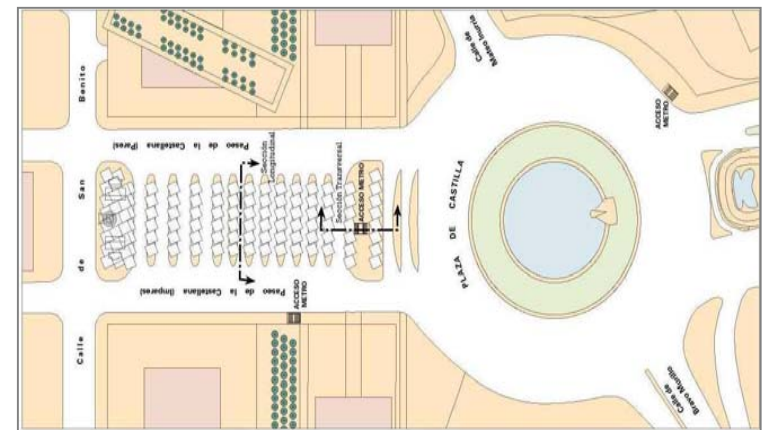
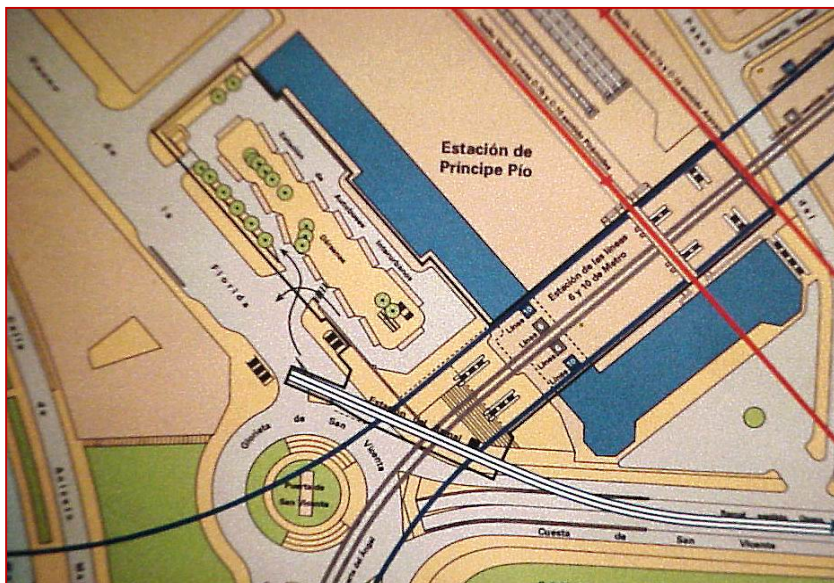
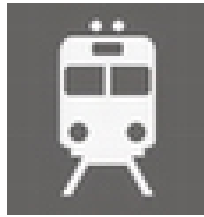


