



Informe de participación del proceso “Aprobación de una ordenanza para la creación de un espacio controlado de prueba en materia de movilidad”



Mayo 2021

Información de Firmantes del Documento



JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARÍA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33

Índice

0. INTRODUCCIÓN	3
1. DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA	4
FECHAS DE LA CONSULTA: Del 19 de abril al 3 de mayo de 2021.	4
OBJETO DE LA CONSULTA.....	4
URL DE LA CONSULTA: https://decide.madrid.es/legislation/processes/131/	4
FORMATO DE LA CONSULTA: 6 preguntas a debate.	4
NÚMERO DE PARTICIPANTES EN LA CONSULTA: El número total de participantes ha sido de 951.	4
2. MARCO DEMOGRÁFICO DE LA CONSULTA.....	4
¿A QUIÉN IBA DIRIGIDA LA CONSULTA? La consulta iba dirigida a las personas mayores de 16 años, empadronadas en el municipio de la ciudad de Madrid.....	4
NÚMERO DE PERSONAS REGISTRADAS EN DECIDE MADRID PARA EL ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA CONSULTA QUE PUEDEN PARTICIPAR: 266.827 en total.....	5
CARACTERÍSTICAS DE LAS PERSONAS PARTICIPANTES:.....	5
MARCO DE ACTIVIDAD EN DECIDE MADRID.....	6
PARTICIPACIÓN POR FECHA en DECIDE MADRID	7
EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DURANTE LA CONSULTA	8
3. LISTADO DE PREGUNTAS SOMETIDAS A CONSULTA EN DECIDE MADRID	9
4. DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS	11
1. Por favor, indica cómo participas en esta encuesta seleccionando una de las siguientes opciones:	11
2. Si la respuesta es como representante de una entidad, por favor, indica el nombre de la entidad a la que representas.....	11
3. ¿Consideras necesario que el Ayuntamiento de Madrid regule “espacios controlados” donde se realicen pruebas de proyectos innovadores en materia de movilidad?	12
4. Señala de los siguientes ámbitos de movilidad urbana, en cuáles crees que el Ayuntamiento de Madrid podría autorizar pruebas piloto en el espacio controlado para mejorar la movilidad en la ciudad:.....	12
5. ¿Qué innovaciones podrían probarse en el “espacio controlado” de pruebas relacionados con la movilidad urbana, por su potencial impacto positivo en la vida de los madrileños?.....	14
6. Describe brevemente algún proyecto innovador en materia de movilidad, especialmente interesante para la ciudad de Madrid, que consideres que actualmente no es posible realizar. 16	
5. ANÁLISIS GLOBAL DE TOTAL LAS RESPUESTAS ABIERTAS	20
6. ESTADÍSTICAS DE RESPUESTAS POR PREGUNTAS DEL PROCESO EN DECIDE MADRID ...	21
7. Nota metodológica sobre el análisis de las respuestas a las preguntas abiertas.....	23



Información de Firmantes del Documento

JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
 MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
 MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
 URL de Verificació

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
 Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
 Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33

PROCESO: Aprobación de una ordenanza para la creación de un espacio controlado de prueba en materia de movilidad



0. INTRODUCCIÓN

La Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid establece en su artículo 51, en concordancia con la Disposición Adicional Octava, que las Entidades que integran la Administración procurarán impulsar la participación y colaboración ciudadana a través de instrumentos o mecanismos adecuados que garanticen la interrelación mutua, ya sea a título individual y en su propio nombre, o a través de las entidades ciudadanas en las que se integre la ciudadanía.

Tras regular los Derechos específicos de participación y colaboración, el artículo 64 del mismo texto legal introduce como cláusula de cierre de estos derechos, la obligación de la Administración pública competente de que el resultado de estos procesos se plasme en un informe de participación y colaboración, en el que se recogerán el resultado del proceso participativo, los medios empleados y la evaluación de cómo esa participación ha condicionado o ha influido en la actuación administrativa.

Este proceso se sitúa en el marco del artículo 133 de la Ley 39/2015, "Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos." en cuyo primer punto se indica:

"Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) *Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.*
- b) *La necesidad y oportunidad de su aprobación.*
- c) *Los objetivos de la norma.*
- d) *Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias."*

Este informe responde a ese deber de devolver a la ciudadanía el resultado del proceso participativo convocado.

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARIA PIA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
URL de Verificación

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33
CSV :



1. DESCRIPCIÓN DE LA CONSULTA

FECHAS DE LA CONSULTA: Del 19 de abril al 3 de mayo de 2021.

Los datos de este informe se refieren a las opiniones aportadas por la ciudadanía desde el inicio y publicación del proceso hasta las 23:59 horas del 3 de mayo de 2021.

OBJETO DE LA CONSULTA

El Ayuntamiento de Madrid quiere regular un “espacio controlado” donde se puedan probar proyectos innovadores en materia de movilidad. En un espacio controlado de pruebas (regulatory sandbox, en inglés) se permiten probar proyectos innovadores en un entorno seguro y durante un periodo de tiempo limitado. No existirá un único espacio previamente acotado, sino que cada proyecto tendrá asociado un espacio delimitado en función de sus características dentro de la ciudad para poder probarlo. Fuera de este espacio controlado, no sería posible realizar dichas pruebas, porque no existe regulación que lo permita o, por el contrario, existe alguna normativa municipal que lo impide o que dificulta su ejecución.

La realización de las pruebas permitirá a la empresa u organización promotora del proyecto, obtener información crucial sobre su viabilidad técnica y económica.

Con la realización de estas pruebas, el Ayuntamiento de Madrid pretende impulsar la innovación en la ciudad, atrayendo la inversión y el talento de aquellas empresas u organizaciones que necesiten un entorno urbano en el que probar sus innovaciones. Así mismo, el Ayuntamiento de Madrid obtendrá información valiosa para, en su caso, modificar la normativa municipal que impedía la ejecución del proyecto fuera del espacio controlado de pruebas.

En lo que respecta a la normativa aplicable del Ayuntamiento de Madrid durante la ejecución de las pruebas, los proyectos se registrarán por esta ordenanza y por un protocolo específico de cada proyecto, en el que se recogerá el régimen concreto en que podrán llevarse a cabo las pruebas.

URL DE LA CONSULTA: <https://decide.madrid.es/legislation/processes/131/>

FORMATO DE LA CONSULTA: **6 preguntas** a debate.

NÚMERO DE PARTICIPANTES EN LA CONSULTA: El número total de participantes ha sido de **951**.

2. MARCO DEMOGRÁFICO DE LA CONSULTA

¿A QUIÉN IBA DIRIGIDA LA CONSULTA? La consulta iba dirigida a las personas mayores de 16 años, empadronadas en el municipio de la ciudad de Madrid.

Ámbito geográfico	Hombres > 16 años	Mujeres > 16 años	Total
Toda la ciudad	1.313.115	1.541.610	2.854.725

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes

Información de Firmantes del Documento



JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARÍA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
URL de Verificación: [h](#)

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33

Distribución por edad empadronados



NÚMERO DE PERSONAS REGISTRADAS EN DECIDE MADRID PARA EL ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA CONSULTA QUE PUEDEN PARTICIPAR: **266.827** en total.

CARACTERÍSTICAS DE LAS PERSONAS PARTICIPANTES:

En la consulta "Aprobación de una ordenanza para la creación de un espacio controlado de prueba en materia de movilidad" han participado **951** personas mayores de 16 años, registradas en Decide Madrid:

Participantes	Hombres	Mujeres	No específica ¹	Total	% más participantes frente a otros procesos ²	% sobre los registrados en DM ³
	619	326	6	951	115,94%	0,36%

1) No tienen este dato en Decide Madrid/

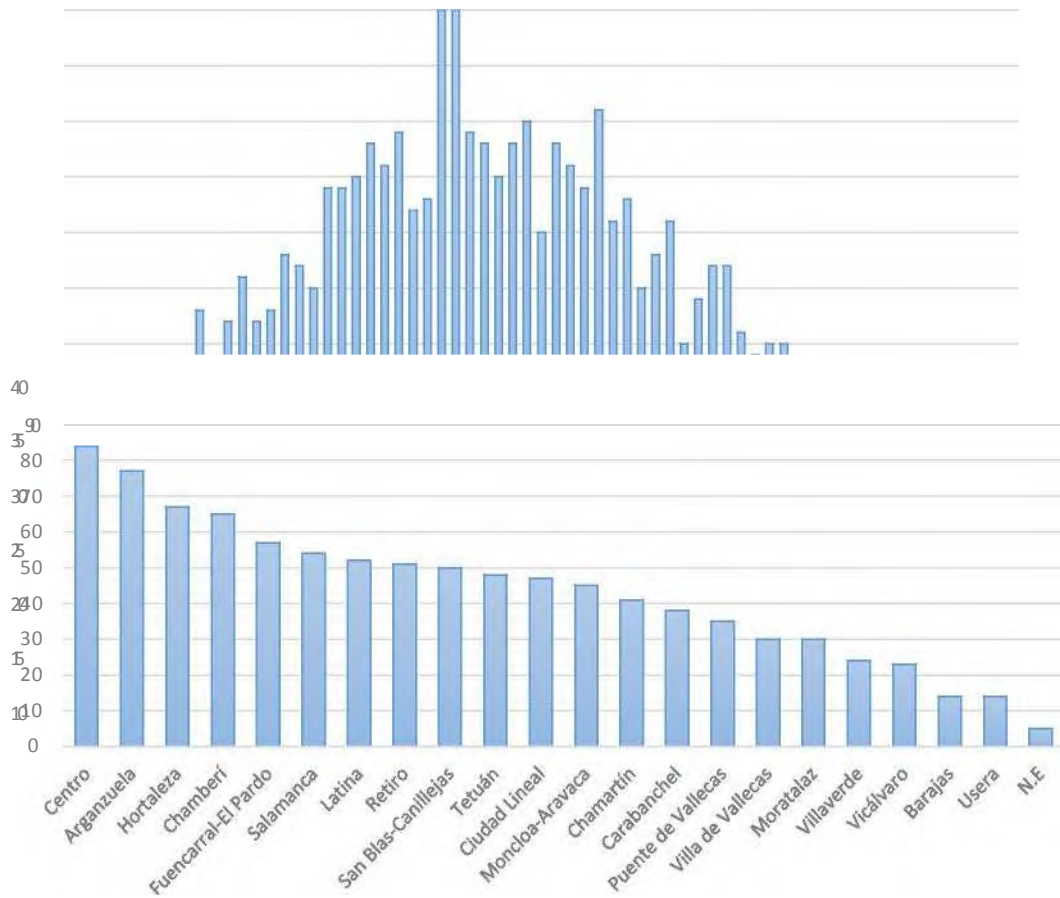
2) Participación media de los procesos en DM relacionados con el art.133 de la Ley 39/2015 desde junio 2020= 440,4 participantes

3) Para el ámbito geográfico del proceso

Información de Firmantes del Documento

Distribución de participantes por edad

17 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60 62 64 66 68 70 72 74 76 78 80 83



Distribución de participantes por distritos

MARCO DE ACTIVIDAD EN DECIDE MADRID

Los usuarios nuevos que se registraron en la web y verificaron su residencia durante el proceso “Aprobación de una ordenanza para la creación de un espacio controlado de prueba en materia de movilidad” (entre el 19 de abril y el 3 de mayo de 2021) fueron: **57 nuevos** en total.

El siguiente gráfico muestra la evolución en la creación de los nuevos usuarios registrados en Decide Madrid durante los días que duró la consulta:

Información de Firmantes del Documento



JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13

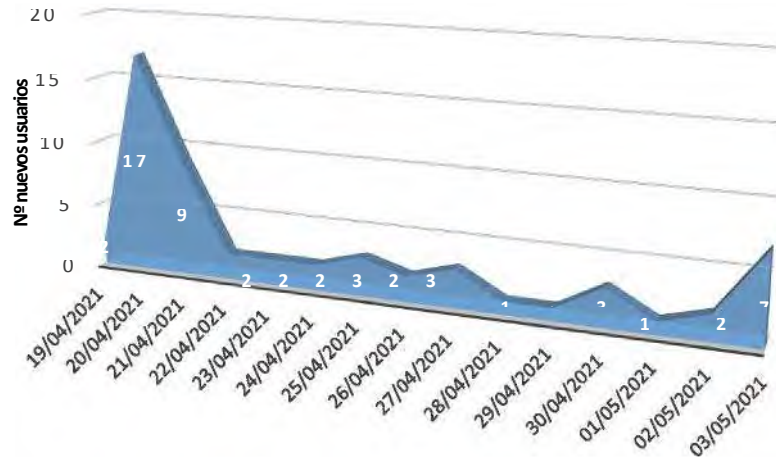
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10

Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33

URL de Verificación:CSV



Nuevos usuarios registrados en DM



De los nuevos usuarios registrados, han participado respondiendo al cuestionario de la consulta pública: **7**.

El día 19 de abril de 2021 se envió una **newsletter** a todos los usuarios inscritos en Decide Madrid, para informar y fomentar la participación en el proceso, lo que incidió con un aumento significativo de participantes el día del envío y los dos siguientes días.

PARTICIPACIÓN POR FECHA en DECIDE MADRID

En la siguiente tabla se muestra la actividad de la totalidad de participantes, desglosada por fecha:

Fecha	Nº Participantes
19/04/2021	139
20/04/2021	555
21/04/2021	110
22/04/2021	46
23/04/2021	14
24/04/2021	8
25/04/2021	18
26/04/2021	22
27/04/2021	11
28/04/2021	7
29/04/2021	6
30/04/2021	3
01/05/2021	4
02/05/2021	3
03/05/2021	5
Total general	951

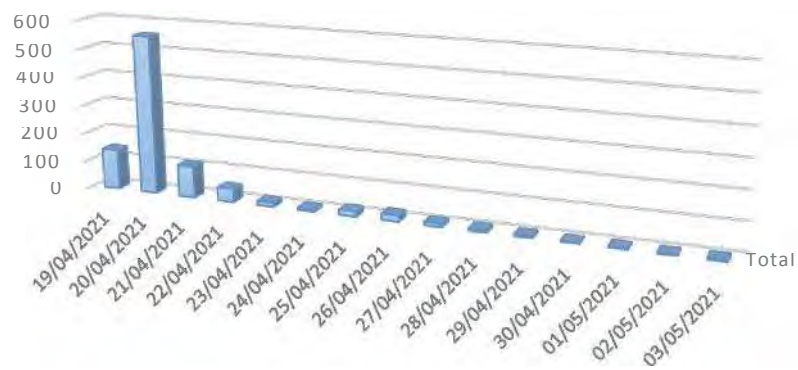
Información de Firmantes del Documento





EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DURANTE LA CONSULTA

A continuación, se muestra el gráfico con la evolución de la participación durante la duración de la consulta pública sobre la ordenanza para la creación de un espacio controlado de prueba en materia de movilidad:



Información de Firmantes del Documento



JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARÍA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
URL de Verificación: [h](#)

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33
CSV :

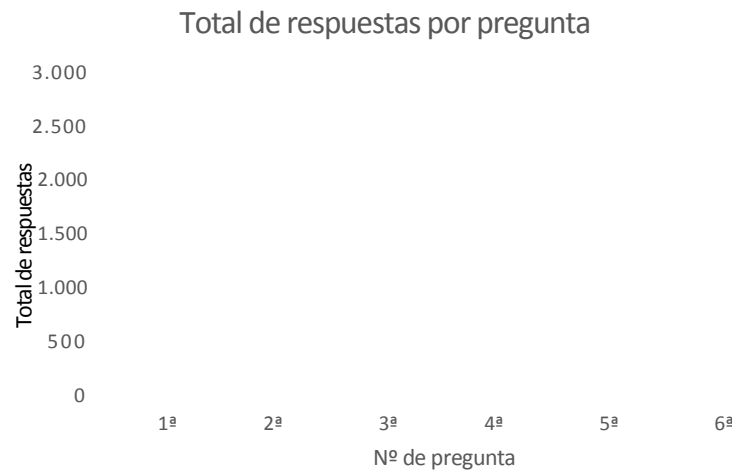


3. LISTADO DE PREGUNTAS SOMETIDAS A CONSULTA EN DECIDE MADRID

1. Por favor, indica cómo participas en esta encuesta seleccionando una de las siguientes opciones:
 - A título individual
 - Como representante de una entidad
2. Si la respuesta es como representante de una entidad, por favor, indica el nombre de la entidad a la que representas:
 - Nombre de la entidad
3. ¿Consideras necesario que el Ayuntamiento de Madrid regule “espacios controlados” donde se realicen pruebas de proyectos innovadores en materia de movilidad?
 - Sí
 - No
 - No sé
4. Señala de los siguientes ámbitos de movilidad urbana, en cuáles crees que el Ayuntamiento de Madrid podría autorizar pruebas piloto en el espacio controlado para mejorar la movilidad en la ciudad:
 - Transporte de personas
 - Formas de transporte urbano sostenible
 - Transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad
 - Circulación y estacionamiento de vehículos
 - Recarga de vehículos eléctricos
 - Elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias
 - Eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental
 - Otros ámbitos
5. ¿Qué innovaciones podrían probarse en el “espacio controlado” de pruebas relacionados con la movilidad urbana, por su potencial impacto positivo en la vida de los madrileños?
6. Describe brevemente algún proyecto innovador en materia de movilidad, especialmente interesante para la ciudad de Madrid, que consideres que actualmente no es posible realizar.

Información de Firmantes del Documento





Información de Firmantes del Documento

JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
URL de Verificación:

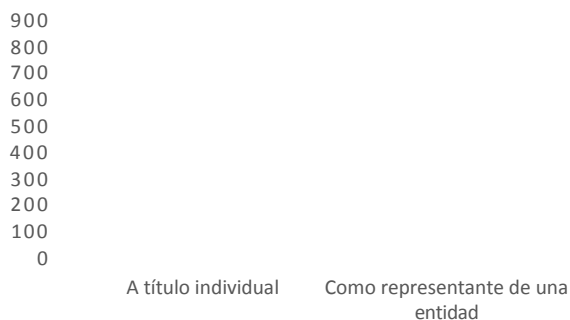
Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33
CSV :

4. DESCRIPCIÓN DE LOS RESULTADOS

1. Por favor, indica cómo participas en esta encuesta seleccionando una de las siguientes opciones:

- A título individual
- Representante de una entidad

Opciones	Total
A título individual	865
Como representante de una entidad	15
Total general	880



2. Si la respuesta es como representante de una entidad, por favor, indica el nombre de la entidad a la que representas.

Opción	Total
Nombre de la entidad	21
Total general	21



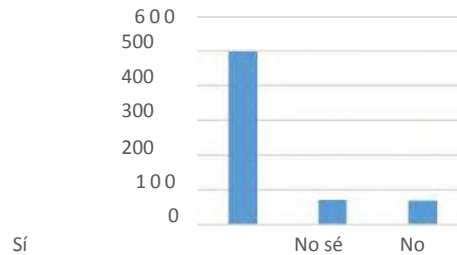
Información de Firmantes del Documento



3. ¿Consideras necesario que el Ayuntamiento de Madrid regule “espacios controlados” donde se realicen pruebas de proyectos innovadores en materia de movilidad?

- Sí
- No
- No sé

Opción	Total
Sí	497
No sé	70
No	68
Total general	635



4. Señala de los siguientes ámbitos de movilidad urbana, en cuáles crees que el Ayuntamiento de Madrid podría autorizar pruebas piloto en el espacio controlado para mejorar la movilidad en la ciudad:

- Transporte de personas
- Formas de transporte urbano sostenible
- Transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad
- Circulación y estacionamiento de vehículos
- Recarga de vehículos eléctricos
- Elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias
- Eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental
- Otros ámbitos

Opción	Total
Formas de transporte urbano sostenible	515
Eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental	435
Transporte de personas	434
Circulación y estacionamiento de vehículos	402
Recarga de vehículos eléctricos	350
Transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad	325
Elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias	261
Otros ámbitos	125
Total general	2.847

Información de Firmantes del Documento



600
500
400
300
200
100
0

Frecuencia de las 10 palabras más usadas en la opción “Otros ámbitos” de la 4ª pregunta de esta consulta:

N: nombre; V: verbo; AQ: Adjetivo calificativo

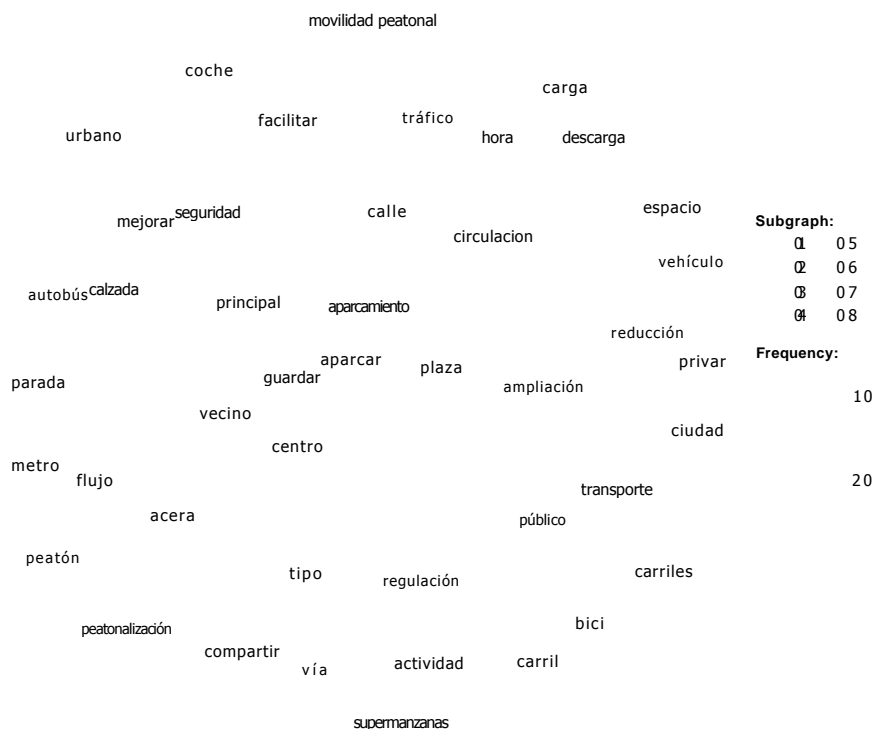
Red de coocurrencias¹ de palabras con palabras, representa la red de coocurrencias a través de su grado de aparición en las respuestas, en otras palabras, consiste en analizar qué palabras tienden a coaparecer juntas en las respuestas a esta pregunta:

¹ En lingüística general, coocurrencia se refiere a la utilización conjunta de dos unidades léxicas (por ejemplo, palabras) en una unidad superior, como una palabra o documento.

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
URL de Verificación: [h](#)

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33
CSV :



Subgraph:	
0	0.5
1	0.6
2	0.7
3	0.8
Frequency:	
	10
	20

5. ¿Qué innovaciones podrían probarse en el “espacio controlado” de pruebas relacionados con la movilidad urbana, por su potencial impacto positivo en la vida de los madrileños?

