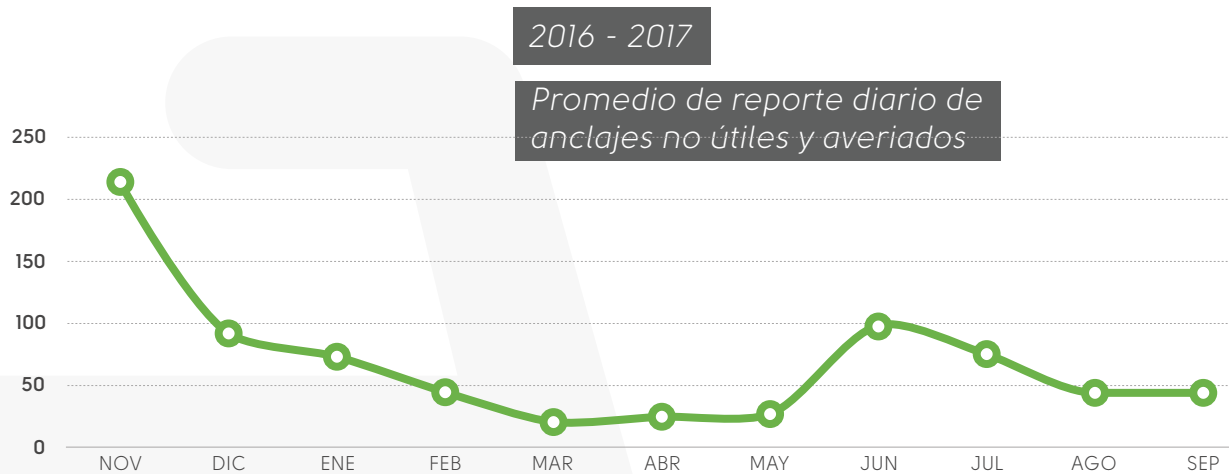
UN AÑO DE GESTIÓN EMT

2

2.1 Balance

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid cumple un año operando el servicio BiciMAD. EMT califica este primer año como muy positivo y, tras un periodo de mejoras técnicas, desde la empresa municipal consideran que se ha logrado una completa estabilización del servicio. Todos los indicadores puestos en marcha hace un año han consolidado su evolución positiva. La evaluación de los resultados indica un significativo aumento de la disponibilidad de bicicletas, consolidan la drástica reducción de los errores en anclajes y mantiene la disminución lograda en las incidencias de los usuarios.

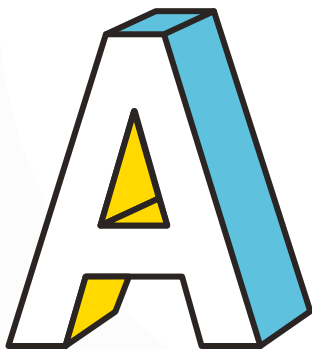




2.2 Gestión directa

Una vez consolidados los buenos resultados en la gestión de EMT, la empresa municipal comenzará a operar el servicio bajo la modalidad de gestión directa. EMT heredó el pliego que regía el contrato entre el Ayuntamiento de Madrid y la anterior concesionaria del servicio. La resolución del contrato y la gestión directa permitirán, entre otras mejoras, eliminar las restricciones en el crecimiento del sistema que, hasta ahora, estaba limitado anualmente. Sin estas limitaciones, el sistema podrá duplicar su tamaño y llegar a las 4.000 bicicletas en 2109.

Plan



La ampliación de BiciMAD y la implantación del sistema en nodos que faciliten la conexión con otros medios de transporte público vienen a cumplir no sólo con las líneas estratégicas establecidas por el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, sino con las acciones concretas recogidas en su medida 5.

Con la ejecución de dicha medida, EMT y el Ayuntamiento de Madrid refuerzan su compromiso con el transporte público y con la promoción de la imprescindible movilidad ciclista para impulsar definitivamente un nuevo modelo de movilidad sostenible.

AMPLIACIÓN BICIMAD 2017

BiciMAD



MADRID

emtmadrid.es



Plan de
Calidad
de  aire
y Cambio
Climático