PLAN DE INTERCAMBIADORES DE MADRID



Javier Aldecoa
Subdirector de Intermodalidad
Consorcio Transportes Madrid

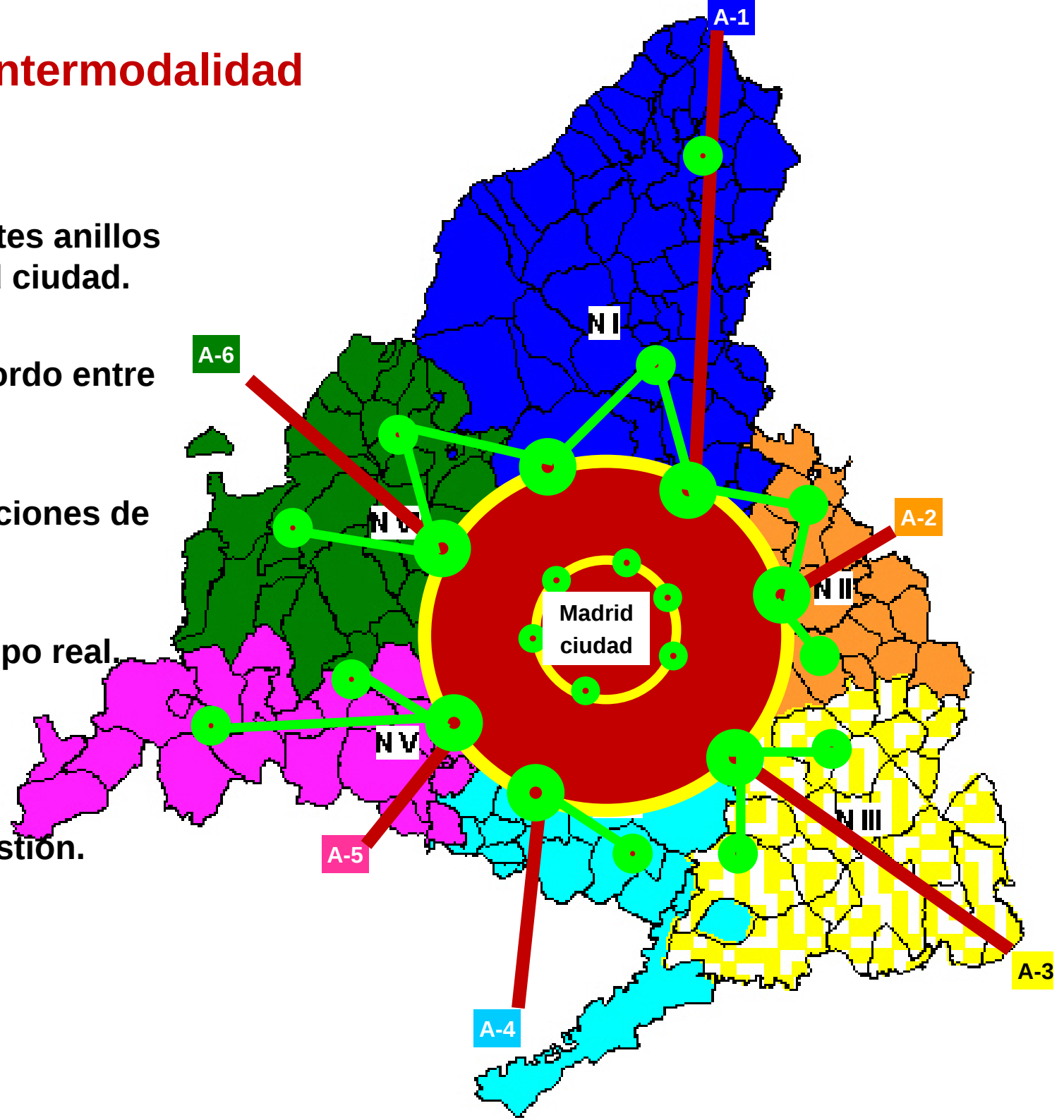
Las estaciones y su modo de transporte





Objetivos de la intermodalidad

- Creación de diferentes anillos alrededor de Madrid ciudad.
- Eficiencia del trasbordo entre diferentes modos.
- Mejora de las condiciones de calidad.
- Información en tiempo real.
- Seguridad.
- Efectividad en la gestión.