Opción	Total
Innovaciones podrían probarse en el “espacio controlado” de pruebas relacionados con la movilidad urbana, por su potencial impacto positivo en la vida de los madrileños	519
Total general	519

600
500
400
300
200
100
0

Innovaciones podrían probarse en el “espacio controlado” de pruebas relacionados con la movilidad urbana, por su potencial impacto positivo en la vida de los madrileños

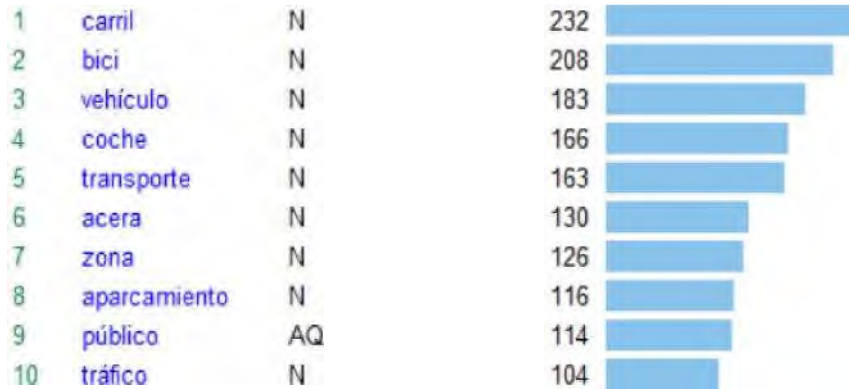
Información de Firmantes del Documento

JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
 MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
 MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
 URL de Verificación

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
 Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
 Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33
 CSV

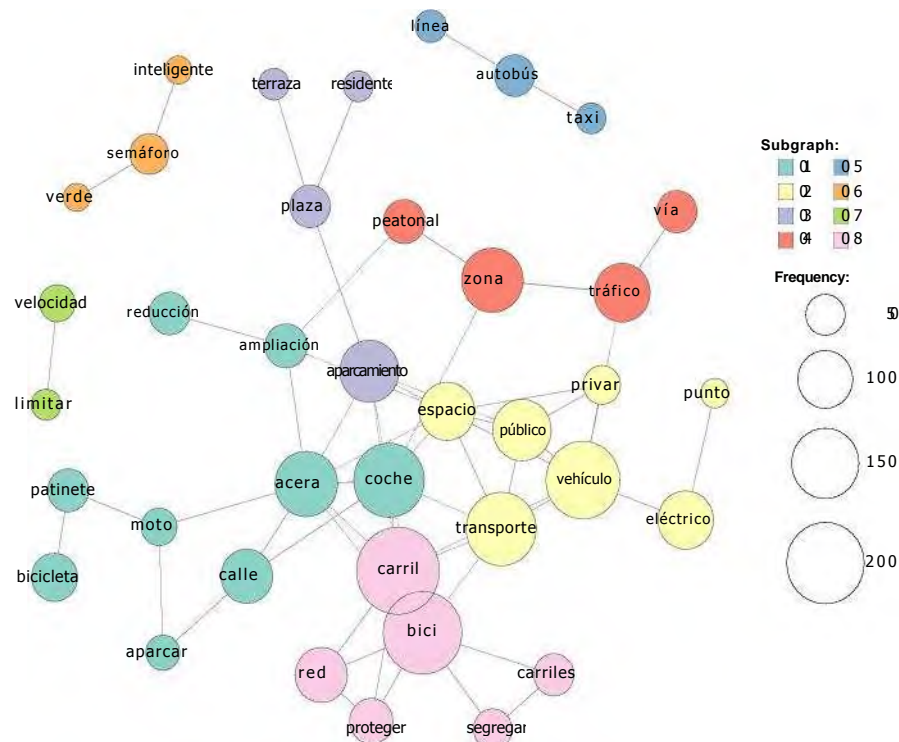


Frecuencia de las 10 palabras más usadas en la 5ª pregunta de esta consulta:



N: nombre; V: verbo; AQ: Adjetivo calificativo

Red de coocurrencias de palabras con palabras, representa la red de coocurrencias a través de su grado de aparición en las respuestas:



Información de Firmantes del Documento



JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
 MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
 MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
 URL de Verificación

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
 Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
 Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33

Las 5 respuestas de la 5ª pregunta más apoyadas por los participantes de forma favorable y de forma desfavorable coinciden así que se ponen los valores en la misma tabla:

Informe de participación ciudadana digital

Valoración de respuestas		
- Red de carriles bici protegidos. - Súper manzanas como en BCN. - Ampliaciones de aceras en toda la ciudad, cumplimiento de la normativa vigente: ninguna acera de menos de 1,80 m. de ancho. - Red de carriles bus protegidos de los coches. - Reducción de espacios de aparcamiento. - Reducción de carriles para circulación de coches.	154	15
Crear zonas con carril bici independiente y seguro para ver su desarrollo y animar a la utilización de este medio de transporte.	105	11
Supermanzanas y carriles bici SEGREGADOS en las grandes arterias como Cea Bermúdez, José Abascal, Castellana, etc.	103	10
Carriles bici seguros separados del tráfico motorizado.	97	9
Reducir al máximo la circulación del vehículo privado, permitir el acceso sólo a vehículos autorizados y no contaminantes, velocidad máxima de 30km/h en toda la ciudad, ampliación de espacios peatonales y carril bici segregado, implantar y ampliar zonas verdes, etc. No veo procedente realizar pruebas tendentes a "mejorar" la movilidad motorizada. Creo que hay que sacar el coche de las calles y fomentar la movilidad peatonal y ciclista.	76	14

6. Describe brevemente algún proyecto innovador en materia de movilidad, especialmente interesante para la ciudad de Madrid, que consideres que actualmente no es posible realizar.

Opción	Total
Describe brevemente algún proyecto innovador en materia de movilidad, especialmente interesante para la ciudad de Madrid, que consideres que actualmente no es posible realizar.	235
Total general	235

Información de Firmantes del Documento

JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
URL de Verificación:

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33
CSV :

250
200
150
100
50
0

Describe brevemente algún proyecto innovador en materia de movilidad, especialmente interesante para la ciudad de Madrid, que consideres que actualmente no es posible realizar.

Frecuencia de las 10 palabras más usadas en la 6ª pregunta de esta consulta:

Informe de participación ciudadana digital

N: nombre; V: verbo; AQ: Adjetivo calificativo

Red de coocurrencias de palabras con palabras, representa la red de coocurrencias a través de su grado de aparición en las respuestas:




Información de Firmantes del Documento

JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
 MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
 MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
 URL de Verific

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
 Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
 Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33



Las 5 respuestas de la 6ª pregunta más apoyadas por los participantes de forma favorable son:

Valoración de respuestas positivamente	
La mayoría de las medidas más interesantes y sostenibles para Madrid son realizables y ya son aplicadas en muchas otras capitales europeas (carriles bici segregados, supermanzanas, peatonalizaciones, etc.). Es necesario avanzar en esos frentes antes de desarrollar cuestiones como el vehículo autónomo.	105
Mi propuesta es sencilla y sí podría implementarse. Cuando Filomena llenó de nieve Madrid hubo calles principales que se limpiaron al momento, calles secundarias que se limpiaron con cierta urgencia, incluso por parte de los vecinos, y una serie de calles que estuvo cubierta de nieve muchos días y a nadie pareció importarle. Mi propuesta es que estas calles queden limitadas al tráfico de residentes pues han demostrado no ser fundamentales para la movilidad. Creando de este modo una suerte de supermanzanas orgánicamente. Un saludo	58
1.Geofencing: Es un perímetro virtual que controla el movimiento de vehículos dentro de un área. Se puede utilizar para que dentro los vehículos usen el motor eléctrico, o limitar la velocidad de patinetes de alquiler o de autobuses de transporte público. +: t.ly/BaXP 2.Supermanzanas: Recuperar el proyecto Madrid Centro que consiste en remodelar el centro de la ciudad para convertirlo en supermanzanas, una agrupación de manzanas en cuyo interior se restringe el tráfico y se amplía el espacio peatonal +: t.ly/P6yb 3.Red ciclista de carriles segregados en función de la jerarquía de la vía, la demanda, intensidad, velocidad y espacio disponible, de acuerdo con el Manual de Diseño de Infraestructura Ciclista de Madrid. 4.Prohibición de la circulación de taxis libres cuando no estén en servicio y ayudas para la renovación a una flota eléctrica+: t.ly/PIsS 5.Calles cerradas en las entradas y salidas de los centros educativos +: t.ly/PIsS 6.Diseño calles+: t.ly/Gcdzw	48
Carriles bici segregados y protegidos y CONECTADOS	37
Promover que los taxis y VTC no estén circulando constantemente y únicamente se puedan coger por petición y en paradas. Actualmente la mayor parte de los coches que transitan por el centro son este tipo de vehículos. Limitando el número de movimiento la ciudad sería más segura para otro tipo de vehículos como bicicletas. También se debería ampliar el número de carriles bicis en las vías grandes y educar para que los coches/peatones/motos/etc no ocupen dichos carriles. Hacer cumplir la normativa de terrazas, velocidades (no creo q actualmente se respete un solo carril 30) y adelantamientos, que muchas veces a las bicicletas se les adelanta por la derecha o sin dejar la distancia de seguridad (muy especialmente por parte de motos)	27

Información de Firmantes del Documento





Las 5 respuestas de la 6ª pregunta más apoyadas por los participantes de manera desfavorable son:

Valoración de respuestas negativamente	
<p>Mi propuesta es sencilla y sí podría implementarse. Cuando Filomena llenó de nieve Madrid hubo calles principales que se limpiaron al momento, calles secundarias que se limpiaron con cierta urgencia, incluso por parte de los vecinos, y una serie de calles que estuvo cubierta de nieve muchos días y a nadie pareció importarle. Mi propuesta es que estas calles queden limitadas al tráfico de residentes pues han demostrado no ser fundamentales para la movilidad. Creando de este modo una suerte de supermanzanas orgánicamente. Un saludo</p>	6
Vehículos autónomos, sin conductor.	6
Autobuses públicos sin conductor	6
<p>1. La mejor movilidad es la que es la mínima imprescindible. 2. Favorecer teletrabajo. 3. Favorecer liberalización suelo, que tirará a la baja el precio de alquileres /venta . Actualmente hay efecto crowding out del centro a la periferia. 4. Hacer núcleos poblacionales de manera que el trabajo no se concentre solo en Madrid capital. 5. Liberalización transporte público, incluso autobuses EMT. 6. Carriles bici elevados en determinadas calles, q crucen la ciudad de norte a sur, este a oeste. 6. Cubrir m30 y poner tranvía en su superficie.</p>	5
<p>Libre circulación para todos los vehículos del municipio de Madrid. Sistemas de control por cámara en la entrada del municipio para que éstos vehículos paguen tasa de entrada. Estas tasas serían disuasorias y fomentarían el transporte público de aquellos usuarios de vehículos que entran todos los días al municipio de Madrid. La contaminación no la creamos los madrileños, sino la cantidad de vehículos que entran todos los días en Madrid.</p>	5

Información de Firmantes del Documento





6. ESTADÍSTICAS DE RESPUESTAS POR PREGUNTAS DEL PROCESO EN DECIDE MADRID

TABLA RESUMEN DE Nº RESPUESTAS POR PREGUNTA

Preguntas y opciones de respuesta	Suma de total respuestas
1ª	880
A título individual	865
Como representante de una entidad	15
2ª	21
Nombre de la entidad	21
3ª	635
No	68
No sé	70
Sí	497
4ª	2.847
Circulación y estacionamiento de vehículos	402
Eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental	435
Elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias	261
Formas de transporte urbano sostenible	515
Otros ámbitos	125
Recarga de vehículos eléctricos	350
Transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad	325
Trasporte de personas	434
5ª	519
abierta	519
6ª	235
abierta	235
Total general	5.137

Información de Firmantes del Documento



JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
 MARIA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
 MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
 URL de Verificación:

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
 Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
 Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33
 CSV :



ESTADÍSTICAS POR RESPUESTAS

Preguntas y opciones de respuesta	% respuestas
1ª	17,13%
A título individual	16,84%
Como representante de una entidad	0,29%
2ª	0,41%
Nombre de la entidad	0,41%
3ª	12,36%
No	1,32%
No sé	1,36%
Sí	9,67%
4ª	55,42%
Circulación y estacionamiento de vehículos	7,83%
Eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental	8,47%
Elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las infraestructuras viarias	5,08%
Formas de transporte urbano sostenible	10,03%
Otros ámbitos	2,43%
Recarga de vehículos eléctricos	6,81%
Transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad	6,33%
Trasporte de personas	8,45%
5ª	10,10%
Respuestas abiertas	10,10%
6ª	4,57%
Respuestas abiertas	4,57%
Total general	100%

Información de Firmantes del Documento





7. Nota metodológica sobre el análisis de las respuestas a las preguntas abiertas

Las respuestas a las preguntas abiertas de este proceso se han analizado con la herramienta KH Coder, que es un programa de código abierto que permite analizar contenidos, en particular, el análisis de contenidos con datos cualitativos. Una vez introducido en la herramienta el texto que se quiere analizar, KH Coder realiza varios tipos de búsquedas y análisis estadísticos funcionales como Key Word in Context (KWIC), permitiendo recuperar toda la información a partir de una palabra específica, recuperar el texto completo relacionado con esa palabra, obtener estadísticos descriptivos (frecuencia de término), redes de coocurrencia, mapas auto-organizados, escalabilidad multidimensional y análisis de clúster.

Madrid, 5 de mayo de 2021

Servicio de Participación Sectorial

Información de Firmantes del Documento



JOSÉ MARÍA BECERRA GONZÁLEZ - CONSEJERO TÉCNICO
MARÍA CRISTINA LÓPEZ FERRANDO - SUBDIRECTORA GENERAL
MARÍA PÍA JUNQUERA TEMPRANO - DIRECTORA GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
URL de Verificación

Fecha Firma: 11/05/2021 12:26:13
Fecha Firma: 11/05/2021 12:45:10
Fecha Firma: 13/05/2021 09:15:33

Nº de pregunta	Enunciado	Opción	Nº total respuestas
1ª	Por favor, indica cómo participas en esta encuesta seleccionando una de las siguientes opciones:	A título individual	865
		Como representante de una entidad	15
2ª	Si la respuesta es como representante de una entidad, por favor, indica el nombre de la entidad a la que representas:	Nombre de la entidad	21
3ª	¿Consideras necesario que el Ayuntamiento de Madrid regule “espacios controlados” donde se realicen pruebas de proyectos innovadores en materia de movilidad?	Sí	497
		No	68
		No sé	70
4ª	Señala de los siguientes ámbitos de movilidad urbana, en cuáles crees que el Ayuntamiento de Madrid podría autorizar pruebas piloto en el espacio controlado para mejorar la movilidad en la ciudad:	Trasporte de personas	434
		Formas de transporte urbano sostenible	515
		Transporte de mercancías y distribución urbana de proximidad	325
		Circulación y estacionamiento de vehículos	402
		Recarga de vehículos eléctricos	350
		Elementos tecnológicos de conexión entre vehículos y entre éstos y los elementos de las i	261
	Eficiencia energética y sostenibilidad medioambiental	435	
	Otros ámbitos	125	
5ª	¿Qué innovaciones podrían probarse en el “espacio controlado” de pruebas relacionados con la movilidad urbana, por su potencial impacto positivo en la vida de los madrileños?	abierta	519
6ª	Describe brevemente algún proyecto innovador en materia de movilidad, especialmente interesante para la ciudad de Madrid, que consideres que actualmente no es posible realizar	abierta	235

2ª. Si la respuesta es como representante de una entidad, por favor, indica el nombre de la entidad a la que representas:

Cabify

Luna Systems

Ciclolutions Logística SL

DedoCar.org

Fernando Aranda Ruiz

Closebattery Logistics, S.L. (Marca comercial full&fast)

N/A

R2M Solution Spain SL

Interaction Design Foundation Spain

HAYDEE HEDDERICH HERNANDEZ

A Vecinal Retiro Norte

Asociación de Viandantes A Pie

Ninguna

aLabs

Centro de Tecnología del Espectáculo - Ministerio de Cultura

Asociación de Abuelas y Abuelos de España

No aplica.

Facultad de Psicología UAM

Intelligent Parking

Nación Rotonda

Mesa medio ambiente San Blas Canillejas

4ª). Señala de los siguientes ámbitos de movilidad urbana, en cuáles crees que el Ayuntamiento de Madrid podría autorizar pruebas piloto en el espacio controlado para mejorar la movilidad en la ciudad:

OPCIÓN DE RESPUESTA "otras alternativas"

Transporte aereo (drones, aeronaves)

Movilidad de personas (zonas peatonales y verdes) Ocupación compartida de las vías por distintos tipos de vehículos (bicicletas, patinetes, etc) y espacios reservados a las personas // Vehículos compartidos

Interconexión de distintos medios de transporte optimizada con Inteligencia Artificial, integrar a los edificios en las zonas de espacios controlados de movilidad

Ampliación área de MADRID CENTRAL

Accesibilidad en el espacio público

Patinetes, bicicletas, carriles bici, calzada donde circulan autobuses y bicicletas, así como su seguridad.

Minería de datos para analizar los flujos de circulación diarios y optimizar así los flujos

Sistemas que mejoren la seguridad durante la conducción y el aparcamiento, principal problema de los VMP.

Facilitar la circulación segura en bicicleta. Ampliar zonas/calles con carril bici. Instalar aparcabicis en más sitios. Si más personas se animan a viajar en bici, habrán menos coches.

Urbanismo - Peatonalización y flujos viarios de peatones en zonas de aceras menores de 1 m de ancho

Poner en marcha en toda la ciudad de madrid una regulación que limite la proliferación de empresas privadas de transporte en cobhe, tipo Uber, y cabify Y desarrolle en su lugar una flota de vehículos no contaminantes junto con la corporación de taxistas para dar servicio económico y subvencionado como alternativa a estas procesos sancionatorios alternativos en lugar de imposición de multas

Movilidad laboral

Adecuación de nuevas fórmulas de transporte sostenible a las personas con movilidad reducida

CARRILES BICI, BICICLETAS PERSONALES Y BICI-CARGO

Efectuar los mantenimientos no urgentes en horas valle del tráfico y circulación de personas por las calles, o en horario nocturno. y

Nuevas rutas de transporte público y de carriles bici

Seguridad del peatón

Acceso seguro de los niños a los colegios y parques. Aparcamientos alternativos (subterráneos?) para vecinos liberando aceras.

Facilidades facilitando la equidad de la movilidad peatonal y ciclable respecto al coche

Sobre todo aparcamiento. Y sobre todo, en la zona de Moratalaz. Es imposible aparcar, y más ahora que han reducido las plazas. Si antes era imposible, ahora es una odisea.

Carril bici

Drones y coche autónomo

Recogida de basuras, vehículos cuidados vía pública y señalización --> por la noche

Estudio de causas de movilidad: Trabajo, ocio, salud, comercio... Sus momentos pico

Aplicar la ley a las vtc

Menos coches y más bicis

Coche electrico para evitar ruido en zonas con viviendas

Ampliar los HORARIOS Y ZONAS DE CARGA Y DESCARGA.

Entiendo que me desvíe del tema principal pero si estamos hablando de movilidad urbana antes se deberían mejorar las calles, carreteras y calzadas.

Incluir la bicicleta como eje vertebrador de la movilidad, junto con buses y metro (y al peatón, por supuesto)

Gestión de Residuos no regulares: muebles, etc.

Circulacion de policia, ambulancias y bomberos

Obligatoriedad de recogida y dejada de balsas de obra a unas horas concretas que no sean las de máximo tráfico (son un problema para la movilidad) -

5ª). ¿Qué innovaciones podrían probarse en el “espacio controlado” de pruebas relacionados con la movilidad urbana, por su potencial impacto positivo en la vida de los madrileños?

Transporte público más frecuente y casi gratis; instalación de recargadores para vehículos eléctricos, carriles bicis independientes (quitando espacio de la calzada, no Red de carriles bici

Carriles bici a lo largo de todas las arterias de comunicación de Madrid, como la calle Alcalá, la Castellana, Ciudad de Barcelona, Av. América, Ronda de Atocha, etc. Y

Habilitar soluciones innovadoras para que se pueda aparcar el coche en lugares estratégicos, y desde ahí, utilizar otros medios de transporte que al usuario le hagan

Para liberar las calles deben de facilitarse aparcamientos alternativos para residentes en p rkings subter rneos lo más cercanos posibles a su zona SER. Ahora mismo de forma totalmente descontrolada se est n quitando cientos de plazas de aparcamientos a residentes d ndoselas a terrazas. En Chamberí se est n cerrando tiendas para abrir bares nuevos aprovechando que se les dan gratis terrazas de hasta nueve plazas de aparcamiento. Con estas medidas terracistas se perjudica a otros negocios y al residente que no puede pagar una plaza de garaje de 120  al mes. Al final se nos echa a las familias del barrio, se gentrifica y convierte en una zona de

Obligar a los usuarios de patinetes y bicicletas a llevar casco, al igual que ocurre con los motoristas.

Red de carriles bici protegidos, ampliación de aceras, reducción de carriles para circulación de coches, peatonalización de calles, super manzanas.

Red de carriles bici protegidos e independientes que abarquen toda la ciudad

Lo que mas necesita Madrid ahora mismo son carriles-bici en las principales avenidas, separados del tráfico motorizado, bien diseñados y conectados entre si. La diferencia que nos separa en este punto con otras ciudades españolas y europeas cada vez es mayor. También es necesario reducir el tráfico motorizado y controlar

Carril bici

Zonas peatonales

Ampliar masivamente la red de buses y poner más trenes de metro y de cercanías

mas zonas de aparcamiento para residentes

Mayor número de carriles bici en todos los distritos, mejor conexión entre ellos y que sean segregados, puntos de carga de coches eléctricos, super manzanas,

Lo que es necesario es reducir la contaminación, fomentando el teletrabajo.

Mi propuesta es sencilla y s  podría implementarse.

Cuando Filomena llenó de nieve Madrid hubo calles principales que se limpiaron al momento, calles secundarias que se limpiaron con cierta urgencia, incluso por parte de los vecinos, y una serie de calles que estuvo cubierta de nieve muchos días y a nadie pareció importarle.

Mi propuesta es que estas calles queden limitadas al tráfico de residentes pues han demostrado no ser fundamentales para la movilidad. Creando de este modo una

Separación por áreas de las urbanizaciones y las zonas de tráfico para reducir la contaminación acústica y ambiental con salidas y entradas de las urbanizaciones

Suprimir semáforos.

Fijémonos en ciudades como Las Rozas donde no hay semáforos. Hay barrios enteros donde los semáforos no serían necesarios en particular me refiero a los grandes desarrollos o PAUs.

Los semáforos en las rotondas no son necesarios, la rotonda en sí ya es un medio para mejorar la circulación.

Los semáforos peatonales no son necesarios, habría que construir badenes para así reducir la velocidad de los vehículos.

Los semáforos retrasan la circulación en coche, moto y bicicleta, al tener que detenernos constantemente, además hace que en los vehículos a motor vayamos a tirones en lugar de a una velocidad constante.

Los semáforos también retrasan el transporte peatonal, al tener que detenernos en cada intersección aunque no circule ningún vehículo, ponerlos en ámbar ya sería un gran avance.

- Red de carriles bici protegidos y con buena conexión entre sí, sin compartir el espacio con coches ni peatones.

- Red de estacionamientos de bicicletas y patinetes eléctricos semi-gratuita, como BiciBox en L'Hospitalet.

- Movilidad con mascotas sin vehículo privado (taxis, autobuses, bicicletas,...).

- Ampliación de aceras y más zonas peatonales, sobre todo en el interior de los barrios para fomentar la vida en éstos.

- Mejora de la red de transporte público en trayectosz tiempos y frecuencias con municipios cercanos a Madrid, evitando la necesidad del uso del coche.

Carril bici independiente incluyendo patinetes y patines, reducción peaje para vehículos eco

Todo lo que haga mejorar los servicios públicos para los ciudadanos

Indicación mediante carteles luminosos o comunicación con los vehículos de la velocidad recomendada para atravesar las arterias principales de la ciudad en cada momento teniendo en cuenta la congestión actual del tráfico sin tener que detenerte por estar sincronizados los semáforos.

Ejemplo, al entrar en la castellana me indican que si llevo una velocidad media de 35-40 Km/h podré atravesarla sin detenerme.

Eso evitará los acelerones y cambios de carril innecesarios porque sabes que haciendo eso llegarás a la vez que el que ha mantenido la velocidad recomendada, ya que si vas más rápido te tocará parar en los semáforos y el conductor responsable/eficiente recuperará el tiempo que habías ganado.

Permitirá agilizar el tráfico rodado en las principales arterias de la ciudad reduciendo la contaminación que se produce para iniciar la marcha y eliminando tráfico de

-Plazas de aparcamiento con enchufe para vehículos eléctricos

-semáforos inteligentes con preferencia para peatones y transporte público

Aplicar la ley para que se respete el carril bus-taxi por parte de las vtc. Restringir sus movilidad de forma que vuelvan a base después de realizar los servicios previamente contratados como ocurre en Alemania. Estos vehiculños entorpecen la movilidad, provocan accidentes y son altamente contaminantes. Conductores sin formación y sin educación. los vehículos sucios y aballados dan una mala imagen al turismo de Madrid. De pena la actuación de movilidad de este ayuntamiento.

Carriles bici segregados del tráfico de coches

Facilitar el desplazamiento de los peatones: tamaño de las aceras, instalación de bancos, mantener las aceras limpias de elementos extraños (patinetes y bicicletas de empresas privadas, motos...)

Invertir en el transporte publico (metro, bus...)

Transporte publico subvencionado

Carriles bici separados
Reducción de carriles para circulación de coches
<ul style="list-style-type: none"> - Carril bici segregado. - Accesibilidad universal al transporte público. Adecuación de todas las estaciones de metro a personas con movilidad reducida, y adecuación de su entorno para llegar a esta ellas. Instalación en todos los autobuses de plataformas para que una persona con movilidad reducida pueda acceder de forma autónoma y segura al autobús. - Adecuación de todas las aceras, pasos de peatones y plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida para que una persona en silla de ruedas pueda desplazarse de forma autónoma por la ciudad. - Obligatoriedad para que todos los establecimientos de acceso público tenga acceso universal, específicamente, para personas con movilidad reducida. - Adecuación de todos los parques de Madrid para que las personas con movilidad reducida tengan acceso autónomo y puedan disfrutar de una mejor calidad de
Supermanzanas y carriles bici separados.
propongo que se pongan detector de coches en los semáforos. Así cuando no hay coches (sobre todo por la noche) se pondría en verde evitando gasto de gasolina,
Tener carriles bici reales, protegidos y con prioridad en parques y zonas verdes.
Red de carriles bici protegidos
Poner en marcha un sistema informatizado que avise a los propietarios de vehículos estacionados de restricciones al aparcamiento por motivo de rodajes, mudanzas etc,.. y proporcionar plazas de aparcamiento alternativas a los vehículos estacionados en esos lugares, los días que dure la limitación, a costear en parte por las
Mejorar los espacios más transitados peatonalmente
Mi casa, en construcción, con fecha de entrega en diciembre de 2022, no utiliza energía renovable. Varios nuevos propietarios lo estamos pidiendo. El promotor no lo incluyó en el proyecto. En resumen: un piso nuevo en 2022 con tecnología de hace 50 años. Me gustaría ceder el piso como piloto para ver qué se puede hacer,
Autobús de Tránsito rápido
Red interconectada de carriles bici
- Red de carriles bici protegidos. - Ampliaciones de aceras en toda la ciudad, cumplimiento de la normativa vigente: ninguna acera de menos de 1,80 m. de ancho.
Shuttles adaptados para superar el desnivel propio de Madrid. De Argüelles a Madrid Río solo hay 1,5 kms de distancia pero 90 metros de desnivel. San Bernardo está a 2 kms del Puente del Rey pero con 100 metros de diferencia en altura. Insalvable para familias con niños o personas que no estén muy en forma sin ayuda de motor. Por eso propongo un sistema de lanzaderas (por ejemplo autobuses adaptados para llevar un gran numero de bicicletas), que salven estos desniveles
Transportes colectivos que puedan llevar bicicletas y patinetes para permitir compatibilizar recorridos
Cintas automáticas que posibiliten vencer grandes subidas urbanas, para promover los recorridos caminando
Equipos de estacionamiento de bicicletas y otros elementos de movilidad personal, que puedan ser instalados en las puertas de los institutos (actualmente no hay ningún aparcabicis en los IES de Madrid, salvo contadas excepciones)
Tarjetas de movilidad que permitan cambiar de medio de transporte, incluyendo bici, en una franja de una hora (recorrido medio para acudir a trabajos o a estudios)
<ul style="list-style-type: none"> - Control efectivo acompañado de sanciones económicas del estacionamiento de vehículos en las paradas de autobus y pasos de peatones sobre todo en los alrededores de zonas escolares. - Diálogo y trabajo en equipo con las empresas productoras de vehículos para cambiar sus producciones por las de vehículos ecológicos. Prohibición de la fabricación de vehículos contaminantes. - Incentivar la adquisición de vehículos ecológicos ya sea a través de ayudas económicas directas o a través de bajadas de impuestos de circulación, ivas, etc.
Creación de un anillo ciclista dentro de la almendra central que más o menos siga el itinerario de la Linea 6 o circular del Metro. Que sea seguro 100% no cruzándose

Semáforos inteligentes que permitan adaptar la densidad del tráfico en cada momento
Pasos de peatones con balizas inteligentes que se activen si hay peatones utilizando el paso o en espera para hacerlo.
Señalización inteligente que permita activar iluminación de refuerzo en caso de determinados parámetros, por ejemplo si hay exceso de velocidad al llegar a un cruce
Red de carriles bici segura y separada de los coches (si quieren ver un ejemplo, visiten Copenhague o Amsterdam)
Estacionamientos de bicis (también mirar a CPH y Amsterdam)
En el metro se permite la entrada de bicis y hay ascensores en todas las estaciones de metro y también espacios de aparcamiento dentro de los trenes. En el metro ,
Carril bici segregado, fomento de transporte sostenible (Bicicletas, patinetes, ...)
Aparcamiento subterráneo seguro de bicicletas/patinetes eléctricos próximo a carriles bici y estaciones de metro/cercanías para fomentar la intermodalidad entre
Inversión en Educación Vial, para que en el futuro sea algo innato y no tengamos que concienciar y generar el desarrollo e instinto de los ciudadanos por la
Transporte público terrestre constante controlado por ordenador sin conductor.
Espacios de aparcamiento reservados para las flotas de carsharing y particulares eléctricos con puntos de recarga. Ampliación de carriles protegidos para la bicicleta.
Mejorar la intermodalidad de la bici pública y el vehículo privado con transporte público suburbano. Incremento de plazas de parking con punto de recarga para
Carriles bici separados y de una sola dirección. Más zonas peatonales libres de vehículos motorizados.
Estudiar la posibilidad de abono transporte gratuito, o muy subvencionado, para promover el uso del transporte público.
Dotar a los autobuses de la EMT de sensores de calidad de aire con localización GPS, para tener una medición en tiempo real de la calidad del aire, cubriendo toda la
Red de carriles bici protegidos y ampliaciones de aceras
Aparcamientos subterráneos o en hangar, automatizados (ascensor, noria,..), para vehículos car-sharing
Que el casco histórico y las zonas de abundancia de peatones se peatonalicen y se reduzca drásticamente el tráfico de vehículos, incluidos eléctricos y semielectrificados, que están colapsando las calles en detrimento del peatón. Lo mismo ocurre con los repartidores de todo tipo, Cabifys y Ubers. No es tanto sacar los coches de las
Que no se aparque a menos de 5 metros del paso de peatones. Seguridad para los peatones, tranquilidad para los conductores.
Carriles bici segregados
Carriles bici segregados, autobuses y taxis 100% eléctricos, precios más bajos en el transporte público
Cualquier propuesta que no entorpezca la circulación y estacionamiento a personas con discapacidad o movilidad reducida, que lo de la Puerta del Sol está muy bien, pero a mí me cuesta poder llegar, porque hay poquísimos lugares destinados a que los discapacitados estacionemos, y otras zonas que se hacen peatonales y a
Estudio de movilidad real de los vehículos a motor de una zona mediante análisis señal GPS y otros sensores. Envío individualizado a los propietarios de alternativas
Madrid Central
-Aumento de líneas y autobuses de la EMT, con un aumento del presupuesto y abaratamiento del coste del abono y un carril exclusivo para ellos en toda la ciudad.
-La reimplantación de la línea L nocturna.
-Aumento de la zona eco de Madrid Central.
-Regulación y control de la extensión de las terrazas de los bares para no entorpecer el paso.
-Creación de una red de carril bici por toda la ciudad.
-Aumento en la inversión del BiciMad, implantación del mismo en la red de transportes de Madrid para facilitar su acceso a los viajeros, aumento de terminales.
-Regulación y control de la contaminación acústica como un fenómeno igual de importante y preocupante que la contaminación del aire.
Servicio de recarga móvil sostenible de vehículos eléctricos que permita tanto una recarga de emergencia para quien se quede tirado como una recarga de conveniencia para quien por comodidad no quiera tener que enfrentarse a buscar un punto fijo de recarga, ver si está operativo, ocupado y por supuesto bajarse la

Crear una ciudad amable para ir en bici o patinete. Poniendo estos vehículos como preferentes en toda la ciudad, no solo en el centro.

Estos deberían poder circular por el carril bus cuando no haya carril exclusivo para bicis.

Toda calle con más de un carril por sentido, debería reconvertir uno para que sea exclusivo de bicis patinetes y motos.

En calles de carril único, permitir las bicis circular en sentido contrario (como se hace en París).

Permitir a bicis girar a la derecha con semáforo en rojo (como en EEUU pueden hacer los coches).

Crear una red de carriles bici separados de la acera y del tráfico, que sirva para moverse de verdad, no con longitudes de 200m.

La solución para todos estos problemas, destruir autobuses, metro, coches, motos bicis, patinetes etc.etc y poner aceras rodantes por todas las ciudades" ESTO ES EL

Eliminación de plazas de aparcamiento en en el centro.

Peatonalización de calles.

Carril bici segregado.

Carril bici segregado.

Carril bici segregado.

Medidores de contaminación visibles.

Simplificar y facilitar la utilización de patinetes y bicicletas eléctricas. (Aumento de velocidad permitida pero sobre todo, separación física entre carriles)

Carril bici de toda Castellana

Espacios para descargas de mercancías. Supermanzanas. Carriles bici protegidos.

- Más espacio público para el peatón. Ampliación de aceras. Peatonalización. Supermanzanas. Redacción de carriles. Ampliación de Madrid Central y prohibición del tráfico privado en cascos históricos de Distritos.
- Calmado del tráfico. Control de la velocidad, en especial los vehículos de servicios municipales monitorizados (recogida de basuras, autobuses EMT).
- Más transporte público y con mejor frecuencia. Más carriles bus.
- Red de carriles bici seguros. Ampliación de la bici pública.
- Control acústico de los vehículos. Radares de ruido.
- Más vegetación en la vía pública.

Mejorar transporte público. El servicio es nefasto para lo que pagamos. Ampliar Madrid Central. Ampliar las zonas peatonales. Cuidar las zonas de parques y

- Aumentar la edificabilidad en torno a las estaciones menos utilizadas de metro y tren y paradas de autobús para que haya mayor densidad (así pueden evitarse desplazamientos desde el extrarradio) y se utilicen más.
- Creación de aparcamientos para residentes en distritos donde hay escasez (por ejemplo, Usera) para liberar las plazas de superficie.
- Creación de aparcamientos disuasorios en las entradas de las seis carreteras nacionales y lanzaderas en autobús exprés sin paradas hasta el centro.
- Facilitar al taxi la posibilidad de ofrecer tarifas cerradas como los VTC.
- Eliminar los carriles bici no segregados facilitando la incorporación de la bicicleta al tráfico normal con limitaciones de velocidad.
- Permitir las empresas de transporte colectivo privado regular.

Regular el tamaño de los vehículos para transporte de mercancías en las vías con ancho de calzada reducido o con zona de carga y descarga muy limitada en espacio. Quitar los bolardos de pequeña altura que no son visibles en el momento de aparcar, o poner otros que no destruyan la chapa de los vehículos (de más altura y
Más carril bici seguros
Conexión de datos entre vehículos y/o sistemas inteligentes informáticos capaces de evitar problemas de movilidad o de resolverlos eficazmente una vez producidos, mediante la emisión de instrucciones a los conductores. Algo parecido a lo que hacen los navegadores GPS, pero mucho más inteligente.
Transporte público suficiente y gratuito. Ampliación y adecuación de zonas peatonales. Limitación del acceso de vehículo particular. Programa de bono descuento en impuestos para ciudadanos "ecológicos". Descongestionar la saturación del centro potenciando la inversión en distritos periféricos. Y Toneladas de SENTIDO COMÚN, por favor!
Conseguir enlazar todos los carriles bici para poder cruzar la ciudad de norte a sur, y de este a oeste.
Carriles bici seguros
-aumentar la frecuencia del transporte público: mejora la movilidad porque hace un uso muy eficiente del espacio--muchas personas se mueven en un solo vehículo. -promover el uso del transporte público en detrimento del coche privado: liberar espacios urbanos para los peatones. -adecuar la red de transporte público a las necesidades de los madrileños. No solo para llegar a su trabajo, sino para facilitar la movilidad entre distritos periféricos.
Ampliación de Madrid Central a toda la almendra central. Eliminación de las autovías urbanas, especialmente aquellas que solo atraviesan, como paso, barrios residenciales (Ej. Eje Cea Bermúdez-José Abascal conectando A2 con A6). Supermanzanas. Peatonalización de al menos una calle grande en cada barrio. Carriles bici segregados y fomento del uso de la bici como transporte urbano de forma intermodal con cercanías y otros transportes públicos. Mejora del transporte público en
- Carriles bicis protegidos e interconectados por los que puedas cruzar todo Madrid - Aumento de espacio/aceras y calles peatonales, reduciendo el espacio para el coche (incluido el eléctrico) - Distribuir bancos y mobiliario por todas las calles para que la gente los use como punto de encuentro y para fomentar la movilidad y que salgo de casa ancianos y niños - Taxis y Cabify o similares estacionados mientras no tengan clientes en sus paradas. En Barrio de las letras están pasando constantemente vacíos por las calles
Es sencillo. Todos hemos estado párrafos ante semáforos en rojo, mientras que no pasaba nadie, ni había coches en el cruce. Todos los semáforos deberían de incorporar sensores, para llegado el momento cambiar automáticamente y no permitir el paso a la vía más congestionada. En este caso es sencillo, simplemente sensores que detecten que han dejado de pasar vehículos. En ese momento, cambio a Rojo y apertura de la perpendicular.
red de carriles bici protegidos
Carriles bici segregados en una red principal de circulación ciclista que comunique todos los barrios, aparcamientos para bicicletas cerrados y seguros tipo jaula, junto a estaciones de renfe y metro.
Zonas peatonalizadas con solo EMT si no hay ruta alternativa, bicis y patines, aunque solo sea en los fines de semana y festivos en zonas determinadas ejemplo casco
Eliminación de carriles bici y de "aletas de tiburón" del carril bus, de esta forma se favorecería la circulación. Aumento de plazas de aparcamiento para vehículos. Dado que cada vez hay menos plazas de aparcamiento por las terrazas, sería equitativo reducir el Impuesto de Circulación.
Via mas inteligentes...
Red de carriles bicis seguros e independientes con prioridad absoluta.
Medios de transporte público más pequeño y electrico para movimiento en las zonas con circulación para residentes

El Ayuntamiento pide ideas para innovar pero renuncia a utilizar las que ya se han probado en decenas de ciudades europeas. Hace décadas que en muchas hay zonas peatonales amplias, reducción de plazas de aparcamiento, carriles bus protegidos y respetados, aumento de frecuencia y rapidez del transporte público, facilidades a los desplazamientos caminando y en bici, zonas de bajas emisiones (como Madrid Central, único lugar de la ciudad en la que la calidad del aire ha mejorado), promoción de los vehículos eléctricos, cumplimiento de las ordenanzas de taxis y VTC, cumplimiento de las ordenanzas de carga y descarga...

En Madrid no hacen falta "inventos". Pueden venir bien algunos refinamientos técnicos como una regulación en tiempo real de los semáforos o de las frecuencias de Ampliación y mejora del sistema de metro y cercanías así como espacios de aparcamiento para el uso de los mismos

Uso de espacio público no solamente para aparcar coches gratis o por 25 euros al año. Uso del espacio público para aparcamiento seguro y conectado de bicis,

Carril bici en todo el término municipal para bicicletas y patinetes eléctricos

Crear una red de carriles bici segregados de los vehículos a motor que permitan moverse por toda la ciudad; es decir, poner la infraestructura para que la bicicleta se - pongan cercanías en el barrio de las rejas, las vías están puestas ya

Más carriles bicis por donde también deban circular monopatinetes y otros vehículos que no sean automóviles

Debería de haber mas recargas rápidas para vehículos eléctricos, si es cierto como dicen, que se quiere acabar con la contaminación en las ciudades.

señalización muy llamativa para carriles por donde pueden circular bicis/patinetes, etc

Prohibir el acceso a cualquier vehículo no eléctrico salvo quizá transporte público en todo el centro de Madrid y luego hasta la M30. Solo se debería poder circular

Podría ser interesante la creación y utilización de una app que permita al ciudadano reportar de manera sencilla y directa a los servicios municipales acerca de

desperfectos en las infraestructuras (aceras, calzada, parques infantiles, estructuras de seguridad...) y el mobiliario urbano (papeleras, marquesinas, bancos,

farolas...) que muchas veces nunca denunciamos por desconocimiento del procedimiento o simple flojera. Dicha app permitiría subir alguna fotografía y la ubicación

Carriles bici separados; sistemas detección plazas de aparcamiento libres

- Vehículos autónomos tipo taxi (ejemplo Uber sin conductor y coche eléctrico y autónomo tipo Tesla, esta tecnología y este tipo de pruebas ya se han realizado con éxito en otras ciudades)

- Fomentar el uso de coches y motocicletas eléctricas aumentando las estaciones de carga (se podría poner alguna especie de conexión en farolas, puntos de carga en cada gasolinera, al poder ser aprovechando la energía solar. Tecnología ya disponible que mejoraría considerablemente la contaminación de Madrid a la vez que se acelera la transición necesaria hacia el uso de vehículos eléctricos).

Mas ayudas a las bicis eléctricas

Limitación de velocidad real a 30 km hora en vías de un solo carril por cada sentido de circulación

limitar circulación de vehículos, peatonalizar más calles, fomentar vehículos eléctricos y bicicletas, sustituir farolas por luces solares ...

semáforos coordinados según el tráfico,

control de bicis y motos en las aceras con dispositivos incorporados para localización GPS

UNA tirolina desde Vallecas hasta Conde Duque

Red de carriles bus protegidos de los coches.

- Implantación de super manzanas

- Mejora y aumento de carriles bici

- Red de puntos de recarga para coches eléctricos

Ampliar Madrid Central. Actualmente es demasiado pequeño y no reduce el tráfico. Con las terrazas de los restaurantes, hay barrios donde los residentes no podemos aparcar en la calle. En todos estos barrios (como Goya, Retiro) no hay restricciones del tipo ZBE. Hay muchos restaurantes de moda y casi no hay parkings.

- Nuevos vehículos de hidrógeno
- Carriles bici fuera de las calzadas
- Zonas peatonales

Instalación de chips GPS en bicis aleatorias para que los ladrones queden completamente desmotivados.

El Ayuntamiento debería entender lo obvio, la gente no usa bici porque si la dejas en la calle te la roban y la policía incluso te persuade para que no denuncies, "porque no se puede hacer NADA"

A mí me han robado dos bicis en la estación de metro El Capricho. Si los vecinos pudieran llevar bici hasta la estación y tuvieran garantía de no robo cada estación de metro multiplicaría su radio de uso.

Método ensayado en la ciudad de Los Ángeles USA completo éxito.

Alejandro Hernandez Capa

OMZE (ONG Madrid Zona Este)

En moratalaz los carriles bicis NO se usan. Es tirar el dinero. Hay que quitarlos y devolver ese espacio a los coches. Madrid no es una ciudad para bicis sobre todo en los barrios donde vivimos mayoría de personas mayores. Si mejorar la movilidad significa prohibir o limitar la circulación de coches no me interesa gastar el dinero de

Eliminar todas las monstruosas terrazas de los bares que restan visibilidad y espacio de tránsito al viandante.

Una ciudad para las personas, no para los coches!! Se impone reducir drásticamente las emisiones, y el uso del transporte privado hasta la puerta y favorecer que los ciudadanos se puedan mover de manera segura en su ciudad: en bici, andando o en transporte público o individual pero 100 % sostenible! una ciudad para las personas, no para los coches!!

Es básico establecer zonas seguras de aparcamientos vigilados para bicicletas y vehículos ligeros. Aquí tenéis un ejemplo en Vitoria-Gateiz

<https://www.gasteizhoy.com/aparcabicis-cubiertos-de-pago-vitoria/>

Equiparación de los VMP a las bicicletas a nivel normativo para animar a los ciudadanos a usarlos en detrimento del coche.

Transporte sostenible y eficiente

Red carriles bicis protegidos

Súper manzanas

Ampliación de aceras

Carriles bus protegidos de los coches

- Aparcamientos específicos para bicis privadas, patinetes, motos... que saquen estos vehiculos de las aceras.

-Mejora de la accesibilidad a los autobuses de la EMT, las rampas se estropean habitualmente.

-Carriles bici separados y seguros que resten espacio a la calzada y no a la acera.

- Que en los puntos de Bicimad se puedan alquilar cascos, sillitas para niños o transportines para mascotas compatibles con las bicis.

- Red de carriles bici protegidos.

- Súper manzanas como en BCN.

- Ampliaciones de aceras en toda la ciudad, cumplimiento de la normativa vigente: ninguna acera de menos de 1,80 m. de ancho.

- Red de carriles bus protegidos de los coches.

- Reducción de espacios de aparcamiento.

- Reducción de carriles para circulación de coches.

Instalación de sensores que midan aumento de tráfico, personas en paradas de autobús o metro para aumentar frecuencia de autobús

Creo que no hay un espacio que contuviera todos las casuísticas de los múltiples barrios de la ciudad. Creo que los diseños de concepto se tienen que hacer en laboratorio, y luego escoger un área adecuada de la ciudad donde probarlo. Creo que sería más interesante regular, por favor con sencillez, el procedimiento para realizar pruebas en cualquier lugar del municipio.

Hago 2 propuestas concretas y asequibles con un objetivo único, reducir el tiempo de viaje entre 2 puntos de la ciudad.

- Dos nuevas líneas de autobuses que hagan el recorrido circular de la M30 y M40, utilizando las salidas como paradas.
- Semáforos inteligentes que se pongan en verde cuando no haya tráfico cruzando: Hay muchos momentos en los que los coches están parados ante una semáforo
- Carriles Bus VAO en todas las autovías de acceso a Madrid (no sólo en la A6)
- Autobuses exprés que unan la periferia con intercambiadores dentro de la almendra central (ya existen los autobuses E2, E3... que unen Valdebernardo, Las Rosas y Vicálvaro con Goya). Estos autobuses deberían tener pocas paradas y podrían aprovecharse de los carriles BUS/ BUS-VAO en las autovías.
- Aumentar la red de autobuses que conecten barrios periféricos. Ahora parece necesario entrar en la almendra central para poder coger otro medio de transporte que nos permita ir a otro punto de alejado de la ciudad. (Ej. autobuses que de Villaverde, Usera, Vallecas realicen el recorrido de la M40 y terminen en lugares con empresas como Manoterías o Campo de las Naciones).
- Carriles bici independientes. Las bicicletas no deberían tener que cohabitar con coches y/o autuses.
- Aumentar los puntos de conexión que crucen la M-30: más pasarelas o puentes exclusivos para bicis y peatones.

Más red de carriles bici protegidos para bicis patinetes o vehículos bici de 4 ruedas que funcionan como una bici eléctrica

Creación de carriles bici exclusivos

- Eliminación de plazas de aparcamiento para desincentivar transporte privado.
- Ampliación de aceras y plazas.
- Peatonalizaciones en los barrios (no sólo en distrito centro).
- Paralización de proyectos de macroparkings en el interior de los barrios. Destinar esos espacios a zonas verdes y lugares de encuentro ciudadano. Se pueden realizar convenios con centros comerciales en caso necesario, ya que usualmente estos disponen de plantas de aparcamiento infrautilizadas. Las parcelas públicas deberían tener como prioridad dotar al vecindario de servicios, no atraer tráfico al interior del municipio.
- Reducir tráfico en todo el interior de la M-40, no limitarse a las zonas turísticas.

Escribe aquí mucha gente que no tiene necesidad habitual de usar el coche para ir al trabajo y que, por lo tanto, quiere convertir Madrid en un pueblecito. ¿O solo me lo parece?. Al que trabaja a treinta kilómetros de su casa no creo que le guste la idea, y no es culpable por trabajar donde trabaja.

- Ocupación mínima de vehículos
- solo permiso para los biplazas

Carril bici y mejora de la seguridad para ciclistas, semáforos inteligentes en función del tráfico,

Carriles bici segregados del tráfico, para hacerlos seguros, y conformados a partir de un carril de tráfico (nunca quitando espacio a la acera).

Súper manzanas.

Crear una red bien conectada de carril bici PROTEGIDO que permita cruzar y moverse por la ciudad, que sería válida y muy útil para otros vehículos personales en auge como los patinetes eléctricos. Esto tendrá un impacto muy claro en la reducción del uso de los vehículos (menos atascos), en la reducción de la contaminación

Asfalto que absorbe el CO². Puntos de recarga eléctrica de vehículos, motos, patinetes, etc. obligatorios por ley en edificios de nueva construcción. Carriles bici por toda la ciudad. Abono transporte gratuito los fines de semana para todas las personas empadronadas en Madrid (provincia). No pagar IBI, comunidades emisiones

Implantar el teletrabajo en todos los ámbitos laborales en los que sea posible, se reduciría el tránsito de personas y este podría ser más eficiente y sostenible

Se debe prohibir aparcar todo tipo de vehículos en las aceras. No motos, no patinetes, etc.... Con la proliferación de medios de transporte de alquiler, se multiplican los patinetes, motos, etc tirados en la calle. A estos se une la cantidad de motocicletas y motos, que sin ser de alquiler, estacionan mal en las aceras. ¿Cómo pueden las personas ciegas prevenir los accidentes con todo este tipo de obstáculos?. Deberían tener su espacio asignado, como las bicicletas de alquiler. Entre todos tenemos que ayudar a las personas con visibilidad reducida.

Carril bici protegido y seguro y menos carriles para coches.

Potenciar vehículos de tamaño lógico para una ciudad. Bicicletas, e-bikes, patinetes, cargo bikes, mini coches eléctricos, ciclomotores eléctricos. Reducir los vehículos

Instalación de peajes en todas las entradas a la capital de la M30

Carriles bici SEGREGADOS del tráfico motorizado

Carriles bici separados

Carril bus

Aparcamientos disuasorios , economicos

Aparcamientos protegidos cerrados de bicis con aprovechamiento de espacios, como Don cicleta, y los cubiertos que se han implantado en grandes avenidas de Barcelona y hospitalet.

Billete único durante una hora con multiples transbordos como en otras ciudades europeas.

Zonas restringidas al trafico con prioridad peatonal, y de metodos alternativos de tranportes, transporte publico y medios ecologicos

- Reducción del tráfico con permisos específicos de desplazamiento por necesidades: trabajo, colegio lejos de casa. Sin permiso no se podría circular o tendría coste.
- Plazas de aparcamiento por zonas.
- Carriles bus protegidos de los coches.
- Zonas de aparcamiento temporal para dejar niños en los colegios, por franja horaria, permiso, matrículas... No me importaría hacer trámite pero sí facilitar a los padres esa labor.

Mas movilidad y mas limpia y mejor

Zonas delimitadas con rotondas síncronas experimentales para probar nuevos sistemas de señalizacion y control de trafico en rotondas de mayor capacidad y seguridad, evitando detenciones.

Supermanzanas (agrupación de una serie de manzanas contiguas a través de la peatonalización o restricción parcial del tráfico de las vías que las conectan,

- Potenciar el uso de transporte público (aumentar flota de vehículos, reducir tiempos de espera, modernizar instalaciones, premiar su uso frente al transporte privado)

Peatonalización y sostenibilidad necesarias para mejorar económica y socialmente la ciudad

Espacios camper friendly. Una forma de turismo poco explotada en grandes ciudades

Red de Bus protegidos de los coches

Leyendo las respuestas muchas apuntan a prioridades en materia de movilidad como:

- Potenciar el transporte público (intermodalidad y mejora en la red)
- Más infraestructura ciclista y mejor conectada
- "supermanzanas" para evitar tránsito innecesario de vehículos
- disminuir la velocidad y limitar el tráfico en ciudad
- Recuperar espacio peatonal, limitando asimismo los excesos de ocupación por parte de entes privados.

Me preocupa que esta ordenanza en cambio no toca ninguno de esos temas relevantes.

Según dice claramente en su texto, estaría destinada a facilitar un espacio a "distintos operadores privados del sector" para probar sus productos/servicios, y después acomodar la normativa para que los exploten.

¿Realmente necesitamos y queremos esto?

-ENTERRAMIENTO DEL CABLEADO URBANO EN TUBOS DE PVC BAJO LOSAS DE HORMIGÓN EN COMPARTIMENTOS ESTANCOS BAJO EL LIMITE ENTRE LA CALZADA Y LA ACERA.