Los planes de integración modal desde 1986 hasta 2013



**1986 – 2000 Implementación de la intermodalidad
(administrativa, tarifaria y física)**



**2004 – 2007 Primer anillo del Plan de intercambiadores
(dentro de la ciudad de Madrid, corona A)**



**2007 – 2011 Segundo anillo del Plan de intercambiadores
(área metropolitana, corona B)**



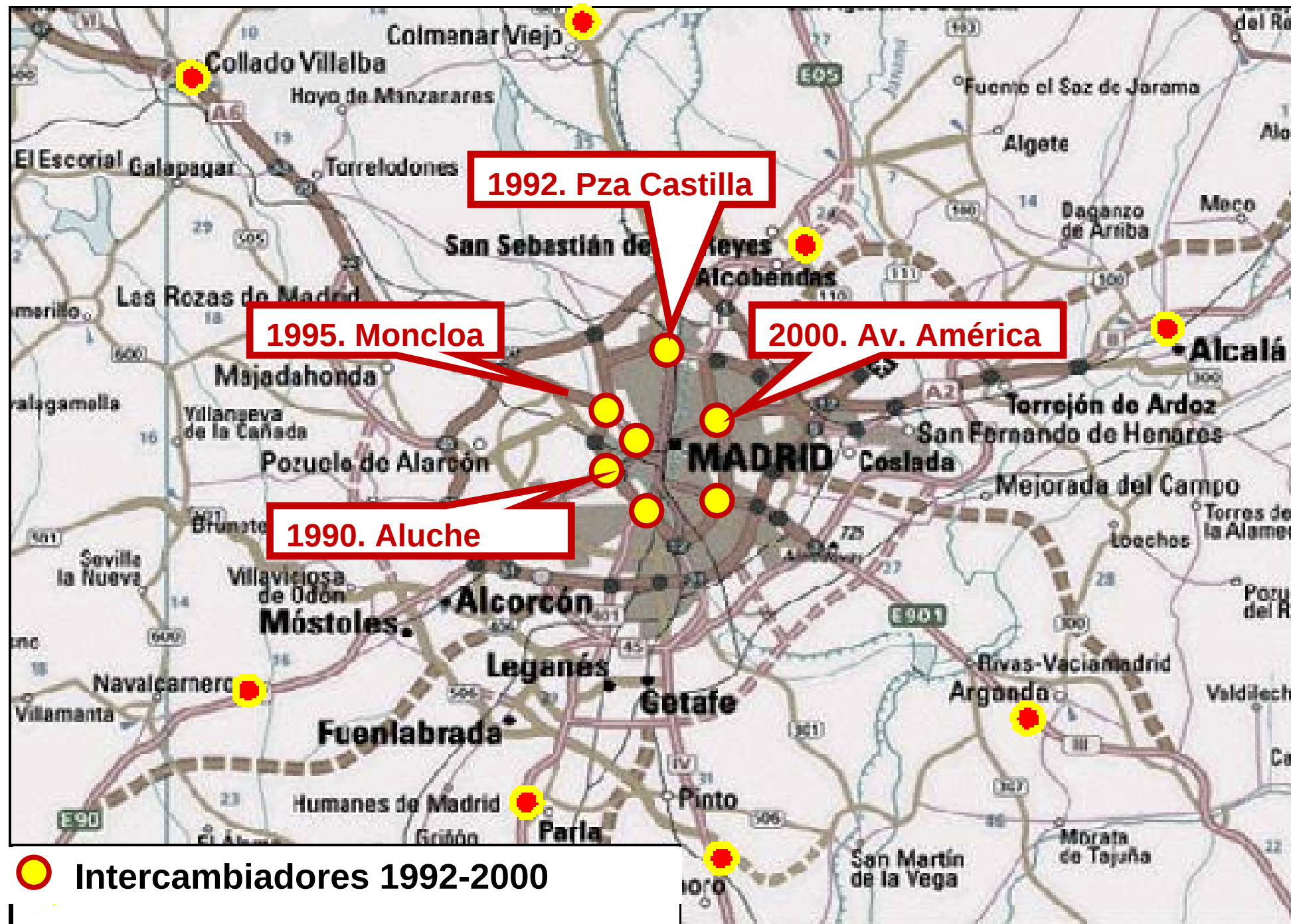
**2007 – 2011 Construcción del plan de aparcamientos de disuasión
(50,000 plazas de aparcamiento, corona A, B y C)**