DICHAS LOSAS FÁCILMENTE MOVIBLES POR VEHICULOS PESADOS REDUCIRÍAN ACABARÍAN CON TIEMPOS QUE ACTUALMENTE SE DESTINAN A PICAR EL ASFALTO Y POSTERIOR REASFALTADO CON LA CONSIGUIENTE MEJORA DE LA MOVILIDAD Y REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.

Carril bici

Pago automatizado del SER

El actual sistema de pago hace del aparcamiento regulado una tortura: Engorro del pago en los terminales, continuo temor a que se sobre pase el tiempo del tickete y ser multado, complicado control del tiempo máximo de aparcamiento ...

Esto se resolvería conectando el sistema informático del SER con los de las entidades que gestionan el pago telemático (Telpark, Empark etc) y activando la geolocalización en el móvil. Bastaría con indicar en la App que se ha aparcado para que el pago fuese automatico y ajustado exactamente al tiempo realmente

Carriles bus protegidos y con prioridad semafórica.

Utilización de drones para regular el consumo de CO2 y los coches que incumplen

Parkings disuarios cerca del transporte público.

Línea de metro circular uniendo barrios periféricos.

Controlar el uso de las aceras: publicidad, terrazas cerradas, motos.

Velocidad de las calles de 1 carril por sentido a 30 km/h.

- Realización de Supermanzanas peatonales
- Ceder el 50% de las plazas de aparcamiento de coches en la calle al uso por parte de las persona (ampliación de aceras para ser ocupadas por terrazas, peatones, parques...).
- Carril bici segregado que recorra toda la la Castellana

Regular vehículos eléctricos alternativos

- Limitar la circulación de automóviles con motor de diésel/gasolina dentro de la almendra central de Madrid (circunscrito a la M30)
- Aumento del transporte público mediante más líneas que conecten los barrios de la periferia entre ellos, así como los barrios de la periferia con el Centro.
- regular la zona SER aumentando las plazas para residentes y disminuir las plaza de zona azul.
- Ampliar la red de BICIMAD en los barrios de la periferia.
- creación de un anillo ciclista similar a la M30 y creación de carriles bici para favorecer la movilidad en bicicleta por la ciudad de Madrid.

Control nivel de ruido provocado por vías de tren al aire libre próximas a viviendas

arboles en los laterales de carreteras y autopistas (especialmente M - 50) para mitigar la contaminación y hacer el entorno ambientalmente más sostenible. Un árbol

Dar facilidades para el uso de vehículos de movilidad urbana (patinetes). No me parece justificado que las bicicletas puedan circular por la vía pública en los carriles dedicados a ellas (con velocidad máxima de 30 km/h), y que dichas vías no puedan ser utilizadas por patinetes manejados por adultos (quizá con la obligación de llevar casco y/o protecciones en rodillas/codos, así como luces/reflectantes). Tampoco entiendo por qué los patinetes deberían limitar su velocidad a 25 km/h y no a 30 km/h.

Reducir al máximo la circulación del vehículo privado, permitir el acceso sólo a vehículos autorizados y no contaminantes, velocidad máxima de 30km/h en toda la ciudad, ampliación de espacios peatonales y carril bici segregado, implantar y ampliar zonas verdes, etc. No veo precedente realizar pruebas tendentes a "mejorar"

Carril bici separado del tráfico.

Nos hemos ido a teletrabajar de forma forzosa y repentina y no hemos podido hacerlo bien. Con modalidades de trabajo flexible reduciríamos el tráfico y las horas punta: Teletrabajo, flexibilidad horaria, carsharing, ...

Beneficios a empresas que fomenten estos modelos.

Beneficios a los centros escolares que fomenten la entrada y salida flexible.

Deducciones en vivienda a quienes se mude cerca de su puesto de trabajo.

Fomentar la movilidad interna en funcionarios para acercar el puesto de trabajo a casa.

Actualizar todas las paradas de metro y cercanías para hacerlas accesibles para personas con movilidad reducida.

Carriles bici protegidos

- Carril bici independiente y de un solo sentido en toda la ciudad. (oportunidad desaprovechada en Gran Vía y Princesa)

- Ampliación de aceras y eliminación de bolardos que hacen las aceras aún más estrechas

Una app que presente a los que van al trabajo en la misma dirección y les ayude a compartir los asientos libres, para mover menos coches en las hora punta, ahorrar

Dotar de líneas de autobuses recorridos entre barrios más periféricos que eviten tener que hacer varios trasbordos y pasar si o si por el centro de la ciudad,

Red de carriles bici protegidos, construcción de mejores y más eficientes carriles para circulación de vehículos (sobre todo, evitar colapsos en rotondas, como la de Caser, situada entre Sanchinarro y Las Tablas), creando, por ejemplo, un nuevo paso/puente/elevación de nivel para descongestionar dicha zona en horas punta, etc.

Rede carriles bicis protegidos, señalizados y que tengan un recorrido coherente, especialmente accesos a lugares de interés como hospitales, universidades...

Ampliación de zonas peatonales.

Ampliación de carriles bici segregados

Dinamizar el transporte escolar de forma masiva, económica y sostenible, facilitando a empresas de transporte, familias y colegios de la ciudad el cambio de vehículos así como el modelo tradicional en el que algunas rutas van vacías y algunos de los coches familiares solo se usan para llevar y recoger a los niños del cole.

-Instalación exhaustiva de cámaras de vigilancia que puedan multar a quien se salta semáforos, aparca en lugar prohibido, no respeta horarios nocturnos, hace botellón ...
-Plantación de árboles y zonas verdes con variedades autóctonas (no cespéd que necesita mucha agua) en todas las calles.
-Ayudas a vecinos que viven en "barrios históricos" para que NO lo abandonen y se conviertan en parques de atracciones para turistas: supresión de pago del IBI,
Autobuses publicos electricos para disminuir contaminacion y ruido??????????????
Cualquiera cuya finalidad sea favorecer el movimiento en transporte público, bicicletas o a pie, para conseguir una ciudad más habitable
Probar un día sin automóviles. Zonas de baja contaminación acústica, sin ruidos
Más árboles en las aceras pero sin estar cercados, en franjas verdes con arbustos
Tranvía en los principales ejes de la ciudad
Equiparación de VMPs y bicicletas en igualdad de condiciones
Ampliar aceras, aumentar el arbolado y vegetación de las calles, aumentar frecuencia de metro y autobús, fomentar el uso del transporte público.
Carriles bici seguros (segregados)
ampliación de aceras libres de obstáculos, espacio público sin hostelería ni otros usos de empresas privadas
Plazas exclusivas de vehículos eléctricos (No Híbridos) con cargadores rápidos para coches registrados y un cupo de carga gratuita para fomentar su uso hasta que el punto de recarga para dos vehículos eléctricos en cada manzana
Zonas peatonales sólo permitiendo el acceso a residentes y, por tramos horarios, a distribución para tiendas y supermercados
Dejar de construir rascacielos y edificios de más de 5 alturas dentro de la ciudad.
Restringir totalmente la circulación de coches privados en las zonas seleccionadas, sobre todo de coches eléctricos y ECO, que solamente están accesibles para los ricos (por su precio). En su lugar, el espacio liberado se utilizaría para aumentar el número de autobuses y su velocidad media (el metro está saturado)
Limitar el acceso de los vehículos provenientes de otros municipios, por horarios y días, al centro de la ciudad (dentro de la M-30, o incluso dentro de la M-40)
Carriles bici seguros y peatonalización total del centro de la ciudad
Dejar a los ciudadanos en paz y no actuar a no ser que se detecte una fuerte demanda para ello
Red de carriles bici protegidos
En orden de prioridad:
1. Itinerarios peatonales ACCESIBLES, con cumplimiento estricto de la Orden VIV/561/2010 que desarrolla el RD 505/2007, (aceras de al menos 1,80 m de ancho, etc). Todos los cruces con prioridad peatonal, considerando la norma UNE 41510:2001.
2. Red de carriles bici PROTEGIDOS Y CONECTADOS.
3. Impulso del transporte público COLECTIVO con carriles dedicados protegidos.
4. Recuperación de las calles para las personas: reducción de aparcamientos en superficie y carriles de circulación en vías con poca intensidad de tráfico. Eliminación de la DEMANDA INDUCIDA DE TRÁFICO.
Empecemos por respetar al peatón que cada día tiene más dificultades de movilidad con la aparición de nuevos medios de locomoción.
Más carriles bici fuera de la calzada por la que circula el tráfico en toda la ciudad.
Red de carriles bici

Ampliación de aceras, reducción del tráfico de coches y camiones, fomentando el tráfico de bicicletas, eléctricos y motos. Creación de parkings automatizados (subterráneos o en plantas) para la reducción de vehículos en las calles. Fomentar una normativa que obligue a tener parking (en propiedad o alquilado) antes de

- Obligatoriedad de edad, carnet, seguro y matrícula para toda bicicleta, patinete o MPV que transiten por ciudad (si no se conocen las normas de circulación, también son un problema de tránsito)
- Red de carriles bici segregados donde sea más oportuno (Castellana).
- Retirada "real" de los vehículos estacionados que tengan síntomas de abandono.
- Permiso para carga y descargar en carril no habilitado habitualmente para ello en horarios especiales y en unas horas muy concretas, habiendo control para ello (ejemplo: Calle Jorge Juan -zona de restaurantes- permitir carga y descarga de 10:00 a 12:00h en lateral izdo.)
- Obligatoriedad de movimientos de contenedores/balsas de obras en unos horarios concretos y de no mucho tránsito.

estoy de acuerdo en ampliar las aceras de la ciudad

red de carriles bici protegidos

reducción de carriles para circulación coches

Zona 0 de metro y líneas transversales de E.M.T gratuito

Imprescindible una red de carril bici segregada en calzadas de 2 o más carriles

Carriles bicis protegidos

Semáforos inteligentes

Autobuses lanzaderas con pocas paradas

- Carril bici segregado y protegido en Concha Espina tras las obras del S. Bernabéu. Debido a las obras, se han reducido carriles en Concha Espina sin afectar gravemente al tráfico, cuando terminen las obras puede aprovecharse ese espacio para un carril bici.

Carril bici que conecten barrios en la zona de Vallecas-Madrid Río, divididos por la M-40. Fomentando el uso de este medio de transporte. Más ecológico y saludable.

Crear un carril para motos en la m30 que atraviese Madrid de una punta a otra.

Evitaría muchos accidentes y mejoraría el tráfico en hora punta

Red inteligente de espacios de aparcamiento

Es indispensable establecer una red segura de carriles bici. La mayoría de capitales europeas están trabajando en ese sentido (razonable, teniendo en cuenta que los

Crear zonas peatonales más allá del centro, que sirvan además para redirigir la mayor parte del tráfico hacia las vías principales.

Instalar semáforos inteligentes, según la intensidad de tráfico se pongan verdes o rojos, el tiempo que se necesite para un tráfico fluido de todos los tipos de

- Formación de conductores de VMP

- identificación de conductores y vehículos

- adecuación a las normas de circulación, control y cumplimiento (casco, auriculares, uso de móvil, aceras, seguro...)

- ordenamiento de vehículos aparcados

- sistemas para evitar robos y vandalismo, bases fijas, por ejemplo

*Mejora en aceras y alledaño a paso de peatones donde se mejore la visibilidad de los peatones, es decir, ciertos metros por delante y por detrás del paso de peatones y la prohibición de vehículos voluminosos y seguimiento de estos.

*Eliminación de superficies resbaladizas (rendijas, salidas humos, etc) por donde pasen motos/bicis y en muchas de las ocasiones están en curvas y/o rotondas.

*Carril bici fuera las vías o separados de las vías facilitando el uso y el conocimiento a los niños más pequeños que montan en bici.

*Regulación de patinetes no todo vale (dirección prohibida, cambio del sentido del orden de la marcha, etc) y seguimiento a su incívico cuando se circula con el resto control sobre el uso de los carriles BICI, tanto de los vehículos como de los usuarios.

Zonas donde sólo se pueda circular con vehículos, ya sean públicos o privados, eléctricos puros o híbridos enchufables en modo "solo eléctrico"

Madrid Central era la solución

Mejora de la movilidad de casa al metro o bus. Muchos tenemos 15 o 20 minutos al metro, más otro tanto del metro destino al trabajo. Al final se tarda más en transporte público que en coche. Para acortar el tiempo y hacerlo más cómodo propongo el patinete (tan denostado) o bicis eléctricas para ir del metro a casa u oficina. Para eso es necesario tenerlos a pie de casa y de metro, con aparcamientos cómodos y seguros.

Red de carriles para el servicio público libres de coches y poder reforzar los autobuses.

Red extensiva a toda la ciudad de carriles bici independientes del resto del tráfico rodado.

Horario fijo de acceso a la ciudad de vehículos pesados, por ejemplo de 7 a 12 de la mañana.

Servicio municipal de soporte al mantenimiento de bicicletas

Primar las personas (niños, ancianos), las bicis y el transporte público ante el uso del coche individual.

Evitar así todos los problemas de contaminación, de tráfico y de salud pública causados por coches y furgonetas.

Inversión en más frecuencia y mejoras en transporte público. Inversión en una RED de carriles bici verdadera y funcional.

- Ampliación e innovación del parque municipal de aparcamientos para residentes para reducir plazas en la calle
- Fomentar la peatonalización de vías secundarias
- Limitar y penalizar la contaminación acústica
- Limitar y acotar de forma más exigente el uso privado de vías públicas, en especial, terrazas, sobre todo cuando afectan a la movilidad peatonal
- Fomentar hábitos de aproximación en transporte público combinado con llegada a punto de destino a pie o en modos no motorizados

Madrid Central en todo el interior de la M-30, el resto de la ciudad, con movilidad reducida de los vehículos con motor de combustión.

Estamos hablando de seguridad, ampliación, etc. de los carriles bici, cuando en realidad hay que pensar y dar prioridad al peatón en todos los aspectos a considerar.

Carriles bici segregados y no segregados

-Ampliar las aceras para el público y los espacios para el peatón.

-Remplazar permanentemente más espacios de aparcamiento privado en la vía para dedicárselas a terrazas de restauración (en lugar de ocupar espacios de la acera, a menos que haya amplitud) debido a la necesidad de fomentar espacios exteriores y así evitar riesgos de contagio en espacios cerrados y fomentar este tipo de negocio.

-Fomentar más carriles para transporte público segregado.

-Fomentar más carriles bici segregado del tráfico.

-Ampliar los espacios públicos para el ciudadano: parques, plazas, alamedas, paseos con aceras ampliadas.

-Completar el proyecto propuesto hace varios años por la Comunidad de Madrid de ampliar el espacio libre de vehículos en el Paseo del Prado y Recoletos dejando meramente un carril para cada sentido para el transporte público.

-Petonalizar más calles como en la almendra central y reducir el uso del vehículo privado

Libre circulación para los vehículos clásicos para comprobar que la contaminación no está producida por estos vehículos.

Utilizar sistemas basados en la Inteligencia Artificial para regular el tráfico, por ejemplo semáforos inteligentes que discriminen en función de los flujos de tráfico, desviaciones por densidad de tráfico en tiempo real y, fundamentalmente, impedir la circulación de los vehículos de combustión a medio plazo

Fomentar aún más el transporte público con precios mucho más reducidos a residentes empadronados en Madrid capital, y en menor medida a residentes en otros
reforzar transporte público, ampliar carril-bici en toda la ciudad, ampliar y reforzar (cuidar) bici-mad, restringir tráfico privado al máximo, penalizar vehículos

- Reducir la contaminación acústica
- Crear zonas peatonales en espacios más allá del centro.
- Regular circulación de motocicletas.
- Vincular acciones con las frecuencias de metro y buses.

Aumento de aparcamiento, eliminación de carriles bici, aumentar velocidad máxima para reducir contaminación.
Respeto a los viandantes multando a los ciclistas en aceras y cuando se saltan semáforos, etc..

Tranvías

Tarifa plana económica de abono de transportes de toda la CAM. Sería una medida super incentivadora del uso del transporte público.

red de carril bici

reducir espacios de aparcamiento en calle

peatonalizar calles pequeñas

Realización de Supermanzanas peatonales

- Ceder el 50% de las plazas de aparcamiento de coches en la calle al uso por parte de las persona (ampliación de aceras para ser ocupadas por terrazas, peatones, parques...).

más carriles bici protegidos -- una opción podría ser en zonas con muchas calles de único sentido, que alguna se dedica exclusivamente a tráfico de bicicleta
nuevas opciones que tienen en cuenta la movilidad que no es para el trabajo -- de las personas mayores, de las familias, madres y padres con pequeños -- en zonas de colegios, cerca de los parques, etc.

super manzanas

red de transporte público actualizado -- metro y auto buses expandidos

incentivos para dejar el coche

mas espacios verdes, también con espacios para bicis, para poder andar más, mejorar la calidad de aire, etc.

Simplificación de trámites, subvenciones y autorización automática de las solicitudes por los cesionarios para la instalación de puntos de recarga de vehículos

Farolas con cargadores para coches eléctricos.

Aceras más amplias en grandes avenidas y disminución de carriles para coches.

Carriles bici realmente útiles por anchura de carril y separación de resto de coches.

- Reducción del tráfico privado de vehículos a motor, tanto de combustión interna como eléctricos.
- Reducción de espacios de aparcamiento para vehículos a motor privado.
- Límite de velocidad a 30 km/h en toda la ciudad.
- Control real de la velocidad y sanciones efectivas a los infractores.
- Fomento de los desplazamientos peatonales (por las aceras) y ciclistas/VMP (por la calzada).
- Permiso para la circulación de bicicletas por calles peatonales a 10 km/h.
- Ampliación de aceras y vigilancia para que no sean invadidas por motos, bicis, VMP, etc.

Línea adicional circular de metro que de soporte a las afueras de Madrid

Ampliar el horario y ZONAS de carga y descarga.

Red de carriles bici entre aparcamientos de coches y acera desde fuera de la M-30 hacia el centro

Eliminación de barreras y vallas (como las existentes en el paseo del prado y en la calle Alcalá desde Cibeles a Gran Vía) que impiden cruzar algunas calles, sustituyéndolas por grandes pasos de peatones que permitan cruzar en diagonal, (en encuentros de 2 calles, por ejemplo).

Fomentar el uso de vehículo de vehículo compartido eléctrico aumentado su disponibilidad mediante zonas de aparcamiento reservadas a costa de aparcamientos de residentes. Debemos cambiar el paradigma de vehículo en propiedad fomentando el alquiler con la garantía de poder disponer de esta alternativa con garantía.

Aprovechar las oportunidades de un "espacio controlado" para hacer pruebas más allá de la movilidad tradicional e incluir nuevas opciones de transporte de personas, mercancías, servicios e información, mediante drones, vehículos autónomos de reparto en la última milla, optimización de recursos existentes para nuevos

Reducción de terrazas y de espacios robados al uso vial y de ciudadanos. Creación de aparcamientos disuasivos. Fomento de pequeños vehículos de reparto no camiones o furgonetas que generan problemas de movilidad y contaminación. Fomento por sistemas de transporte masivos basados en buses de hidrógeno (ver

Una zona sin coches donde los peatones se puedan mover a sus anchas y existan carriles bici amplios para que pueda ser el modo de transporte de elección

Por mucho que quiera el ayuntamiento o Europa en Madrid es necesario el coche para realizar numerosas gestiones que sólo se pueden realizar en vehículo privado porque los tiempos de conexión son largos o porque hay niños pequeños que no pueden estar 2 horas en un transporte público (eso sin contar con pruebas médicas).

No permitir la libre circulación de vtc en vacío, que lo tienen prohibido, controlar sus hojas de ruta y sancionarlos con tantas ganas como se sanciona a los demás, las vtc son un peligro público, no hay más que ver los accidentes que provocan, su chulería barata al indicarles que realizan algo mal, su agresividad al volante. **REGULEN LAS VTC**, regulen sus precios, evitando sus "tarifas dinámicas" y hagan que cumplan las leyes, que las leyes son para todos de obligado cumplimiento. Restringir al

Para ser mucho más holísticos, deberían probarse iniciativas que afectan de forma indirecta a la movilidad, justamente porque la reducen de forma significativa:

- Elegir una zona densamente poblada y que todas las personas que trabajan en oficinas (sin atención al público), trabajen en remoto 2-3 días a la semana (compensando/subvencionando a las empresas implicadas)
- En esta misma zona probar también jornadas continuadas
- Aumentar la oferta de comercio local, hacerla más cercana, más accesible o darle más visibilidad.
- Comprobar el impacto en la reducción de los desplazamientos gracias a estas medidas (ya vimos que cuando estábamos confinados no había ni polución ni tráfico), si somos capaces de lograr un 20-30% de la reducción de la movilidad o hacer más "asíncrona" la hora punta (no todo el mundo sale a la misma hora a hacer las

Carriles de bici seguros y segregados y devolver el centro de la ciudad a los peatones.

Primero

Ampliación de áreas de aparcamiento dotadas de dispositivos electrónicos para informar, a través de la aplicación correspondiente, a residentes y no residentes en espacios donde se ha multiplicado por diez el número de habitantes. Ej. Tercio Terol (28019)

Reducción de plazas de aparcamiento en calle para ampliar las aceras. Al menos, esas aceras deberían permitir que una persona pueda desplazarse sin bajar al asfalto. A día de hoy esto es imposible en el Tercio Terol entre C/ Zaida y C/ General Ricardos en múltiples superficies. (28019 Madrid. Además, siguen existiendo

Aunque se que que no depende del ayuntamiento lo prioritario es la accesibilidad de todos los transportes públicos. Hay líneas de metro terribles la 5 y la 6 Avda de América sobre todo con las escaleras mecánicas estropeadas. Un mejor mantenimiento de todo sería un primer paso

Estaría muy bien que se implementasen exclusivamente aquellas medidas innovadoras que **NUNCA** supusieran un mayor grado de **CONTAMINACIÓN ELECTROMAGNÉTICA** o **WIFI** para su uso. **EVITAR** a toda costa la necesidad obligada de utilización del teléfono móvil para su disfrute. Nos roba independencia, salud

Entornos escolares seguros:

Peatonalizar las calles con centros educativos siempre que sea posible (calles secundarias).

Limitar acceso de vehículos a motor, velocidad y aparcamiento durante el horario lectivo.

Reducción de velocidad de los vehículos motorizados, respeto a los límites de velocidad.

Perseguir conductores que acosan a peatones, ciclistas y VMP.

- Red de carriles bici independientes y protegidos del tráfico de otros vehículos a motor
- Separación de carril bici y carril de peatón a lo largo de Madrid Río, diferenciando dos carriles independientes
- Carriles bici hasta hospitales

Restringir el uso del vehículo personal en el interior de la ciudad, en traslados de proximidad, que no atiendan a una clara necesidad, y cuando haya alternativa viable de transporte público. Y, favorecer el uso del transporte individual sostenible, con incremento y mayor seguridad de carriles bici, y, también, la creación de Carriles bici segregados del tráfico.
Extender la red de coches eléctricos de alquiler al perímetro M40
Habilitar espacios en la vía pública para poder desplazarse corriendo a pie, es más ecológico que cualquier otro medio de movilidad (incluida la bicicleta), más barata, menos peligrosa y tan saludable como la bicicleta no eléctrica y más saludable que cualquier otro medio de movilidad.
Innovaciones relacionadas con el tranvía por varias razones: Hoy en día hay sistemas de transporte relacionados con este tipo de vehículos que no necesitan de cableado aéreo o catenaria para su funcionamiento. Además son silenciosos, no contaminan en absoluto al ser eléctricos, su autonomía es amplia pues se van recargando periódicamente sin necesidad de detenerse, su capacidad, pudiendo unir varios vehículos, es grande pues pueden llevar gran número de personas, su
Sólo transporte público y mercancías
Creación de billete de viaje en transporte unificado (metro, bus, tren) en el que el viaje se determine por un periodo de tiempo máximo (por ejemplo 60 u 90
Impedir la ubicación y funcionamiento de plataformas logísticas y acceso de camiones a zonas residenciales
Facilitar la movilidad segura y accesible de las personas con diversidad funcional, que actualmente está más mermada por los obstáculos y vehículos en las aceras.
Opción FÁCIL para utilizar el servicio BiciMAD para usuarios ocasionales que no requiera una suscripción a largo plazo. Con retener un importe de seguro en la tarjeta
Foto denuncia. Habilitar un mecanismo para que los propios usuarios de las vías puedan enviar fotos a la autoridad competente en los casos de que se observen incumplimientos: aparcamiento en doble fila, en intersecciones o lugares prohibidos, etc. Esto incentivaría el cumplimiento de las normas, en beneficio de la fluidez
Creo que los semáforos, tanto para peatones como para coches, deberían cambiar su duración de la luz verde según el volumen de circulación. Así se evitarían las
Fomentar el transporte público, uso de medios de transporte alternativo, limitar el uso del coche.....lo que venía a ser la idea de Madrid central.
Nueva línea circular de metro que conecte las zonas de extrarradio sin tener que cruzar todo Madrid y reduciendo transbordos
Una línea circular de cercanías, que conecte todos los municipios más importantes
Carriles segregados para bicicletas y vehículos de movilidad personal
Mejora de vías obsoletas y estudio del tráfico para mejora de la movilidad en vehículo
Líneas de autobuses que conecten barrios y zonas escolares de diferentes barrios, por ejemplo haría falta una línea que conectasen Montecarmelo, las tablas, Sanchinarro, Valdebebas y el encinar de los Reyes
Nuevas líneas circulares de autobuses
El espacio controlado debería ser Madrid Central. Posibles medidas:
1) Limitar la entrada de motocicletas no eléctricas.
2) Limitar los vehículos comerciales diesel a determinados supuestos (incluida calidad del aire) y horarios.
3) Suprimir plazas azules (si no se ha hecho ya) y, en las verdes cobrar un mínimo sea cual sea el tiempo de estancia, el día de la semana o la hora.
4) En taxis y VTC's, limitar, las franjas horarias en las que pueden acceder los no eléctricos (controlable mediante las cámaras del perímetro).
5) Tasa municipal por cada salida de un estacionamiento público sea cual sea el tiempo de estancia.
6) Rebajar drásticamente el coste fijo mensual de las plazas para residentes de est. públicos, y cobrar adicional por cada salida en ciertos horarios.
7) Habilitar playas de carga y descarga desde las que se pueda completar el servicio con carretillas eléctricas.
Regular el nivel de ruidos y emisiones, control de calidad del aire en todos los barrios y a petición ciudadana.
Establecer zonas de bajas emisiones como colegios y centros de salud.
Supermanzanas o megamanzanas (grupos de varias manzanas entre vías principales, dentro de las cuales solo hay tráfico de residentes, impidiendo el tráfico de travesía mediante cambios en el sentido de circulación de las calles secundarias, resaltes para ralentizar el tráfico y mejorar la peatonalización, etc.).

Esta encuesta se obstina en que yo responda que sí a la necesidad de espacios controlados de pruebas, pero NO LO VEO NECESARIO. Lo necesario es crear una nueva línea de metro semi circular en la zona este que una todas las líneas radiales que emanan del centro de la ciudad. Eso ahorrará tráfico de vehículos porque muchos conductores optarán por el metro en vez del coche, y ahorrará carga de pasajeros en el metro y el autobús de las personas que quieren ir de un barrio periférico del

Eliminación del vehículo privado en la "almendra central", especialmente contaminante y perjudicial para la salud de la ciudadanía y el medio ambiente. Fomento del

El centro de Madrid, calles solo peatonales

Red de carriles de bici segregados del tráfico de coches; ampliar la zona de Madrid central, ampliación de las aceras; mas zonas peatonales;

Carriles bici segregados.

Carriles bici separados y protegidos

Ampliación de aceras reduciendo carriles para coches y ampliando la oferta de aparcamiento soterrado

Ampliación de zonas con tráfico sólo de residentes y comercio - Zonas peatonales

Implementar las ayudas para compra de vehículos eléctricos y que sean reales, no sólo para comprar un Cayene eléctrico

Salida de la bici de la acera (no acera bici) en las vías principales, en carriles separados. En vías de un carril, prioridad absoluta de la bici, con limitación del motor a

Aparcamientos disuasorios para evitar el coche en el perímetro de la M-30

Ampliación de aceras, peatonalización y carriles bici

Mejora del transporte público

Aparcamientos suficientes para residentes

Red de carriles bicis independientes del tráfico de vehículos a motor

Ampliación de aceras

Reducción de la velocidad en vías urbanas

Reducción de espacio para vehículos privados

Incremento de frecuencias de autobús

Carriles bus independientes

Utilizar transporte colectivo eléctrico

Fomentar el reparto de proximidad con vehículos eléctricos

Restringir aparcamientos para vehículos no eléctricos.

Instalar una red de recarga de vehículos eléctricos.

carril bici segregado, aceras más anchas, peatonalizaciones (y + peatonalizaciones en festivo), supermanzanas, reducción tráfico y/o limites de velocidad en entornos

- NO crear carriles bici segregados, sino seguir con la estrategia de recordar a los automóviles cuál es el carril por el que circulan bicicletas con señales pintadas en el suelo.

- NO crear más zonas peatonales ni impedir el paso a los vehículos privados, es un agravio para los residentes de esas calles (carga y descarga, reparto de paquetes, acceso a las viviendas de ancianos y personas con discapacidad). Vivo en plena Malasaña y sé lo que digo, se puede compartir el espacio de forma civilizada.

Peatonalizar es AISLAR una parte de la ciudad, y no creo que sea positivo crear en el centro una especie de "medina" árabe.

Reducir el precio del abono mensual de transporte público en Madrid.

Reducción de espacios de aparcamientos en la ciudad y parking colectivos a las afuera de la ciudad con transporte publicos para ir al centro, recarga electrica para

Creación de zonas peatonales y carriles bici por toda laciudad.

<p>Carriles bici segregados</p> <p>Supermanzanas y no solo en el centro. Los barrios también tienen problemas de contaminación</p> <p>Incentivar el ir andando, más espacio para los peatones y que las terrazas no invadan las aceras</p>
<p>Ampliaciones de aceras en toda la ciudad.</p> <p>- Crear carriles bicis separados del tráfico general</p> <p>- Ampliar la frecuencia del transporte público, disminuyendo el tiempo de espera metro, cercanías y autobús. Se usaría mucho más el transporte público de esta</p>
<p>Estudiar el impacto en la movilidad urbana a causa de la implementación del teletrabajo (trabajo en casa) en empresas medianas y grandes. Es decir, analizar la</p>
<p>Ampliar la zona SER fuera de la M30, es absolutamente necesario regular el estacionamiento en los barrios, la invasión de aceras y espacios públicos por parte de los vehículos es constante, empobreciendo la calidad de vida de los vecinos.</p>
<p>Las aceras en los barrios son muy estrechas, entre los coches aparcados y la pared de los edificios existe menos de un metro, es imprescindible ampliar éstas aceras o</p>
<p>Carriles bici protegidos.</p> <p>Reducción de espacios destinados a vehículos y ampliación de aceras.</p> <p>Apertura y conexión de parques, túneles y carreteras para uso de carriles bici para conectar barrios y otros municipios adyacentes.</p> <p>Creación de parkings específicos para bicicletas.</p> <p>Ampliación de BiciMad a barrios fuera de la M-30.</p> <p>Regulación de espacio público para el uso de las terrazas.</p> <p>Ayudas para la compra de medios de transporte ecológicos: como bicicletas, patinetes... dedicados al uso del transporte laboral y escolar, así como promocionar y</p>
<p>Prueba de bicicletas y triciclos para el transporte de mercancías y personas</p>
<p>Qué las aceras sean exclusivamente para los viandantes, y que no se pueda circular con bicicletas, patinetes, y por supuesto que las motos no aparquen en las aceras.</p> <p>Qué se cree lugares específicos para aparcar en la calle, pero no en las aceras</p>
<p>Ampliación del tamaño de las aceras e incremento del número de metros de calles peatonales y de plataforma única dentro y fuera de la M-30.</p>
<p>Más facilidad para encontrar aparcamiento</p> <p>Puntos de recarga eléctricos</p>
<p>- Red de carriles bici protegidos.</p> <p>- Reducción de carriles para circulación de coches.</p> <p>- Ampliaciones de aceras en toda la ciudad, cumplimiento de la normativa vigente: ninguna acera de menos de 1,80 m. de ancho.</p>
<p>Aparcamientos disuasorios gratuitos en las entradas de la ciudad</p>
<p>Ampliar zona parking coches en todas las cabeceras de línea metro.</p> <p>Vigilancia de la doble fila poniendo multas sobre todo en zonas escolares que en horas de entrada y salida obstruyen constantemente el tráfico y la policía municipal</p> <p>Sin olvidar el progreso y la lucha por conservar el medio ambiente, permitir la libre circulación de coches clásicos, dado su mínimo porcentaje de coches con respecto al total de vehículos de la capital y su uso mínimo. Además de ser un bien de interés cultural declarado por la UNESCO, parte del patrimonio industrial del país, que generan riqueza y cuyo mantenimiento solo depende de sus propietarios. En ciudades europeas como París tienen proyectos similares a "Madrid Central", pero</p> <p>Dejar circular a coches sin distintivo ambiental si su propietario no tiene dinero para sustituirlo por otro o dar ayudas a todo empadronado para que puedan adquirir</p>
<p>Gran estacionamiento gratuito a la entrada de cada zona de prueba</p>

Carriles bici seguros separados del tráfico motorizado.
carriles bici segregados y transporte público. Sacar el vehículo privado de la ciudad.
quemar todos los patinetes eléctricos... en un "espacio controlado"
Carril bici separado del tráfico rodado y en los tramos que coincida con éste, pasos peatonales, aceras etc marcar convenientemente quien tiene prioridad así como que utilicen las señales sonoras para advertir con antelación suficiente su cercanía.
En los espacios públicos (aceras) que conste de forma visual la licencia, aforo y espacio que pueden utilizar las terrazas dedicadas a hostelería u otros usos y espacios públicos de forma que la movilidad peatonal no se vea afectada, como por ejemplo las terrazas de los bares en todo la zona próxima al Wanda.
En los espacios públicos sin un uso concreto adecuarlos para que los vecinos hagan huertos o jardines proporcionándoles acceso a fuentes de agua y sistemas de
Mas calles peatonales en determinados día y horas
Regulación de vehículos por nivel contaminante. Contaminantes pagan tasa, a mas contaminante mayor tasa
Puntos de recarga de vehículos eléctricos aprovechando la infraestructura de alumbrado.
<ul style="list-style-type: none"> - Carriles bici protegidos y segregados tanto del tráfico como de los peatones. - Restricciones de l uso de vehículos privados a no residentes, excepto transporte de mercancías. - Ampliar las zonas de servicio de los vehículos eléctricos de alquiler hasta la M40 y centros próximos donde existan núcleos empresariales. - Incrementar los servicios de transporte público - Ampliaciones de aceras en toda la ciudad para cumplir la Ley de Accesibilidad (1.80m libres como mínimo). - Ampliaciones de las esquinas de las aceras de toda la ciudad en forma de "orejas" (como las realizadas hace años en el Barrio de Salamanca), con o sin plantaciones. - Reducción de los aparcamientos en batería por aparcamientos en línea con arbolado intermedio y banda de equipamientos (bancos). - Instalación de bancos ergonómicos (con respaldo y brazos) en las bandas estanciales creadas en las aceras de más de 3m de ancho. - Derogación del artículo de la Ordenanza de Circulación que permite el aparcamiento de motocicletas sobre las aceras de más de 3m de ancho, por los abusos que ha provocado. - Instalación de aparcamientos de motocicletas y bicicletas fuera de las aceras.
Red de carriles bici, zonas peatonales, colegios protegidos de coches y contaminación, eliminación de autopistas urbanas, control de coches que entran a Madrid, sustitución de plazas azules por verdes (máxime ahora que las terrazas han copado las plazas de residentes), ampliaciones de aceras
<ul style="list-style-type: none"> - Línea de autobús desde Plaza de Castilla hasta Ciudad Universitaria - Restricción del tráfico en el centro - Ampliación de aceras - Aparcamientos exclusivamente subterráneos
Control contaminación acústica sobre todo en zonas residenciales, limitar velocidad con badenes y haver rotondas cuando es necesario
Supermanzanas
Carriles bici menos peligrosos
Ayuda o subvenciones para adquirir bicis eléctricas, Madrid no es plano
Más transportes alternativos en los barrios que no tienen
Supermanzanas
Mejoras en el transporte público terrestre
Recogida de residuos en horarios nocturnos
#¿NOMBRE?

Red de carriles bici protegidos y segregados del tráfico motorizado para permitir a los madrileños redes de acceso rápido para poder desplazarse al trabajo en bici y
Ampliar la red de bicimad
Mayor número de aparcamientos disuasorios
Reducción de carriles en grandes avenidas e implantación de zonas verdes en el centro con carriles de tranvía; un transporte limpio y silencioso. Necesitamos más
Limitar al máximo el vehículo privado y aumentar el servicio de transporte público de superficie, sea colectivo como el bus o más restringido en plazas como los taxis, dando preferencia a vehículos eléctricos, de bajas emisiones. Hay muchas más propuestas muy interesantes de otros usuarios y la mía tampoco es muy original,
Control de tráfico por sectores en la ciudad y potenciar las vías mixtas
-Ampliaciones de aceras. -Reducción de espacios de aparcamiento. -Reducción de carriles para circulación de coches. -Coche eléctrico.
Dejar de destruir puentes, como el de Joaquin Costa y sabotear el tráfico de la ciudad de mil y una formas, como lleváis haciendo (los políticos) los últimos decenios. Dejar de prohibirlo todo y controlar nuestras vidas.
Libertad ambulatoria, cese de la política pública de restricciones por zonas básicas de salud, piensen en otro tipo de política que nos haga diferentes y sobre todo que sea válida, eficaz y comprobada para el objetivo a cumplir que no es otro que impedir la propagación del virus. Más creatividad y menos autoritarismo y
autobuses bajo demanda en los pueblos (ciertas paradas menos frecuentadas)
Aumentar la frecuencia en el metro sobretodo en las horas con más aglomeraciones como a la salida del trabajo, el colegio, universidad...
Propongo instalar sensores de movilidad en los semáforos, de tal modo que si un peatón va a cruzar una calle con semáforo en luz verde para coches y el peatón se dispone a cruzar, el sensor detecta que ha pasado la zona de seguridad de la acera cuando no puede cruzar y en ese momento saltaría un sonido de alarma. De este modo podemos evitar el número de atropellos por cruzar indebidamente y además, dado que muchas personas caminan mirando el móvil y en ocasiones no saben que están cruzando mal un semáforo y pueden ser atropellados. Del mismo modo, servirá como educación de todos los ciudadanos, ya que si cruzas mal sonará la
Arreglar las aceras que en mi barrio por lo menos están como la superficie de la luna
Carriles bici segregados
Red de carriles bici protegidos, convirtiendo el carril taxi en carril bici
Eliminación carriles taxi, pues ocupan el resto
Peatonalización de calles emblemáticas. Prohibición de entrada de coches privados no autorizados en los distritos más saturados de tráfico. Potenciar el coche
red de autobuses independientes de los coches
Mejorar el transporte público con mayor frecuencia y que tenga siempre un carril único preferente, y sobre todo que sea ecológico y que no se pueda llenar, solo
– Supermanzanas – Carriles bici segregados por todas las avenidas principales – Eliminar carriles para la circulación de los coches y utilizar ese espacio para hacer carriles bici, aceras más anchas o instalar zonas verdes y de descanso – Instalar bulevares (o recuperarlos) en las calles lo bastante anchas
Una reestructuración de las líneas de autobuses,. Una red ciclista conectada entre sí, en todo Madrid. Las supermanzanas como en Barcelona.
zonas de carril bici y patinete electrónicos independientes

Muy mal Madrid Río. Bicicletas, patinetes, etc, etc van por el mismo camino de los paseantes, con el riesgo de ocurrir un día una desgracia. Hay que estar muy pendiente, no se puede pasear con tranquilidad.

EXIGIMOS: CARRIL BICI YA!!!!!!.

Regulación más inteligente de semáforos

Red de carriles bici independientes

Reducción de velocidad máxima - más controles de velocidad

Líneas de autobús de Norte a Sur y de Este a Oeste (de ida y vuelta) en las principales calles de la "almendra central" con carriles-bus cerrados (como la Línea 27).

Pasos de cebras con iluminación en el mismo suelo además de las señales verticales.

Reducir plazas de aparcamiento para coche. Carriles bici segregados. Parking de bicis protegidos. Peatonalización de supermanzanas. Eliminación de autovías

Los carriles bici no solucionan el problema de la contaminación ni de la movilidad, porque la gente no los usa para ir a trabajar, ni lo hará. Hay que potenciar la movilidad en coches eléctricos y el transporte público. Yo empezaría arreglando las zonas donde se forman los atascos, porque son una pérdida de tiempo y dinero

Potenciar, mediante los diferentes medios y técnicas de la comunicación el uso de las bicis, patinetes y otros medios individuales de transporte.

Mecanismos para facilitar la carga de un coche eléctrico a quien no tiene plaza de garaje. Como por ejemplo la recarga de vehículo eléctrico en farolas, que posibilite

Aprovechamiento de los espacios muertos para crear aparcamiento público ordenado y gratuito, lo que despejaría las vías, aceras, carril bus, etc

Crear zonas con carril bici independiente y seguro para ver su desarrollo y animar a la utilización de este medio de transporte.

Carriles bici seguros

Reducción o eliminación del uso del vehículo privado en la mayor parte de la ciudad. Eliminación de zonas de aparcamiento que inutilizan el espacio público de forma

Ampliar las aceras, suprimiendo carriles y bandas de aparcamiento allí donde no haya ancho suficiente para cruce de dos carrillos de niño

Red de carriles bicis independientes

Ampliar la red de anclajes de bicimad

Desplazar las terrazas a la calzada si no hay ancho libre en la acera para el cruce de dos carros de bebé.

Movilidad prioritaria para conductores con discapacidad. Vigilando el uso no fraudulento de las tarjetas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.

Fomentar el uso de coches híbridos o eléctricos para disminuir la contaminación atmosférica en Madrid

Fomentar acciones de cara a disminuir el ruido

En las zonas de nueva construcción, más espacios verdes y separación entre edificios donde se pueda

- Red de carril bici protegido.

- Reducción del espacio destinado a coches, ampliación espacio destinado a peatones y bicis.

- Reducción efectiva (controlada) de la velocidad máxima permitida

- Fomento del transporte de proximidad en bici cargo

- Bonificación por baja de vehículo sin sustitución

Lean bien la convocatoria: "El Ayuntamiento de Madrid quiere impulsar [...] espacios seguros" para que "empresas y organizaciones pueden probar productos y tecnologías innovadoras en movilidad y obtener información crucial sobre su viabilidad técnica y económica" "Si tienes alguna idea acerca de innovaciones que podrían probarse para mejorar la movilidad en nuestra ciudad"

Coches solo para residentes. Carriles bici. Transporte público y de mercancías solo eléctricos

Semáforos inteligentes

carril bici segregado y seguro

Regular el estacionamiento en los barrios exteriores al anillo de la M30. Es imposible estacionar por los vecinos a lo largo del día en la mayoría de estos barrios ya que se han convertido en lugar de estacionamiento durante la jornada para gente que se desplaza hasta Madrid en su vehículo y no pueden acceder al centro, lo estacionan y desde allí usan otro transporte alternativo como bicicletas, patinetes, bus, metro...

Bicimad con opción de silla de niño para poder llevar a los niños al colegio en bicicleta.

Carriles bici separados del tráfico que crucen la ciudad

Ampliar aceras en el centro de Madrid

Prohibido circular coches excepto para abastecimiento de locales

Más calles peatonales

Más espacio para el peatón y menos para el aparcamiento. Carril bici segregado. Más líneas de transporte público que conecten con los intercambiadores.

Cambiar la forma en que se paga la Zona SER para que, en vez de pagar por adelantado un tiempo desconocido, lo que genera multas, excesos de pago e incomodidades a la hora de ampliar el estacionamiento, se pague por el tiempo realmente usado. Esto se puede conseguir reservando el aparcamiento cuando

Habilitar zonas separadas de circulación según la velocidad: alta, media y baja. Independientemente del tipo de peatón, patines, bicicletas o VMP del que se

Turbotodas, como en la ciudad de Vigo

<https://www.toyota.es/world-of-toyota/articles-news-events/que-son-las-turbotodas-como-conducir-en-ellas-toyota>

Carril bici separado en las vías más anchas. (Ej.: Cea Bermúdez)

Reducción del tráfico en calles más pequeñas. Por ejemplo, en la zona de Chamberí-Argüelles, dejar libres al tráfico las principales arterias (Cea Bermúdez, Isaac Peral, Alberto Aguilera, Guzmán el Bueno, San Francisco de Sales, alguna intermedia como Fdez. de los Ríos, etc.), y el resto dejarlas solo a residentes, básicamente

- carriles bici independientes del tráfico rodado.

- Favorecer la circulación y aparcamiento para motocicletas y ciclomotores

- Favorecer aparcamientos gratuitos para automóviles cerca de intercambiadores y zonas bien comunicadas por transporte público

- Promoción de arterias esenciales para circulación de coches

- Diseñar el anillo de carril-bici de Madrid para que se pueda recorrer sin pasar por semáforos, y conectarlo con carriles-bici radiales que permitan llegar al centro

Equidad en el reparto del espacio público: +peatonal, +ciclable, -coche. Políticas de reducción de contaminación atmosférica y acústica.

En zonas donde hay colegios, que el propio colegio facilite una zona de parada rápida para poder dejar a los niños, sin que ello suponga parar el tráfico de la calle con

Carriles bici a los colegios, acceso a los colegios libres de coches.

Prohibir el uso de patines y bicis por las aceras. NO SE PUEDE CAMINAR, NO ES SEGURO. Prohibir que motos, bicis y patines aparquen en las aceras, NO SE PUEDE

Más carriles bici. Y que sean verdaderamente seguros.

Red de carril bici independiente, supermanzanas, aceras anchas

Instalación de red de cargadores de vehículo eléctrico con facturación automática a la factura mensual de luz del cliente, de tal forma que la generación de energía por autoconsumo en las casas de servicio también a los cargadores de las ciudades. Esta medida facilitaría el despliegue de vehículos eléctricos y la instalación de

Necesitamos una App/ web que aglutine todos los medios de transporte urbanos. Actualmente cada medio de transporte va por separado. En el que puedas meter de donde a donde necesites ir y te haga una estimación en tiempo real del tiempo que vas a tardar y los diferentes medios que tienes que coger, y el importe que te va a costar. Yo metería, cercanías, metro, autobús, bici y un precio estimado del taxi. Que tenga filtros para que cada uno escoja si quiere la ruta por tiempo, por precio...

Facilitaría patinetes a todos los madrileños a buen precio y los mayores de 65 ciclomotores de 4 ruedas, con capacidad de transportar bolsas, suprimiría tanto taxi y con ello acabarían los atascos en Madrid, solo circularían estos transportes, para discapacitados y madres habilitaría vehículos apropiados, todos ellos eléctricos. Al mismo tiempo crearía aparcamientos para que los que no viven en el centro puedan acceder a estos elementos con facilidad, es un proyecto innovador pero requiere

Activación de la economía y comercios del centro de Madrid pues ha quedado demostrado que lo que reduce la contaminación son las calefacciones de los edificios

Carriles bici separados del tráfico de coches

Ampliaciones aceras

Aumento de zonas peatonales

Reducir límite velocidad

No acceso de coches contaminantes

Convivencia peatón - medios individuales de transporte (patín eléctrico, bici eléctrica, moto eléctrica, coche eléctrico)

Espacios dedicados al aparcamiento de patines, y motos eléctricas

Instalación de medios eléctricos individuales en los aparcamientos disuasorios de la periferia y en los intercambiadores

Apps integradas omni-ámbito, pruebas de aseguramiento de la seguridad, investigaciones en inteligencia de datos integrados multi-institución.

Yo creo que la gestión de los semáforos es en general inadecuada, no genera un tráfico fluido ya que en muchos casos el cambio de los semáforos no es en cascada.

Véase por ejemplo los de la calle Velazquez, tienen una correcta sincronización y cuando arrancas desde uno que se pone verde el resto van cambiando a verde

reducir espacios de aparcamiento plantando árboles y bancos para sentarse además de fuentes para beber agua en dichos espacios. eliminar todos los coches de las

Habilitación de espacios y garajes protegidos (contra robo e inclemencias del tiempo) para "aparcarse" bicis (patinetes etc.) por horas y abono. Si no tengo donde dejarla, no puedo tener una bici. En la calle se nos roban, en el ascensor no caben, en el piso no hay sitio. Fomentar/exigir que se habiliten los patios interiores de los edificios para guardarlas (donde posible). Acabar con el caos y abuso del aparcamiento, además gratuito, de motos en plazas y aceras del centro y controlarlo/ponerles multas. Acabar con la anarquía de las motos en el tráfico, se adelantan por la derecha, por la izquierda, entre vehículos... y exigirles que

Dejar más días sin tráfico de coches las zonas más contaminadas y fomentar el uso de bicicleta con incentivos a las empresas públicas y privadas, o por lo menos protegiendo su uso por encima de horarios estrictos y descompensación por la utilización de tramos en los que el coche es el dueño.

Iluminación de las baldosas de algunas aceras al pasar

En los pasos de peatones de las calles que desembocan en la Gran Vía, iluminación LED a nivel de suelo en rojo/verde para indicar cuándo se ha abierto el semáforo

* Carriles bici adecuados por toda la ciudad.

* Menos lugares de aparcamiento para coches.

* Más sitios donde aparcar bicis.

* ORA en toda la ciudad.

* ORA para residentes mucho más cara para financiar los nuevos proyectos y desincentivar el uso del coche particular.

* Más calles totalmente peatonales. Aceras más anchas reduciendo las calles de doble sentido.

-Facilitar tránsito de vehículos de 4 ruedas favoreciendo la actividad económica y residencial pero prohibiendo su estacionamiento en superficie, cuya oferta deberá ser reducida en un 40% en plazo 6 años en pro de la peatonalización.

-Bonificación al coche eléctrico y car/moto sharing con la asignación progresiva en 6 años del 50% de plazas en superficie.

-Acondicionamiento carriles bus dotando de dimensiones y seguridad para uso compartido con bicicletas y patines eléctricos limitando velocidad a 30 km/h.

-Estandarización de un sistema nodal IoT que interconecte todos los vehículos que transiten en la zona controlada de modo que se pueda optimizar su tránsito y estacionamiento.

-Potenciación taxi de menor tamaño salvo especiales y obligando al empleo de propulsión eléctrica.

-Reducción del tamaño de autobuses aumentando su cadencia y empleando propulsión autónoma y eléctrica.

Peatonalización de todo el distrito centro, excepto para residentes con plaza de aparcamiento.

Intercambiadores de transporte de mercancías donde el transportista pueda estacionar su vehículo en los alrededores del centro de la ciudad y traspasar la carga a vehículos eléctricos de reparto de alquiler compartido con base en los espacios de estacionamiento antes citados.

Espacios de aparcamiento fuera de la ciudad con ampliación transporte público para entrar al Centro de la Ciudad

Disminuir el impacto ambiental, potenciando el transporte público y privado con energías renovables
Ampliación de aceras , transporte publico no contaminante y carriles bici seguros
Carriles bici protegidos Carriles Bus y Bus-VAO Ampliación aceras Peatonalizaciones
Es una auténtica vergüenza, el tráfico de patinetes en zonas peatonales, aceras, Madrid Rio, etc, el martes 13 tuve una caída por tropezar con un patinete, mal APP que señalen sitios libres para aparcar
En la zona de Aluche Campamento, en la N5, hay cuarteles abandonados, hacer aparcamientos sostenibles y transporte público a diferentes zonas de Madrid.
Regulación estricta del tráfico rodado a través de tasas finalistas para financiar medidas contra la contaminación y a favor del transporte público. Incentivación del transporte público por aumento de líneas y frecuencias y reducción de su precio. Transbordos gratuitos entre la EMT, metro y cercanías.
-Segregación carriles bici, -Reducción de zonas de uso de vehículo privado, -Reducción de terrazas, -Mayor capilaridad de transporte público,
Red de carriles bici protegidos Red de carriles bus protegidos
Carril bici y peatonalización masiva. Otras ciudades como Sevilla han ejecutado estos proyectos y han visto transformada la movilidad sin mayores inversiones ni investigaciones en neurociencia, metafísica o ingeniería digital.
Vías electrificadas, por inducción (como los coches de choque de las ferias). Podrían circular vehículos eléctricos sin necesidad de costosas e ineficientes baterías. Se trataría de cubrir las calles de la ciudad con una plataforma conductora que hiciera posible la inducción directamente a los coches. Es algo así como los coches de
Ampliar bicimad con patinetes y coches eléctricos
Las pruebas no deberían ser solo en lugares aislados. Es necesario poder probar, con evidentes medidas de seguridad, en lugares con cierta afluencia de público.
mas pasos peatonales
-Restringir el horario de repartidores de mercancías a horarios de poco tráfico (evitando las puntas de tráfico). -Bonificar a empresas con horario flexible de entrada y salida al trabajo. -Hacer estaciones de parada de taxis y vtc para que no circulen vacios, salvo que vayan a recoger a algun cliente (esto mejoraría tambien el nivel de contaminación). -Carril preferente para las motos. -Evitar que los vtc y taxis circulen fuera del carril taxi/bus cuando este disponible. -Quitar carriles compartidos de bici y vehiculos a motor.
-En grandes calles, quitar los giros a la izquierda, aunque esten semaforizados, y obligar a los coches que giren a la derecha y realicen un lazo completo (como en
Crear una red tupida de carril bici independiente y seguro y animar a la utilización de este medio de transporte.
Hacer el acceso a Madrid central visible o MÁS VISIBLE por la cantidad de gente que entra sin ser su intención. Para ello pondría señales de preseñalización CLARAS

Detección de vehículos y peatones en semáforos para su gestión dinámica reduciendo los tiempos de espera y por tanto el tiempo de los desplazamientos.

Detección de plazas de aparcamiento libres y localización mediante aplicación móvil

Creación de carriles para acceso a zona moto/bici avanza cuando los coches estén parados

Sustituir pintura deslizante de calzadas por antideslizante y pasos de cebrá por pasos de peatones

En aparcamientos en batería, aparcar de espaldas a la acera

Señalizar las zonas de aceras donde se puede aparcar motos, bicicletas y patinetes para que no se haga de forma incorrecta.

Sincronizar los semáforos consecutivos para que dentro de lo posible no se cierre el siguiente al que se acaba de abrir.

Fomentar el uso de vehículos de alta ocupación (motos, bicicletas, coches biplaza pequeños).

Controlar mas las zonas de carga/descarga

Implantar en colegios un sistema de carga/descarga rápida de los niños

Crear más servicios en los barrios y consumo de cercanía para evitar muchos desplazamientos. Aumentar frecuencia en transporte público. Fomentar teletrabajo.

SuperManzanas

Reducir al máximo el vehículo privado.

Reducción de aparcamiento.

Permitir giros a bicicletas.

Están convirtiendo Madrid en un infierno. La gente necesita viajar, transportar cosas, moverse. Deben replantearse de forma urgente devolver a los ciudadanos todas las plazas de aparcamiento eliminadas tras tantas actuaciones: terrazas de bares expandidas al lugar en el que aparcen los coches, ensanche de aceras

Carriles ciclistas protegidos y segregados, red ciclista urbana y conexión con la interurbana, intermodalidad ciclista con transporte público, aparcamientos ciclistas

Carriles bici en autovías principales de entrada y salida Madrid, incluso con puestos de carga eléctrica

Carriles bici diferenciados y protegidos del tráfico de vehículos motorizados. Más carriles bus exclusivos, sin taxis ni "cabifys"... Restricciones de verdad al tráfico

Para buscar buenas soluciones creo que hay que empezar analizando el por qué del problema. Por ejemplo, yo uso el coche antes que el transporte público porque la diferencia de tiempo entre un medio y otro es demasiado elevada (en mis trayectos habituales 1 hora o más frente a 15 minutos). Si se optimizan las líneas de transporte colectivo de forma que se ahorre tiempo (por ejemplo 30 minutos frente a 15 en unas condiciones de cierto confort) preferiría el autobús al vehículo particular.

Red de carriles bici protegidos, caminos escolares , motos fuera de aceras , limitación de vehículos a motor privados

#¿NOMBRE?

Lo que tiene que hacer el AYUNTAMIENTO es eliminar todos esos coches negros VTCs que hacen de taxi, lo único que hacen es contaminar al estar dando vueltas y vueltas. Demencial, no hay ya taxis suficientes? Una vergüenza. También quitar los peligrosos patinetes , van a toda leche y ya he visto más de un accidente. Es una

La mayor parte de la contaminación se produce con los coches circulando en marchas cortas. Por otro lado, en madrid central gran parte del tráfico lo producen taxis y VTC circulando en marchas cortas y ralentizando la velocidad de la vía. Propongo:

- taxis Y VTC: que solo circulen con pasajero o cuando vayan a buscar a uno (hay infinidad de aplicaciones que pueden utilizar mientras están estacionados, sin contaminar ni entorpecer el tráfico)

Red de carriles Bici protegidos junto con supermanzanas

Actualizar código vial, para patinadores y semejantes, nos han olvidado. Pero si han actualizado para patinetes eléctricos. Nosotros ni por las aceras ni por carril bici

carriles Bici protegidos
ampliaciones aceras
mas semáforos
reducción de carril bus

ARAVACA.

- Ampliación de aceras (hay muy pocas que cumplan normativa) y estudio de flujo de tráfico para hacer vías de único sentido.
- Puentes peatonales de estética y representatividad (como en las Rozas) para conexión con Valdemarín sobre A6.
- Estudio de supermanzana de movilidad cero emisiones.
- Análisis de flujo de personas y mercancías entre Aravaca y distritos del centro.
- Ampliación del ramal metro ligero a Valdemarín (zona de colegios y hospitales).

Además, el “sandbox” puede ir más allá de un espacio físico concreto pues, en algunas situaciones puede ser importante hacer pruebas de optimización o gestión

Vehículos de transporte público eléctricos

Carril bici preparado y separado del resto del tráfico rodado

Reducir progresivamente las plazas de aparcamiento en la vía pública como forma de desincentivar el coche particular. Igualar el coste de aparcar en la calle al de una plaza subterránea. Evitar cualquier subvención para la compra de coches o motos. Ganaremos en economía, salud y tiempo.

Red de carriles bici y patín eléctrico protegidos de automóviles y peatones

Suprimir el carril bici de la calle Toledo pues no se usa en absoluto y genera unos atascos (contaminación atmosférica y sonora) diarios y continuos lo que perjudica total y absolutamente la calidad de vida de los vecinos. Está muy bien hablar de situaciones utópicas pero si yo vivo en el centro y me tengo que desplazar a trabajar a 40 kms de Madrid sin lugar a poder usar transporte público, necesito el coche. Y como yo muchos de mis vecinos a los que lejos de mejorarles la vida se la están complicando cada vez más poniendo más restricciones e impedimentos.

Las ocupaciones de las terrazas por bares, que antes ni siquiera podían tenerlas, ocupando plazas de aparcamiento es desolador. Y la ocupación de las aceras salvajemente por las terrazas que ya estaban es tremendo. Cruzo mi calle y para llegar a mi portal tengo que ir entre mesas de las terrazas. Y encima una pasa

Las aceras solo para peatones (las bicicletas la mayor parte no lo respetan y los usuarios de los patinetes tampoco) no dejar en las aceras patinetes, bicicletas y

Estacionamientos reservados en todos los barrios para vehículos de car y moto sharing.

Ampliación de red de carriles bici

Pacificación de tráfico en el entorno de centros educativos

Itinerarios seguros para asistencia a centros educativos en bicicleta

- Iluminacion inteligente
- Señalización inteligente
- Semaforos inteligentes
- Visibilidad sin obstaculos
- Pequeño transporte inteligente y autonomo dentro de los barrios
- mas espacio peatonal menos coches aparcados en la calle

Y mas muchos mas arboles

Aumentar en número de plazas de aparcamiento de coches, quitando cubos, paradas de taxis, plazas de bicicletas, plazas de discapacitados (muchas veces

<p>Conductores de monopatines, identificados con chaleco obligatorio reflectante con numero de "identificación/matricula de conductor" Permitido en aceras a paso de persona. Sin auriculares, sin fumar, con seguro obligatorio y con conocimiento de normas básicas de circulación. ¿Casco obligatorio?</p>
<p>accesibilidad universal: sistemas inteligentes capaces de dar indicaciones a invidentes, sordos, sordociegos, estaciones y paradas con sistemas robóticos y electrónicos para la ayuda a personas con discapacidad eliminación de barreras arquitectónicas que faciliten el transtito a personas con movilidad reducida, mayores</p>
<p>Creación de comunidades energéticas locales y usar la movilidad sostenible como núcleo para su implementación</p>
<p>Red de carriles bici protegidos</p>
<p>Fomentar el uso de carros electricos, con subsidios para adquirirlos</p>
<p>Sean estrictos con los vados de garajes que no están pagando. Retiren la placa y sancionen al propietario.</p>
<p>Libertad de aparcamiento para todos los madrileños, en cualquier barrio. Eliminar carriles bici, que ya pueden ir por la calzada. Motos atronadoras perseguidas</p>
<p>Aumentar el transporte público y limitar el uso de los vehiculos particulartes(coches).</p>
<p>Reducción del espacio dedicado a circulación y aparcamiento de coches, prioridad al transporte público, bicicletas y zonas peatonales.</p>
<p>Carriles bicis segregados y conectados entre sí.</p>
<p>ampliación de aceras en toda la ciudad y en aquellas rotondas y sistemas de rotonda simplificar el recorrido de los peatones agilizándolo</p>
<p>Carril bici protegido, especialmente conectado colegios con su entorno y los parques más importantes. Realmente iría en bici a llevar a los niños al cole y luego al</p>
<p>Que las terrazas no estén situadas en los aparcamientos,era temporal y se ha convertirdo en algo fijo .Dnd aparcas tu coche o moto si está todo vayado con mesas?</p>
<p>Todas las sugerencias están bien pero creo que lo más efectivo es promocionar un transporte limpio y sostenible como las bicicleta aunque no sea usuario. En este</p>
<p>Añadir un tipo de asfalto que reduzca ruido y probar (como se ha hecho en otras localidades) a pintar las vías de colores que reduzcan la absorción de luz solar y</p>
<p>Carriles bici segregados en grandes avenidas. Supermanzanas. Ampliación de espacios peatonales</p>
<p>Reducir aceras enormes como en la Gran Vía. Prohibición del uso de bicicletas en el casco urbano. Su uso es anecdótico y provocan muchas situaciones de peligro. Restringir el número de licencias de taxi. Prohibir que los taxis circulen sin pasajeros. Reducir el número de autobuses y líneas racionalizándolas y que no haya varios autobuses que comparten gran parte del itinerario. Construir grandes aparcamientos en altura para favorecer el aparcamiento de los vehículos y evitar que anden dando vueltas buscando un hueco donde hacerlo. Super manzanas de calle compartidas bici - coche a 30 Kmh; carril bici separado en las mayores avenidas norte-sur y este-oeste; reducción de carriles para coches. Restricción de acceso de todo lo que está fuera de la M-30. Favorecer la compra de coches híbridos compartidos por barrio, entre residentes. Ampliar zona Instalar en las calles mas transitadas dispositivos que, al paso de los vehículos, generen electricidad que se utilizaría para dotar a la ciudad de puntos de recarga para Adopción de un billete de transporte único (para todos los transporte de la ciudad) y un sistema tarifario más flexible. Abonos semanales, abonos en función de la ¿Aquí nadie piensa en los peatones? Vivimos en una ciudad tremendamente hostile para las personas que van andando, que al final son la mayoría de los transportes.</p>

Ampliación espacios de aparcamiento

Red de carriles bici protegidos - imprescindible! Reducción de espacios de aparcamiento. Reducción de tráfico en las calles donde hay entradas y salidas de colegios

Me genera dudas lo de los espacios controlados, nos responderán a una situación real.

Implantaría de manera decidida los carriles bici seguros, aislados, y suficientes, no como ahora que son peligrosos y no generan la confianza necesaria para utilizar la bicicleta.

Pondría el transporte de mercancías fuera del los horarios convencionales.

Aceras mas anchas y menos espacio para los coches y para las terrazas.

Incorporar en la calzada carriles exclusivos, tipo carril bus, para bicicletas y patinetes eléctricos, o limitar directamente a los vecinos y transporte público el tráfico de coches en la almendra central de la ciudad. Aumentar los puntos de conexión eléctrica y aparcamientos más seguros para estos vehículos.

Regular que las terrazas no sean estructuras fijas, que su mobiliario no se apile en la calle, que el espacio ocupado por ellas se limpie por los propietarios de dichas

- Fomento del teletrabajo. Incentivos o beneficios fiscales para empresas, o en la compra de material para trabajo en remoto o utilities domésticas.

- Aparcamientos disuasorios de entrada a zonas de riesgo de congestión. Abonos para usuarios frecuentes.

- Expansión de red BiciMAD. Continua mejora de los carriles bici. Carriles rápidos.

- Relajación de normas de tráfico para bicis. Semáforos a discreción del ciclista.

Con que dejeis de hacer una ciudad-carcel...

- Crear carriles bici de verdad. Es decir, que no sean compartidos con vehículos a motor que ponen en riesgo la vida de los ciclistas y de la ciudadanía en general contribuyendo a la contaminación del aire.

- Dar prioridad al transporte público y a los peatones. Reduciendo el espacio para vehículos privados y reutilizarlo para buses y peatones.

Las tres primeras me parecen importantes, pero si me tuviera que quedar con una, la ampliación de aceras en toda la ciudad.

Supermanzanas y carriles bici SEGREGADOS en las grandes arterias como Cea Bermúdez, José Abascal, Castellana, etc.

Potenciar la movilidad eléctrica en todas sus variantes.

Erradicación precoz de los vehículos contaminantes tanto del aire como de la acústica.

Mayores bulevares con mayor zona peatonal en grandes vías y eliminación del tráfico paulatinamente (Castellana, Ppe Vergara, Gran Via, Goya, Velázquez, Serrano).

Facilitar todas las empresas de movilidad eléctrica su implantación y zonas de aparcamiento exclusivas.

Carril de movilidad sostenible (bicis, patinetes y similares) y una REGULACIÓN sensata y precoz no las estupideces y contradicciones de ahora. Iguales derechos y deberes de alguien que se desplaza en patinete o e-bike que alguien que prefiere ir andando.

Aparcamientos disuasorios masivos a las afueras de la M-30 y conexiones continuas con el centro.

Redistribución del espacio urbano y sus prioridades: primero el peatón, después los demás (bicicletas y patinetes, transporte público, vehículos no contaminantes,

Regulación descarga nocturna de mercancías, acceso al centro de forma alterna por viviendas, no por matricula coche, agilizar ascensores en todas estaciones metro,

Sensores en calzada q regulen semáforos según tráfico

El espacio controlado debe ser todo Madrid. Esta ciudad necesita una regulación de movilidad y urbana a favor de las personas y no del coche. Aplicarlo en un espacio controlado solo trasladará y agravará el problema en otras zonas. Ahora a raíz dl covid se ha visto que el teletrabajo a ayudado a mejorar la movilidad es una actuación que no depende le ayuntamiento directamente. Pero el ayuntamiento puede favorecer a que empresas que se establezcan en Madrid con teletrabajo se

Aún hay zonas en Madrid donde la movilidad peatonal es muy difícil. Un ejemplo es la avd del Talgo donde los vecinos para subir a la avd. de Europa tienen que hacerlo en coche y si quieren ir andando lo tienen que hacer por un camino paralelo a la carretera de Humera sin iluminación y con el peligro que conlleva caminar a menos de medio metro del tráfico de la carretera. Tememos que algún día haya un accidente. Innovación Sí! Pero primero hay que atender las peticiones de movilidad peatonal que se llevan haciendo desde hace años al ayuntamiento y que no se atienden!!! Y nada que decir de la pasarela peatonal en el mismo punto para acceder a la Casa de Campo.... Hoy para ir a la Casa de Campo andando los vecinos de la avd. Del Talgo tienen que salvar las vías del tren y la M-503... las

POR FAVOR, APRENDAMOS DE UNA VEZ DE LAS CIUDADES QUE FUNCIONAN, COMO LA GRAN PARÍS, Y FOMENTEMOS EL USO DE LA BICICLETA - CARRILES BICI

Los proyectos son infinitos e incluso están testados y aplicados exitosamente en cientos de ciudades. La verdadera innovación sería que los políticos se pongan de acuerdo para sacar adelante estos proyectos tan necesarios, en vez de perder el tiempo compitiendo por ver quién se pone la medalla.

- Autobuses con cámaras para pillar y sancionar a los que paran en el carril bus
- Líneas de autobús rápidas por los ejes principales de la ciudad
- Ensanchar aceras en zona museos Thyssen-CaixaForum-Reina Sofía

crear zonas seguras para niños y mayores

Creación de súpermanzanas en las que se restringiera el tráfico de vehículos, aumento de zonas peatonales y verdes, fomento de formas ecológicas de transporte, Instalación de semáforos "concienciadores", con cámaras y pantallas luminosas que adviertan al conductor de que no lleva casco, o el cinto puesto, etc., y que no cambie a verde hasta que esta situación remita (ver esta situación experimentada en la ciudad de Buenos Aires, Argentina).

Sustitución, lo antes posible, de autobuses y taxis actuales por eléctricos y que hicieran algo de ruido al desplazarse, para evitar sustos y atropellos.

Mejorar frecuencias de transporte público, desmovilizar transporte privado, es el auténtico generador de atascos y contaminación, promover carriles bici-patin

https://l.facebook.com/l.php?u=https%3A%2F%2Fmats-sanidad.com%2F2021%2F04%2F19%2Fsin-atencion-primaria-no-hay-salud%2F%3Ffbclid%3DIwAR3U33orJ00M_qaJNIDVXN09oCACOI1XZISTZGnZ7reGCRcqu0SU0u1hYUU&h=AT2BOUv-Ok-vlpe-hGBJr0zAGCTG67cuiGeimKfu2INr6sglxrtfIOuN9I0YedQyQCzu7dSXNM7xxP83TVdxts7rq5ClbBf5TYdyusF1HeJbr9XMvMIxRoyS4RnX&s=1

Aparcamientos disuasorios a 3€ todo el día al lado de intercambiadores e incrementar el número de intercambiadores + dotarlos a todos de accesibilidad real para reducir el uso del coche, además de bajar el precio del bono mensual y aumentar frecuencia del transporte público para que vaya menos masificado y hacerlo más

Metro funcionando 24h.

red de carriles bici protegidos

reducción de carriles para coches

Coches sin conductor

Carril bici separado de los coches, súper manzanas.

Espacio controlado es una expresión trampa. No está claro lo que signifique ni lo que se desea. Van a controlar la movilidad en alguno puntos de la ciudad? Si es así

Tranvía y carril bici segregado entre Atocha y Plaza de Castilla

Crear una línea de autobuses de la EMT que una el Polígono de las Mercedes por la carretera M214 con el intercambiador de Puerta de Arganda (Vicalvaro) y que

Ampliaciones de aceras en toda la ciudad . 1 .80 metros de ancho

Ciclovías protegidas, segregadas del tráfico de vehículos motorizados.

Conectar todos los carriles-bici.

Eliminar carril 30 con prioridad a bicicletas y convertirlo en carril-bici.

Proteger todas las manzanas de calles estrechas dentro de M-30, limitando el paso de vehículos a residentes, transporte público y emergencias.

Eliminar plazas de aparcamiento existentes en las dos aceras, en vías de un carril por sentido: como mucho una sección de la vía para aparcar, ampliando acera en la otra o creando carril-bici.

Ampliar Madrid Central más allá de M-30.

Creación de vías rápidas para eliminar el paso de vehículos contaminantes a través de la ciudad; obviamente, utilizando M-30, M-40.

Carriles bicis SEGREGADOS uniendo los principales puntos de la ciudad.

No se trata de innovación, pero me parece importante:

1. Transbordo gratuito entre EMT, metro y cercanías Zona1. Control por tiempo y zona.

2. Zona SER o preferencia a vecinos en zonas que lindan con la M30 y quedan fuera del actual perímetro de control de aparcamiento horario.

-Apaciguar el tráfico de vehículos haciendo más difícil que se consigan velocidades altas dentro de la ciudad. Esto se consigue eliminando carriles, estrechándolos y haciendo que el coche tenga que reducir su velocidad para que todos podamos convivir en las calzadas.

-Eliminación de las llamadas "autopistas urbanas", que no existan carreteras dentro de la ciudad y por supuesto dentro de los barrios.

-Ampliar el horario SER 24/7 para evitar el flujo de vehículos los fines de semana. Además se recaudaría más a las arcas del ayto.

-Peatonalización 100% de zonas sensibles por cercanía a centros educativos, hospitales, centros 3ª edad...

-VIGILANCIA y SANCION por parte de las autoridades de todos aquellos que infrinjan la normativa, vehículos transitando por espacios peatonales, aparcados sobre

Red de carriles independientes para bici y monopatin

Que en cada calle y cada manzana haya un pequeño espacio para que puedan aparcarse bicis y patinetes, ya sean de alquiler o no, y así evitar que los dejen sobre las aceras.

Más protagonismo del peatón en el diseño urbanístico: Aceras más anchas en barrios antiguos (Vallecas, Usera...). Que en algunas rotondas y cruces el peatón no

- Red de carriles bici protegidos.

- Ampliaciones de aceras en toda la ciudad, cumplimiento de la normativa vigente: ninguna acera de menos de 1,80 m. de ancho.

- Reducción de espacios de aparcamiento.

- Reducción de carriles para circulación de coches.

Que el metro funcione correctamente, no como ahora. Con eso ya tendríamos un gran paso en movilidad sostenible.

Limitar el número de ocupantes que puedan circular por el centro de la ciudad en coche. Eliminar vehículos que sólo transporten a una sola persona o una persona sin carga. Priorizar el transporte de personas de movilidad reducida. No tiene sentido mover el peso contaminante de un coche para sólo 70kg ...

Derribar barreras que impiden la libre circulación de mayores y sillas de rueda como la que hay en la calle Los Peñascales/Dr. Esquerdo

Parking de bicis particulares protegidos, con sistema de seguridad (sistemas de anclajes con códigos electrónicos,) ubicados en esquinas, salidas de metro, etc

Pensar en la movilidad de Madrid, de todos los barrios no solo de los barrios del centro. Las soluciones de unos igual no son adecuadas para los otros.

Hace falta una línea de metro circular externa que comunique los nuevos barrios y mejore la movilidad entre barrios y además accediendo de manera más ágil al resto de líneas del metro.

Las terrazas que sean terrazas no mega construcciones cerradas que impiden la visibilidad.

Mejora de la red de transporte público del ayuntamiento, y negociación con la Comunidad para mejorar tanto las infraestructuras, como aumentar la flota de

Ir aumentando progresivamente las facilidades para el acceso de discapacitados a todo tipo de transportes tanto en rampas, ascensores o la reducción de mobiliario urbano que signifique obstáculos para los accesos. En el caso de los minibuses de distrito, hacer que las frecuencias sean constantes para aumentar la costumbre de

Quizá lo que propongo es demasiado innovador, que la Policía Municipal haga su trabajo:

- Multas a motos mal aparcadas: a menos de 2 metros de señalizaciones del suelo para ciegos, motos aparcadas en paralelo a la calzada en doble fila, motos, bicis y patinetes aparcadas en aceras de menos de tres metros...
- Circulación de bicis, motos y patinetes por las aceras.
- Circulación en sentido contrario
- etc

Mayor número y oferta de vehículos no contaminantes.

Retomar la iniciativa de Carmena y su equipo de Madrid central.

Rehabilitación de los cuarteles de la carretera de Extremadura en vivienda social, espacios culturales de libre acceso (salas de exposición, talleres formativos, albergues, etc, etc) recinto ferial, espacios de coworking...

- Tramos, vías, incluso circunvalaciones de exclusividad para vehículos sostenibles. Crear una red, como la de coches, pero para opciones de movilidad sostenible y a otra escala. Emplear la red actual de vías para coches para abrirlas sólo al paso de vehículos sostenibles. Movilidad y seguridad de la mano. SUPERMANZANAS.

- Diferenciación de tramos de distintas velocidades con colores, distintos pavimentos o alturas de aceras. Las calles o tramos de 20km/h o 30km/h no son respetados por los coches salvo cuando están alzados a la altura de aceras o con pavimentos de piedras.

Después de los últimos cambios que ha provocado la pandemia en el ámbito del teletrabajo creo que podría ser positivo tener un registro anónimo de los días, horas y trayectos que las personas tienen previsto coger el coche durante la semana. Este registro serviría para ajustar los modelos de previsión del tráfico en las diferentes

Proyectos de movilidad con aeronaves (incluyendo drones) entre Madrid y localizaciones/poblaciones satélites sería muy interesante también debido a las

- Supermanzanas
- Ampliación de aceras
- Carriles movilidad alternativa al actual (bicis...)

- Placemaking previo al cambio de usos en la sección de la vía pública (ejemplo en Riga: <https://vimeo.com/110836621>)

- Semaforización inteligente en base a la presencia de peatones en lugar de con ciclos planificados para regular la circulación en la calzada.

- Fotodenuncia para EMT con la que poder denunciar infracciones en carril bus.

Lanzaderas norte-sur, este-oeste, para que los trayectos grandes que realizamos muchas personas sea a modo de lanzadera rápida, pudiendo usar medios más sostenibles una vez que se llega al norte desde el sur, por ejemplo, ya el desplazamiento en la zona norte de forma más sostenible, pero habiendo ahorrado tiempo y

Transporte de paquetería por drones

Acceso automático a transporte público

Reciclaje por dinero

- Eliminación de todos los scaletrix de la ciudad convirtiéndolos en bulevares
- Carriles bici segregados
- Si se eliminan plazas de parking sugerir opciones para aparcar los coches

Crear una Red de calles secundarias con uso exclusivo para bicicletas y acceso a garajes y carga y descarga, que vertebrén barrios y sirvan de vías de comunicación entre distritos.

Mejorar el tráfico mediante IA, dando prioridad a semáforos inteligentes y utilizando la conectividad con coches a través de smartphones para diseñar rutas alternativas.

Protección y señalización del carril derecho para circulación de bicis sin peligro.

Carriles bici protegidos

Preguntar a conductores de autobus y taxistas, que ellos están todo el día en la carretera y sabrán propuestas.

Ampliar todas las aceras a 2m de ancho (mínimo) eliminando espacio para el coche. En los casos en los que esto elimine por completo los estacionamientos, se procederá a declarar la calle como prioridad peatonal.

Implementación de una red de carriles bicis protegidos con continuidad y que permita la movilidad en toda la ciudad y buscar continuidad con municipios limítrofes.

Ajustar la coordinación de semáforos y demás señalización al ritmo ciclista y/o del peatón (según el caso), y no a la velocidad del coche.

Interrumpir la circulación entre vías principales a través de zonas residenciales, impidiendo el tráfico a través de ellas (concepto de supermanzanas). Por ejemplo, se podría empezar entre castellana y Bravo Murillo, interrumpiendo el tráfico entre ellas (excepto en las grandes arterias como Raimundo Fdez Villaverde) o entre

Red de carriles bici protegidos

-Supresión radical del aparcamiento en doble fila, incluso a la hora de salida de los colegios

-Fomentar el transporte colectivo, que no es lo mismo que el público. Por lo tanto, los carriles bus deben ser solo para los autobuses, ya que los taxis son medios de transporte individuales, que en ningún aspecto mejoran la circulación por su uso en lugar de vehículos particulares.

-Desde hace mucho tiempo, se nos viene diciendo que existe un ordenador para el control de los semáforos. Caso de haberlo, su software deja muchísimo que desear. No es tan difícil hacer una regulación teniendo en cuenta la velocidad de los vehículos y la densidad de tráfico.

carriles bici segregados y protegidos en la mayor área posible de madrid

- Red de carriles bicis protegidos y accesibles para todos los ciudadanos, desde pequeños a mayores.

- Limitaciones más estrictas al transporte con vehículos de combustión.

- Potenciar el transporte sostenible a colegios y centros de trabajo mediante incentivos culturales.

- Limitar el tráfico en los alrededores de los colegios durante la entrada y salida.

- Limitar el número de carriles para vehículos y aumentar el espacio para los viandantes.

- Potenciar el transporte de mercancías mediante vehículos eléctricos y/o bicicletas mediante estímulos fiscales.

Habilitar zonas carga-descarga apartadas e independientes de las vías ordinarias de circulación.

6ª). Describe brevemente algún proyecto innovador en materia de movilidad, especialmente interesante para la ciudad de Madrid, que consideres que actualmente no es posible realizar

Monitorización, medición y análisis de usuarios relacionados con la movilidad, para generar datos y poder tomar decisiones según los resultados.

La mayoría de las medidas más interesantes y sostenibles para Madrid son realizables y ya son aplicadas en muchas otras capitales europeas (carriles bici segregados, supermanzanas, peatonalizaciones, etc.). Es necesario avanzar en esos frentes antes de desarrollar cuestiones como el vehículo autónomo.

Carriles bici separados del tráfico motorizado, incrementando la frecuencia de transporte público y empleando los carriles extra que actualmente se emplean para tráfico motorizado privado en la ampliación de aceras y carriles bici.

No necesitamos ideas rompedoras o imposibles llenas de tecnología de último nivel. Necesitamos que se lleven a cabo políticas de transporte sostenible de manera

Al igual que se hace para bicicletas, designar espacios fijos para vehículos compartidos (Cafify, Cartogoo, etc.) de modo que sepas siempre el sitio mas cercano a tu
Hacer cumplir la normativa de emisiones a los vehículos VTC.

Todo es privatizar, lo que tienen que hacer es mejorar y reforzar el transporte público, metro, autobús y taxis.

Transporte público, de superficie, exclusivamente eléctrico, con pila de hidrógeno o de GNC

Taxis, VTC por petición, que dejen de circular vacíos. Aumentar el transporte público. Facilitar el transporte en coche particular si van 4 pasajeros o más.

Centraría los esfuerzos en ver cómo se pueden aplicar en nuestra ciudad innovaciones y medidas que ya se están probando en otras, como:

- supermanzanas
- semipeatonalizaciones
- autobuses express

Y creo importante avanzar antes en el fomento y concienciación de la movilidad sostenible (transporte público, bicicleta - creando o adecuando infraestructura -, peatonalización..) para que el resultado de las pruebas sobre innovaciones tengan sentido. Difícilmente va a aceptar la ciudadanía según qué experimentos si no hay

Puntos de recarga privados para vehículos enchufables en vías de vivienda única

Cámaras de seguridad en los vehículos para investigación de accidentes, daños y vandalismo

Conexión de las líneas 7, 9 y 10 entre las estaciones Avenida de la Ilustración, Herrera Oria y Begoña, que mejoraría mucho la movilidad en la zona norte de Madrid.

Que se vean los nombres de las calles y los números de los portales, de esta forma se facilitará la localización y se reducirá el tiempo de circulación

Peatonalizar el centro y permitir sólo tráfico de bicis y otros vehículos sostenibles

Supermanzanas

1. Geofencing: Es un perímetro virtual que controla el movimiento de vehículos dentro de un área. Se puede utilizar para que dentro los vehículos usen el motor eléctrico, o limitar la velocidad de patinetes de alquiler o de autobuses de transporte público. +: t.ly/BaXP
2. Supermanzanas: Recuperar el proyecto Madrid Centro que consiste en remodelar el centro de la ciudad para convertirlo en supermanzanas, una agrupación de manzanas en cuyo interior se restringe el tráfico y se amplía el espacio peatonal +: t.ly/P6yb
3. Red ciclista de carriles segregados en función de la jerarquía de la vía, la demanda, intensidad, velocidad y espacio disponible, de acuerdo con el Manual de Diseño de Infraestructura Ciclista de Madrid.

- Aparcamientos cerrados de bicicletas, con acceso con tarjeta como BiciMad.

- incluir desplazamiento en bici en apps municipales y del consorcio de transportes.

- reducción fiscal a empresas y entidades que faciliten el traslado en bicicleta de sus empleados

- carriles bici segregados en la calzada, modelo calle Santa Engracia

- peatonalización / cambios de sentido / carriles bici de segmentos de calles para evitar que se conviertan en "atajos" para tráfico motorizado: ejemplo, calle Reyes que ha evitado que se use Amanuel como atajo.

- peatonalidad de avenidas en festivos

- gratuidad de bicicletas BiciMad en festivos

- peatonalidad de manzanas adyacentes a colegios de primaria, en horas de entrada y salida de alumnos.

- incentivar fiscalmente horarios laborales fuera de hora punta

- ayudas económicas para empresas o entidades que instalen duchas y vestuarios para sus empleados.

Prohibición de circulación a taxis vacíos que no sean cero emisiones, una parte importante del trayecto diario de los taxis en la ciudad se realiza vacío, añadiendo tráfico y contaminación en las principales vías de la ciudad. A cambio se pueden aumentar las paradas de taxis o crear puestos conectados a internet de llamada

Mejora de carriles bici, y multas para los que andan en monopatín eléctrico fuera del carril bici o crear carriles para estos

Es un tema que no tiene solución mientras el ciudadano no se mentalice, en serio, de utilizar el servicio público.

Resuperar la movilidad en vez de eliminarla y hacer la ciudad intransitable dividiéndola en pequeños pueblos inconexos. Recuperar aparcamientos para los coches Supermanzanas y Peatonalizaciones.

Garajes para bicicletas, para residentes, pues el tener que subirlas al domicilio al ser bastante incomodo y a veces engorroso limita mucho su posesión y hay que

Libre circulación para todos los vehículos del municipio de Madrid. Sistemas de control por cámara en la entrada del municipio para que éstos vehículos paguen tasa de entrada. Estas tasas serían disuasorias y fomentarían el transporte público de aquellos usuarios de vehículos que entran todos los días al municipio de Madrid. La

No creo que exista un proyecto que no pueda ser puesto en marcha, lo que suele faltar es iniciativa y voluntad política para explicar los proyectos, ejecutarlos y

Eliminar semáforos

Mini coches para la ciudad

Uno de los proyectos más transformadores de las últimas décadas fue proyectado en Nueva York durante la administración de Bloomberg (2007-2013) por Janette Sadik-Khan. Dejó constancia de esta gran renovación urbana en su magnífico libro 'Street Fight'. Logró rediseñar cientos de cruces para mejorar la seguridad a la vez que hacía el tráfico más fluido. Rescató el espacio público del uso privado creando más de 60 plazas nuevas. Incorporó más de 600 km de vías segregadas para

Aparcamientos de bicis automatizados: <https://www.youtube.com/watch?v=OgOnhg5AtJw>

Aún hay zonas en Madrid donde la movilidad peatonal es muy difícil. Un ejemplo es la avd del Talgo donde los vecinos para subir a la avd. de Europa tienen que hacerlo en coche y si quieren ir andando lo tienen que hacer por un camino paralelo a la carretera de Humera sin iluminación y con el peligro que conlleva caminar a menos de medio metro del tráfico de la carretera. Tememos que algún día haya un accidente. Innovación Sí! Pero primero hay que atender las peticiones de movilidad peatonal que se llevan haciendo desde hace años al ayuntamiento y que no se atienden.!!! Y nada que decir de la pasarela peatonal en el mismo punto para acceder a la Casa de Campo.... Hoy para ir a la Casa de Campo andando los vecinos de la avd. Del Talgo tienen que salvar las vías del tren y la M-503... las ciudades están diseñadas para los coches.

Mi petición es realizar vías de circulación peatonal que permitan a los vecinos de la avd. Del talgo y de Aravaca moverse sin necesidad de coger un coche

Diseño urbano para las personas. Madrid se ha ido diseñando para el coche, su circulación y su aparcamiento. Si quieren algo que se sabe que este ayuntamiento no

En Madrid hay mucho margen para implementar soluciones de movilidad sostenible. Lo que ha faltado ha sido voluntad política.

Todos posibles en 2021 son conocidos

Ya existe y se llama Madrid Central. Existe desde hace 20 años (!!!) en otras capitales europeas. No sirve invertir en tecnología para mejor aparcar (balizas, apps, ciudad inteligente) . Hay que obligar a usar el coche privado lo menos posible. Es innecesario en el centro de Madrid. Pero para que funcione bien, hay que ofrecer Tener una previsión ajustada del tráfico que va a haber un día, hora y trayecto concretos basado en datos que los propios usuarios hayan incluido en el sistema.

Creación de supermanzanas. El transporte público es muy bueno por lo q

Casi todas las propuestas son implantables a corto o largo plazo. La prioridad debería ser reducir el transporte individual, y medidas que no requieran un exceso de volver a incluir tranvías en ciertas vías del centro para eliminar autobuses/taxis.

Los carriles bici son un peligro. Realmente se están haciendo las cosas sin un proyecto realmente ambicioso hacia la sostenible y el medio ambiente. Si realmente queréis que Madrid sea una capital referente hay que empezar a hacer autopistas para bicis, patinetes y todo aquello que no contamine. El acceso a las ciudades por vehículos de todo tipo tiene que acabar ya. Hay que aumentar la electrificación para los coches y prohibir la combustión. El centro de Madrid debe ser el corazón de partida para un desarrollo hacia la periferia de bienestar y apertura al nuevo cubismo de los ciudadanos que vivimos en Madrid y todas aquellas personas que nos

Como ya han dicho las medidas que más necesita Madrid son perfectamente realizables: carriles bicis segregados en los grandes ejes (Castellana, Dr.Esquerdo, Av.Mediterráneo...), ZAV en barrios colindantes a la M30, y sobre todo un cambio de mentalidad a a hora del diseño urbanístico donde el peatón sea la prioridad, luego bicis, motos y por último coches.

Ahora bien, por pedir algo que sea muy difícil de realizar es el soterramiento de la M30 Este y hacer por encima un parque y un carril exclusivo para trolebús y

Todos son posibles de realizar. Sólo hace falta que la alcaldía tenga el valor de empezar a sacar el coche de la ciudad!

Ampliación de zonas de carga y descarga

La mayoría de los ciudadanos quiere menos coches por las calles. No se trata de que sean eléctricos o no, sino de que sean menos. Si no hay coches, la gente sale a pasear más, hay más gente que se desplaza caminando, las calles se llenan de ciclistas y ya no son necesarios los peligrosos carriles bici segregados.

No hay nada que no se pueda realizar simplemente con voluntad política por cambiar la situación insostenible de la circulación en Madrid. Solo con echar un vistazo al listado de medidas de este formulario hay muchas de ellas que no necesitan ni siquiera inversión económica. Únicamente hay que cambiar la forma de moverse

Interconexión entre coches, semáforos, señales y demás para ir probando la movilidad de coches autónomos eléctricos.

Aparcamientos para residentes.

Crear una nueva línea de autobuses de la EMT que una el polígono de las Mercedes(C.C.Penilunio-Fin de Semana)- Puerta de Arganda(Vicalvaro) por la carretera M214 subir por la calle Minerva pasar por el parque tematico(Faunia),seguir el recorrido por Moratalaz hasta llegar al Centro de Madrid(Sol) evitando que los

Autorizar el acceso para circular y aparcar, unicamente a los vehiculos particulares empadronados en madrid capital . No contemplando la antigüedad de matriculación de dichos vehiculos . Incrementando el transporte publico y aparcamientos fuera de la ciudad para asi facilitar el acceso

Ningún proyecto innovador es imposible de realizar, sólo es necesario voluntad política, consenso y diálogo para llevarlo a cabo.

Creación de supermanzanas, ciudad 15 minutos, carril bici segregado obligatorio en todas las víasprincipales, restricción total del tráfico a no residentes.

Más plazas de aparcamiento público en los barrios para evitar entrar con el coche en el centro de Madrid

Reducción ruido coches

Crear una red suficiente de carriles bici para garantizar un acceso rápido y razonable a todo el casco urbano de uso exclusivo o prioritario a vehículos limpios y

Mi propuesta sobre movilidad, es tratar de dar uso al Teleférico que actualmente va de ninguna parte a la nada.

Prolongarlo hasta el intercambiador de Móstoles y al de Moncloa.

Con 5 Torres más se le daría uso a una infraestructura ahora infrautilizada.

Cualquier proyecto se puede realizar en la ciudad, solamente hace falta voluntad política

bicicletas por la M30, M40, M50

Restricción del uso del vehículo privado

Apostar por un urbanismo más compacto y una política de vivienda que no expulse a la población de la ciudad. Reduciría los desplazamientos, con ganancias en

Espacios camper friendly en casa de campo

Peatonalización especialmente y conexión de áreas verdes. Mejora de la sostenibilidad de Madrid, ya que en unos años habrá aún más población y la salud, la

- peatonalización de calles dentro de Madrid Central para potenciar el uso de bicicleta/transportes sin motor.

- Mejorar circulación en M30 y M40 cuando hay incidencias que generan fuertes atascos.

Reforzar y mejorar los carriles bici con el fin de que sean menos peligrosos

Creacion de espacios peatonales, priorizandolos sobre el automovil privado

Priorizar autobuses y taxis ecologicos: hidrogeno gas electricos...

Carriles bicis segregados

Billete unico de transporte publico de multiples transbordos durante un periodo de tiempo.

Anillo de metro o tren a la altura de la m40 para facilitar el transporte en la capital.

Restriccion al trafico en areas de madrid, "supermanzanas"

Entornos de tráfico lento en el entorno de los centros educativos y areas de parques (demasiado trafico y rapido en el entorno de parques donde hay niños y mayores.. con badenes se resolvería.)

Creo que todo es posible, regular y restringir el tráfico solo a la gente que lo necesite de verdad en trayectos con niños a colegios y pocas opciones más. Si hay opción de transporte público para los adultos fomentarlo o penalizar el uso del coche, favoreciendo la alta ocupación de los vehículos, por ejemplo, si van compartidos por

Eliminar toda circulación de vehículos con más de 10 años

Líneas de tranvía en grandes zonas peatonalizadas.

La electrificación total en las zonas más congestionadas requiere de una mucho mayor inversión en cargadores EVC previa y la conducción autónoma en vehículos

La mayor parte de la contaminación se produce con los coches circulando en marchas cortas. Por otro lado, en madrid central gran parte del tráfico lo producen taxis y VTC circulando en marchas cortas y ralentizando la velocidad de la vía. Propongo:

- taxis Y VTC: que solo circulen con pasajero o cuando vayan a buscar a uno (hay infinidad de aplicaciones que pueden utilizar mientras están estacionados, sin contaminar ni entorpecer el tráfico)

Una red de carriles bici conectados y seguros . Expulsar motos, de alquiler de aceras , control automático del espacio público privatizado por las terrazas en las

QUITAR TODO TRÁFICO RODADO EN MADRID, salvo EL SERVICIO PUBLICO, BUS, Y TAXIS

Estoy de acuerdo con muchos de los comentarios, mientras la principal prioridad sean los vehículos privados y motorizados, será complicado devolver la ciudad al peatón. Algunas sugerencias podrían ser:

- Continuar con las peatonalizaciones para hacer las ciudades más amables para el ciudadano y así reducir la contaminación y el ruido.

- Reducir el número de taxis y VTC que circulan sin pasajeros.

Los conductores podrían utilizar una app de carpooling que les fuera avisando sobre la marcha de donde pueden recoger a alguien que va en su misma dirección, con tal que esta app funcionara en modo "manos libres"; aunque la DGT está legislando en contra.

La forma más conveniente y sencilla de repartir los gastos del viaje, entre un conductor y los pasajeros que lleva (porque van en su misma dirección), es mediante un saldo de pre-pago en una cuenta que cada uno tenga en la plataforma de carpooling. El pasajero puede recargar su saldo para varios viajes, y de ahí se irá

SUPER INNOVADOR: Dotar al transporte público de recursos materiales y humanos suficientes para convencer a los usuarios de que no se meten en contenedores de ganado hacinados, con riesgo diario de contagios, perdiendo tiempo en esperas largas e innecesarias, entre transportes. Vamos, tratando a los y las ciudadanas como personas.

Para ésto también pago mis impuestos.

Carriles bici en autovías de entrada y salida de Madrid, incluso con puestos de carga electrica

apostar por carriles bici segregados

Una red ciclista interconectada, no como ahora que hay carriles bici aislados e inconexos.

- Convertir todos los transportes públicos en transportes que utilicen energías renovables.

- Mantener un ancho mínimo en todas las aceras de dos metros (sería lo ideal, pues con la Covid 19 a menudo tengo que salir a la calzada para mantener la distancia

- Priorizar vehículos ágiles (bicicletas, motocicletas, coches pequeños) para dar mayor fluidez y facilidad de aparcamiento.

- Priorizar vehículos eléctricos.

- Semáforos inteligentes.

- Eliminar la segunda fila.

- Fomentar el trabajo flexible (teletrabajo y flexibilidad de entrada y salida).

Contactar con otras ciudades europeas más avanzadas en materias de movilidad para que nos transmitan sus ideas y los obstáculos que se encontraron

diferenciar carril bici y otros... sin motor, a los motorizados

Con presupuestos casi todas las ideas sostenibles y que hacen las ciudades más amables suelen ser realizables.

Querer es poder.

Vehículos autónomos, sin conductor.

No hacer nada. Actuar solo si hay una fuerte demanda social

Semáforos para taxis libres evitando su acceso a zonas donde haya masificación de taxis libres en ese momento. Por ejemplo la Gran Vía

PROPUESTA DE MOVILIDAD REAL CON CARRIL BICI (NO SOLO CON UN DIBUJO DE UN CÍRCULO CON UN 30 EN LA CALZADA):

De derecha a izquierda según se circula

1-Carril Bus

2-Carril bici (más estrecho)

3- Aparcamiento

4- Circulación de resto vehículos

Es decir, carril bici y Bus SEPARADOS POR LA LÍNEA DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS. Esto ya funciona en Europa, pero cuesta dinero (mucho más que pintar un círculo en el suelo). Para empezar hay que eliminar la zona de aparcamiento situada a la derecha y ELIMINAR LOS SALIENTES DE LAS PARADAS DE BUS, que impiden que esa línea de aparcamiento se pueda convertir en un carril. Costoso? Seguro. Pero mejor para tener una movilidad más sostenible y un verdadero carril bici independiente y favorecer su uso. No es sino copiar lo que ya han hecho otros. ¿No se puede hacer en todas la vías? También. Pero si en las más importantes.

Gracias por todo. Un saludo

Rastreo de la movilidad de patinetes, bicicletas y vehículos que potencialmente puedan ir por la acera y la calzada.

Todo se puede realizar, si hay interés político, y se dedican los recursos económicos que se malgastan en tonterías tipo Zandal.

bajar el precio de los transportes publicos

Hacer un estudio de las zonas donde más se necesitan carriles bici y patinetes, hay en algunas zonas donde no hay apenas circulación de estos medios de transporte

Sacar a las bicis de Madrid Río es urgente y por lo visto inviable a pesar de existir un carril en paralelo en la calle.

En las zonas semipeatonales y plazas públicas de las calles secundarias de zonas residenciales-viviendas con escasa separación entre edificios, limitación del uso del suelo a la hostelería y a otras empresas privadas. Limitación del horario de terrazas como prueba de espacio sostenible, habitable, sin contaminación acústica y

Separar carriles bici-patín eléctrico del tráfico de vehículos a motor y de los peatones.

Dar preferencia a la movilidad de peatones y a modos con bajo coste ambiental

Introducir movilidad con vehículos autónomos y conectados

Efecto de la recuperación de espacios que ha ido ocupando el tráfico para ganarlo en zonas verdes y peatonales en la calidad del ambiente y en la vida de los ciudadanos.

Intermodalidad mezclando modos tradicionales con nuevos servicios, tipo bicis o patinetes eléctricos, en intercambiadores o en zonas con acceso alta demanda de

El billete único que nunca se ha llegado a implantar y que se ha olvidado. Con un solo pago poder hacer tu viaje en un tiempo limitado (1 hora y media) en cualquier medio de transporte sin pagar de nuevo (autobús, metro, tren, tranvía..). El bonos de 10 viajes podría cumplir esta función y si tienes que coger dos autobuses o

Como muchas respuestas han indicado con buen criterio, lo más urgente para Madrid es tener una red de carriles bici adecuada a una ciudad del siglo XXI, segregada, bien protegida, en buen estado y sobretodo conectada.

Autobuses públicos eléctricos para eliminar ruido y contaminación. O que no circulen dentro de las supermanzanas.

Monorail y otros métodos de transporte elevado

Limitar la circulación de vehículos de uso particular (da igual el sistema de propulsión) a un porcentaje sobre el número de usuarios del transporte público en ese distrito, este dato es tremendamente fácil de conocer, se deberían aplicar coeficientes correctores para ajustar esa limitación a la existencia o no de locales

Todo se puede realizar si los señores políticos se ponen a trabajar, por supuesto que hay que reducir el uso del coche individual, potenciando el público,

Controlar que de verdad las zonas peatonales sean de verdad peatonales: NO BICIS, NO PATINES, NO SEGAWAY ...

Movilidad urbana aérea con vehículos VTOL

transporte gratuito del extraradio al centro

Yo propongo que se sincronicen los semáforos.

Cuando circulo a 30-40km por hora mi coche en llano consume entre 4-5 litros/100km. En cambio cada vez que arranco el coche en un semáforo se puede disparar a 12-15 litros/100km, con la contaminación que ello conlleva. Es inaudito que en muchas calles arrancas en un semáforo y te encuentras el siguiente rojo y así

Semáforos inteligentes que por visión artificial detecten cuando hay vehículos acercándose o peatones esperando. En base a esa información adapten el ciclo a las

La no realización de ningún proyecto innovador tal y como se lleva haciendo desde hace décadas en Madrid ya es de por sí un error. En éste aspecto cualquier mejora tomando como ejemplo la dirección en cuestión de movilidad de cualquier capital europea durante y tras la pandemia a día de hoy sería sustancialmente una

OPINION IGUAL QUE CLDT: "La mayoría de las medidas más interesantes y sostenibles para Madrid son realizables y ya son aplicadas en muchas otras capitales europeas (carriles bici segregados, supermanzanas, peatonalizaciones, etc.). Es necesario avanzar en esos frentes antes de desarrollar cuestiones como el vehículo

Iniciativas de Urbanismo Táctico orientadas hacia la accesibilidad urbana. A pesar de no suponer una gran dificultad la modificación del espacio de la calle y en

Observo que al quitar el scalextric Fco. Silvela-Joaquín Costa se tardan 5 min mas en pasar con el coche, dos semáforos en rojo mas porque no se han podido sincronizar, con lo que la contaminación en la zona aumenta. Pensemos que tb muchos trailers van al Corte Inglés y otras grandes tiendas de Nuevos Ministerios por

Vamos a ser serios: mi nueva casa de Villaverde, esta en construcción. Me la entregan en diciembre de 2022. No utiliza energía renovable, únicamente lleva unos paneles solares para calentar agua, pero individualmente, cada piso, tiene su caldera de gas natural porque es insuficiente, ¿por qué no obliga el ayuntamiento a que

Fomento del coche eléctrico aumentando masivamente los puntos de recarga

Carril que almacene la energía cinética de los coches de forma que sirva para obtener energía para el alumbrado o cargar coches eléctricos

Remontes eléctricos para peatones en calles en cuesta como Segovia, Embajadores, etc.

Habilitar metros, cercanías y trenes para que sean compatibles con un volumen mucho más alto de bicicletas y patinetes

Creación de una calle exclusiva para peatones, bicis y vehículos autónomos desde Pso del Prado, hasta Plaza Castilla.

Mejora del transporte público en detrimento del individual.

Estoy de acuerdo con los comentarios abajo. No es necesario innovar, simplemente ponerse a la altura de otras ciudades europeas y españolas. La bici como vehículo prioritario.

El tema de las bicicletas parece lo más efectivo y sostenible en este momento, pero pasa por mucha educación y concienciación, además más carriles y mas protegidos. Estos usuarios de bicicletas deberían también ser equiparados a cualquier otro conductor en cuanto a normativa y responsabilidad.

Supermanzanas

Control contaminación acústica (seguir fomentando el coche eléctrico, badenes y rotondas) para crear espacios sostenibles

Por cierto Aravaca también es Madrid

Aparcadrones en todos los edificios

Super manzanas y control de entrada de coches así como de la velocidad. Espacio para los peatones, aceras anchas para peatonas y no para las terrazas. Plazas exclusivas para motos que no roben el espacio para peatón. Red de carriles bici protegidos. Una ciudad en la que el peatón sea la prioridad. Protección a la infancia

Antes de crear espacios controlados en pruebas es prioritario, urgente y exigible por ley que las aceras sean accesibles (>1.80m, y en el caso de que no se llegue a ese ancho, hacer en las calles plataformas únicas). El porcentaje acera-calzada debe repartirse al 50%. El interior de la M-30 de Madrid es suficientemente denso y compacto para ser paseable. Dentro de ese perímetro, transporte público (incluido taxis), bicicleta, vehículos de mercancías y vehículos privados de residentes. El

Empadronar los vehículos, no permitir más de un coche por vivienda en las zonas más congestionadas. O solamente hacerlo si el coche es eléctrico. Cobrar menos

No hace falta innovar. Los carriles bici funcionan, como se ha comprobado en todas las ciudades europeas e incluso españolas. Las únicas medidas en movilidad que hacen falta en Madrid son: carriles bicis, más movilidad peatonal y limitar el espacio y la velocidad de los vehículos a motor

Habilitar el uso de las estaciones públicas de carga de vehículos así como las unidades de transporte urbano electrificadas como carga/producción agregada para junto con la red eléctrica promover la penetración de las renovables, la gestión de la demanda y la agregación. Un modelo integral donde el ciudadano pueda ver

Aprovechar las infraestructuras de alumbrado para la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Carriles bici segregados en TODA la ciudad y aceras más anchas para el peatón (que no para las terrazas ni para los coches).

Es indispensable el uso de la tecnología en todos los ámbitos de nuestra vida. Es necesario aplicar el concepto Smart también en el transporte. Por ejemplo, no es necesario recoger basura si los contenedores están vacíos, o no es necesario regar, si acaba de llover, o es factible ajustar la frecuencia de una línea de autobús,

Súper manzanas

Innovador no, pero hay centros públicos mal comunicados

sistema inteligente por el cuál señales de tráfico, paradas de bus, estaciones de metro y o cualquier otro tipo de establecimiento, pueda emitir información relevante sobre: ubicación, estado, circulación, información comercial.... esta información podría ser captada por dispositivos móviles inteligentes incluso se podría incluir

Más policía municipal rondando por las calles, para prevenir o sancionar las burradas que cometen los conductores de todos los vehículos en esta ciudad sin Ley. Más

Dar acceso en los terrenos públicos sin uso a los vecinos para hacer huertos y jardines urbanos dotando estas zonas de agua y sistemas de riego. Debido a la merma de arboleda debido al temporal Filomena distribuir nidos para la anidación de las aves, así como un registro de las especies invasoras y su esterilización para

En Madrid se ha perdido la oportunidad de desplegar una auténtica red de carriles bici protegidos y conectados durante los primeros meses de la pandemia, como han hecho otras capitales y ciudades Europeas (por ejemplo París). Lo mismo aplica a las peatonalizaciones, a la reducción de espacio «regalado» al coche, etc.

De igual forma se podría y debería priorizar el transporte público colectivo, mediante la reserva de carriles que garanticen su agilidad al no verse afectados por el resto del tráfico motorizado de la ciudad.

Lo mismo aplica a la prioridad peatonal en los cruces semaforizados, donde una amplia mayoría no cumplen con los mínimos recomendados en la norma UNE 41510:2001.

Autobuses públicos sin conductor

Una segunda línea circular de metro que conecte por el extrarradio el sur y el este, conectando todas las líneas.

Que no haya que ir al centro desde estos barrios: Villaverde, Vallecas, Moratalaz, San Blas.

Más bicis, menos coches, más calles y áreas peatonales y de uso mixto (con bicis), más zonas verdes, más zonas de emisiones zero... Más Europa, menos

Control de plazas de aparcamiento a través de una aplicación que dirija al vehículo directamente a la plaza disponible en la zona más próxima a la que te dirijas.

Carriles bici segregados y protegidos y CONECTADOS

de acuerdo

Propongo instalar sensores de movilidad en los semáforos, de tal modo que si un peatón va a cruzar una calle con semáforo en luz verde para coches y el peatón se dispone a cruzar, el sensor detecta que ha pasado la zona de seguridad de la acera cuando no puede cruzar y en ese momento saltaría un sonido de alarma. De este modo podemos evitar el número de atropellos por cruzar indebidamente y además, dado que muchas personas caminan mirando el móvil y en ocasiones no saben que están cruzando mal un semáforo y pueden ser atropellados. Del mismo modo, servirá como educación de todos los ciudadanos, ya que si cruzas mal sonará la

.
Dejar circular a los usuarios de vmu, no saben cómo deben circular y por donde. Es peligroso para estos usuarios hasta que no tengan definidos sus carriles.

Absolutamente de acuerdo.

De nada sirve la innovación tecnológica en materia de movilidad si prima el transporte motorizado individual y la explotación privada del espacio público.

No creo que haya nada que no se pueda realizar, con presupuesto y voluntad política.

Que el transporte público sea realmente eficaz y que haga que los usuarios sientan realmente que es mucho más conveniente al uso por delante del vehículo

Que dejéis de prohibir y controlar nuestras vidas.

Un proyecto de robotización del parque de buses de EMT. Que los autobuses de la EMT sean autónomos y que, en función de la ocupación de las líneas, puedan desligarse de una línea o incorporarse a otra (o incluso "improvisar" trayectos) decidiendo en tiempo real con una inteligencia artificial.

Radars de ruido para vehículos

Invertir más en el transporte público, sobretudo en materia de conductores para que no se utilice tanto el transporte privado.

Creación de espacios para las descargas de mercancías pues sin esto se ralentiza mucho la circulación.

El realizado en una ciudad como Pontevedra que es ejemplo a nivel mundial

Supermanzanas en todos los barrios. Ampliación de aceras y eliminación de plazas de aparcar en la calle (como se está llevando a cabo en la Ribera de Curtidores ahora y se hizo en Calle Duque de Alba. Mas pasos de peatones en calles grandes como las Rondas, Paseo de las Acacias, Paseo de Embajadores, Paseo del Prado,

Uso de hidrógeno en transporte público y reparto de mercancías

Regular el estacionamiento en los barrios exteriores al anillo de la M30. Es imposible estacionar por los vecinos a lo largo del día en la mayoría de estos barrios ya que se han convertido en lugar de estacionamiento durante la jornada para gente que se desplaza hasta Madrid en su vehículo y no pueden acceder al centro, lo estacionan y desde allí usan otro transporte alternativo como bicicletas, patinetes, bus, metro...

Ayudar a los transportistas en su migración a la electricidad. Plan realista en plazos y financiación para que el transporte de mercancías sea 100% sostenible

La implantacion de super manzanas me parece un proyecto que puede suponer un gran avance.

Para aproximarnos a los niveles de calidad urbana de otras ciudades equiparables a Madrid deberíamos priorizar el uso de la bicicleta. Sin embargo no hay infraestructura, lo cual reduce el atractivo para los posibles usuarios, que perciben la calzada como un entorno muy peligroso. En París, en cosa de semanas, el despliegue de carriles bici protegidos ha elevado exponencialmente el número de usuarios. Es una medida que beneficia a todos: poca inversión, reducción del tráfico rodado, del ruido, de la contaminación, de la suciedad, de los accidentes, mejora de la salud de los usuarios, se combate el sedentarismo y sus enfermedades

Ciudad inteligente con elementos como:

- Coste aparcamiento variable en función de congestión vial de la zona
- Tiempo de los cruces semaforicos variable en función de la congestión ej. Es imposible cruzar la glorieta de Atocha andando de Santa Isabel a la estación, ya que el cruce de peatones no dura lo suficiente. Si esto tiene sentido en horas puntas (De 7 a 10 de la mañana) no lo tiene el resto del tiempo y los fines de semana. Debería adaptarse a las necesidades reales priorizando al peaton
- Comunicación en tiempo real de plazas libres de aparcamiento en la calle.

Instalar tranvía similar al de Bilbao

La limitación del vehículo público es factible pero necesita de recursos públicos, y estos recursos públicos sólo pueden venir de impuestos. Intentar mejorar algo

Calles de un sólo sentido por la zona de Madrid Central

Automatización y eficacia en el cobro de multas de trafico. Hay que utilizar mas las motos eléctricas y dotar a los agentes de estas motos. Las motos llevarían incorporado cámaras para fotografiar la matricula del infractor. Esta información estaría "on line" en el correo electrónico o SMS de la persona multada. Todas las

Detección online plazas aparcamiento externas disponibles

Mas carriles bici por favor!!

Todo el transporte público, debería ser eléctrico. y también propongo ayudas y subvenciones para la compra de vehículos eléctricos.

Que no haya ningún barrio sin al menos una parada de metro. Así dejaríamos el coche en casa. Aunque creo que si es posible realizar planificandose bien.

En Madrid hay población envejecida que no han montado en bici en su día y que cuando pasean por Madrid Río corren un gran riesgo porque los ciclistas , son muchos y van a una velocidad endiablada, y no puedes llevar niños pequeños porque no podrían ir sueltos,

Excepto vehículos voladores todo debería ser posible si la tecnología está disponible

Apostar decididamente por una ciudad sostenible, en la que el protagonismo lo tengan los peatones, las bicicletas y un transporte público rápido que cubra la

1. La mejor movilidad es la que es la minima imprescindible.
2. Favorecer teletrabajo.
3. Favorecer liberalización suelo, que tirará a la baja el precio de alquileres /venta . Actualmente hay efecto crowding out del centro a la.periferia.
4. Hacer núcleos poblacionales de manera que el trabajo no se concentre solo en Madrid capital.
5. Liberalización transporte público, incluso autobuses EMT.
6. Carriles bici elevados en determiandas callez, q cricen la ciudad de norte a sir, este a oeste.
6. Cubrir m30 y poner tranvia en su superficie.

peatonalizar todo el centro, desde atocha a Plaza de Oriente

Ahora mismo no es posible el uso del espacio público para aparcamientos cerrados y seguros de bicicletas. La ciudad es muy densa y la mayoría de pisos no cuentan con trastero ni garaje para aparcar a nivel calle una bicicleta de forma cómoda, lo cual no incentiva el uso en el día a día de la bici. Imaginamos esas bicis en trasteros

Carriles bici más protegidos

Dar más espacio a los peatones y menos a los vehículos. Por supuesto que NO CIRCULEN POR LAS ACERAS.

Recuperar el proyecto Madrid Centro que consiste en remodelar el centro de la ciudad para convertirlo en supermanzanas, una agrupación de manzanas en cuyo

Estoy de acuerdo con CLDT

Disminuir numero de vehiculos de reparto contaminantes. Permitir solo etiquetas CERO o ECO.

Aceras más anchas para que sea más cómodo ir caminando y fomentar esta forma de movilidad,para trayectos de hasta 3 km

Una idea revolucionaria es invertir dinero en transporte público: más frecuencia de metro y nuevos vagones, apoyo a las líneas de autobús más utilizadas...

Para mejorar la movilidad urbana, tanto de turismos como de autobuses y taxis, lo mejor es no ampliar tanto las aceras, crear carriles bici que no hacen falta y no comerse las calzadas haciendo plazas destinadas a enriquecer a las empresas de alquiler de motos. Por ejemplo, en Moratalaz todo eso ha destrozado la movilidad de los vehículos y ahora hay atascos donde antes no había. Nadie utiliza el carril bici en el barrio más viejo de Madrid y sobre todo por las cuestas a subir. Para

Considero fundamental que se regulen carriles bici / patinete como en el resto de las capitales europeas

Una solución más cómoda y económica para el coche compartido

Sería raro ver aparcamientos seguros de bicicletas subterráneos que no ocupan espacio, como este de japon que os muestro en <https://acortar.link/stJpl>

Limitar los taxis y empezar a obligarles a usar plataformas de contratación por el móvil. Se creen los reyes de la ciudad y sus maniobras dificultan mucho el tráfico.

Ejemplo: pararse en medio de una calle de un único sentido para dejar al cliente en la misma puerta de su casa generando padrón en toda la calle.

Todos andando a trabajar

Dos propuestas: 1) Desarrollar una aplicación oficial del Ayuntamiento para informar a todos los conductores de los puntos de congestión de la ciudad en tiempo real, informada por los datos que envían los propios vehículos interconectados en circulación. De esta forma evitaremos caer "en la trampa" del atasco existente en el que una vez dentro ya no puedes salir.

2) Otra iniciativa es penalizar el uso del coche privada, da igual eléctrico o de combustión, cuando se conduce por una sola persona, obligando al menos a dichos

Ampliar los carriles bici y quitar carriles de coches privados y de combustión diésel o gasolina, favoreciendo a los eléctricos aún más su movilidad

- Habilitar garajes y/o aparcamiento SEGURO y barato para bicis en parkings, de abono/horas, para tener una bici necesito poder dejarla de forma segura, en el lugar de salida y en el lugar de llegada.

- Habilitar los patios de los edificios para dejar las bicis de los vecinos o empleados.

Carriles bici y súper manzanas SON realizables. Ninguna de las actuaciones que Madrid necesita y que ya hacen otras capitales sería irrealizable.

También se puede aprovechar la magnífica red de metro y cercanías con frecuencias razonables. Muchas veces no hay que inventar tanto ni invertir millones en

Basta mirar a tu alrededor en un atasco para comprobar que cada vehículo está ocupado por una sola persona. Sería interesante estudiar el tipo de vehículo (y su ocupación) que podría acceder a determinados espacios.

Redes de vehículos de servicio público:

>> Apps integradas << inteligencia de datos en tiempo real

>> Interoperación entre redes de vehículos de serv. público

>> Oferta especializada por distancia del servicio y calidad de servicio requerida

Red integradas de transporte público:

>> Aplicación permanente de medidas antipandemia de diseño científico al 100%

>> 22 a 24 hrs de servicio según días y tramos de servicio

>> Medidas permanentes de aseguramiento de la calidad integral del servicio

>> Incremento de la seguridad del pasajero auditado regularmente

>> Densidad de servicio gobernada por inteligencia de datos

Los carriles bicis independientes del tráfico del resto de vehículos es algo complicado por la estructura actual de las calles. Pero sería aconsejable

Mi propuesta es sencilla y sí podría implementarse.

Cuando Filomena llenó de nieve Madrid hubo calles principales que se limpiaron al momento, calles secundarias que se limpiaron con cierta urgencia, incluso por parte de los vecinos, y una serie de calles que estuvo cubierta de nieve muchos días y a nadie pareció importarle.

Mi propuesta es que estas calles queden limitadas al tráfico de residentes pues han demostrado no ser fundamentales para la movilidad. Creando de este modo una

Mi propuesta es sencilla y sí podría implementarse.

Cuando Filomena llenó de nieve Madrid hubo calles principales que se limpiaron al momento, calles secundarias que se limpiaron con cierta urgencia, incluso por parte de los vecinos, y una serie de calles que estuvo cubierta de nieve muchos días y a nadie pareció importarle.

Mi propuesta es que estas calles queden limitadas al tráfico de residentes pues han demostrado no ser fundamentales para la movilidad. Creando de este modo una

Si realmente os proponéis hacerlo, podéis. Lo malo es que no queréis porque no es adecuado para dar rédito político, y al fin y al cabo a vosotros solo os interesa ganar las elecciones. Dejad de poner excusas y decidíos mejorar la calidad del aire en Madrid, que nos estamos ahogando con tanto coche contaminante circulando.

Desde el apoyo a la hostelería, que me parece perfecto, esta siendo muy limitado el aparcamiento a residentes por la proliferación masiva de terrazas, en el caso del

Lo que es necesario es reducir la contaminación, fomentando el teletrabajo. "No estamos preparador para el teletrabajo", porque hay mucho criterio conservador,

Todo es realizable:

1 construir una red de carriles bici

2 ampliar el número de buses y trenes de metro y cercanías

Línea semicircular de metro en la zona este que una todas las líneas que irradian desde el centro

una red de tranvía medio de transporte no contamina y esta en toda Europa menos en Madrid red ciclistas por toda la ciudad y super manzana quitando coches y

Que vuelva Madrid Central y ampliarlo a todos los distritos. hacer estudios reales de movilidad teniendo en cuenta también la periferia, que también somos Madrid y no queremos ser el aparcamiento de todos.

Si dotamos de servicios los barrios la gente no tendrá que desplazarse tanto.

Solo tenéis que informaros un poco, ya hay muchas ciudades trabajando en esa dirección

Bus VAO en todas las entradas a Madrid. Nuevas líneas de metro, unir líneas 7 y 9 de metro.

Soterramiento de las carreteras que transcurren por grandes arterias como Bravo Murillo, Castellana, Gran vía, liberándose la zona superior de vehículos, evitando que los gases estén en superficie y agilizando el tráfico. Además se podrían aprovechar las emisiones de CO2 de los vehículos para abastecer zonas verdes desde el

Plataforma de coches eléctricos del ayuntamiento con precios muy competitivos y comodidad recogida y depósito abierta a puerta que disuadan del uso del propio.

Autobuses a demanda de forma que todo el mundo pueda cogerlos a menos de 100 metros de su casa y le lleven a su destino de forma directa o con el menor número posible de transbordos. Habría que incluir autobuses más pequeños para que entren por todas las callejuelas de la ciudad. Y una aplicación móvil para

Liberar las calles de coches aparcados creando p rkings subterrneos vigilados en zonas lo más cercanas posibles al lugar de residencia.

Habilitación de grandes parkings subterrneos para facilitar el hecho de que el coche privado pueda tener un lugar donde estacionar y así poder hacer uso de los

Mi propuesta es unir en una ruta verde todos y cada uno de los parques existentes en Madrid que son muchos con árboles que tuviesen frutos, con encinas, agua y fuentes para caminar, bicicleta, patines... quedando al margen de las carreteras o aceras las cuales estarían cerca para coger cualquier transporte público cuando sea

Nueva red de buses exprés. Es necesario actualizar la red de bus. La mayoría de líneas están obsoletas y sirven únicamente como bus de barrio, dando vueltas y parando cada 100 metros. Es imprescindible conectar zonas y barrios mediante nuevas líneas mejor planteadas y más rápidas, como algunas líneas exprés que ya existen. La base sería introducir nuevas líneas exprés que conecten la mayoría de puntos principales de la ciudad, sin necesidad de que hubiera metro, o de hacer transbordos. Por ejemplo, canillejas, barajas, mar de cristal, hortaleza, manoteras, plaza castilla, francos rodríguez, moncloa, principe p o, matadero, vallecas,

Considero imprescindible que todos los semáforos tengan señal acústica a cualquier hora, mediante su activación por los usuarios que lo precisen, mediante

Sistema de envases retornables y de múltiples usos para restaurantes, facilitando una red de locales adscritos en un perímetro determinado. Evitando ciertos desplazamientos a pie y sobre todo residuos de un sólo unos en papeleras, calles, etc. No es estrictamente una medida de movilidad pero aplica en parte.

Coche autónomo

Establecer un carnet con posibilidad de sanciones y perdida de puntos para bicis y patinetes. Para salvaguardar la seguridad de los peatones y evitar que estos

Hay que ser más ambiciosos y darnos cuenta de que el futuro no es el coche individual ni el combustible; tenemos que dar prioridad a los grandes sistemas de transporte público y a la peatonalización y el uso de la bici; en cuanto a los patinetes y otros modelos, actualmente creo que son más un problema que un beneficio.

Promover que los taxis y VTC no esten circulando constantemente y unicamente se puedan coger por peticion y en paradas. Actualmente la mayor parte de los coches que transitan por el centro son este tipo de vehiculos. Limitando el numero de movimiento la ciudad seria mas segura para otro tipo de vehiculos como bicicletas.

Tambien se deberia ampliar el numero de carriles bicis en las vias grandes y educar para que los coches/peatones/motos/etc no ocupen dichos carriles.

Carriles bici, zonas peatonales por toda la ciudad. Control del precio de los alquileres.

Mejorar transporte publico y prohibir circulación coches en interior de la ciudad

- Pasarelas de paso del estilo de las cintas mecánicas de los aeropuertos en calles con desnivel y en el acceso a lugares públicos, como parques, o entornos culturales,

Transporte publico gratuito

NO es ni sencillo, ni barato, ni posible en muchas calles crear carriles bici segregados (Alcalá? Avda. de la Albufera? Cea Bermudez/José Abascal? Velázquez? No sigan

Que Madrid Central se extienda hasta donde llega la vista. Y considero que no se puede realizar por presiones sociales, no por limitaciones físicas.

Una aplicación única para los sistemas de movilidad exclusivamente en los que tiene control el Ayuntamiento. Excluimos cualquier tipo de vehículo de empresa

Promover la movilidad eléctrica en todas sus variantes (bicicletas, motos, vehículos de alquiler, reparto, públicos, privados..) con las infraestructuras adecuadas.

Los proyectos innovadores en materia de movilidad consisten en pensar en una ciudad más para el peatón que para el coche. Y eso pasa por ampliar Madrid Central

Si lo que de verdad se pretende es "MEJORAR LA MOVILIDAD URBANA", además de buscar soluciones "innovadoras", creo que también habría que replantearse aplicar el SENTIDO COMÚN. Por ejemplo recientemente en el Parque de Planetario se ha prohibido la circulación de bicicletas poniendo unas señales en los accesos al parque. Hasta ahora se podía circular sin ningún problema pues atravesando el parque se logra evitar circular por un túnel para conectar los barrios de Méndez Álvaro y Legazpi, pero tras consultar al Ayuntamiento resulta que el cambio de criterio se debe a que la normativa permite la circulación de bicicletas por vías

Cerrar al tráfico c/ Fuencarral hasta Glorieta Quevedo..

Más carriles bici. Carriles bici seguros separados del tráfico motorizado.

Dejar circular a coches privados sin distintivo ambiental

Mi propuesta es fomentar el uso del transporte público. Se podrían poner billetes con tarifa, especial en fin de semana a las zonas comerciales, así se evitaría el transporte privado. Por otro lado descartar fuegos y camionetas de reparto contaminantes y que ahora mismo son una mayoría

Con las herramientas informáticas y dispositivos inteligentes de que se disponen hoy en día (inteligencia artificial, cámaras inteligentes, etc) se podría hacer un estudio de orígenes, destinos, franjas horarias, intensidad de circulación, y otros parámetros relacionados con la movilidad de vehículos privados, para poder

Transporte público autobús y taxis 100% cero emisiones aumentando los sitios de recarga eléctrica y las hidrogenas para vehículos con pila de hidrógeno.

Todos los vehículos profesionales (repartos, taxi, VTC, etc.) deberían ser limpios.

Redes flexibles de vehículo compartido eléctrico que permitan a los usuarios definir rutas de punto A a B en tiempo real con un coste más asequible que el taxi o VTC

Anillo o arco que une barrios de zona Sur-Este mediante metro ligero (en superficie) o elevado. Aumentar el entramado de transporte público entre los barrios de Usera-Puente de Vallecas- Moratalaz- San Blas-Hortaleza con conexiones con las líneas de metro ya existentes (3, 1, 9, 2, 7, etc).