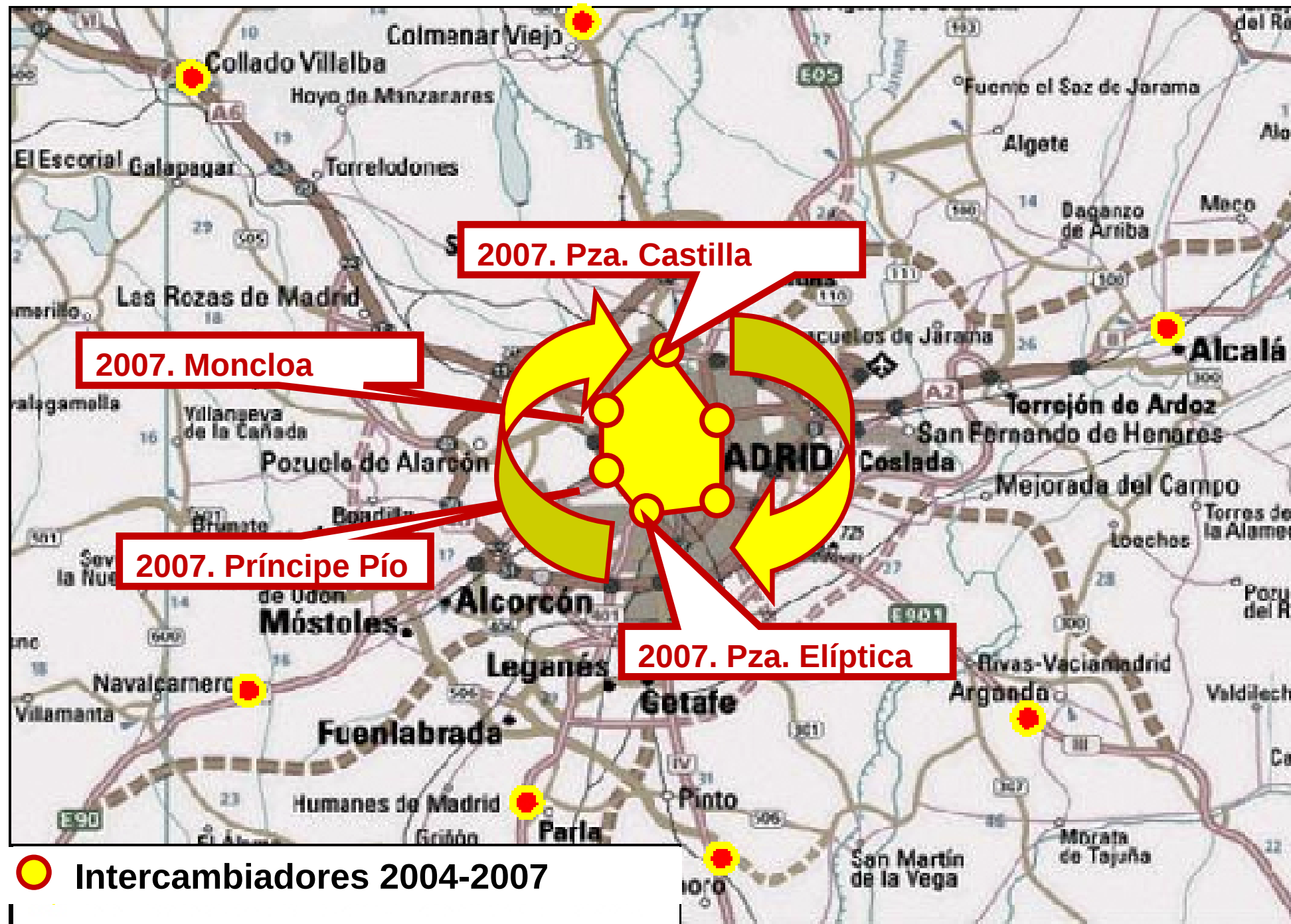
**2008 – 2012 Plan de plataformas reservadas
(en las principales carreteras de acceso)**



Primeros intercambiadores: 1990 - 2000



Primer anillo de intercambiadores 2004 - 2007



Información general de los principales intercambiadores

	Moncloa	Plaza de Castilla	Plaza Elíptica	Príncipe Pío	TOTAL
Presupuesto (M €)	98	102	50	50	
Superficie (m2)	46,000	74,350	29,700	28,300	178,350
Túneles (m)	1,000	1,250	600	400	3,250
Número de dársenas	36	45	20	32	133
Demanda (pax/día)	360,000	269,300	126,300	210,500	
Nº líneas bus interurbano	35	37	14	13	99
Nº líneas bus urbano	14	16	10	8	48
Nº líneas Metro	2	3	2	3	10

Principales problemas de los intercambiadores urbanos

- El suelo está ocupado por construcciones, infraestructuras, servicios, zonas verdes, monumentos,...
- Los concesionarios privados buscan el beneficio, la Administración la calidad de los usuarios y del servicio .
- Los períodos políticos son muy cortos para planificar, concursar, construir y operar con calidad.
- Períodos muy largos para la explotación (35 años).



Intercambiadores comarcales: 2007- 2011



● Segundo anillo

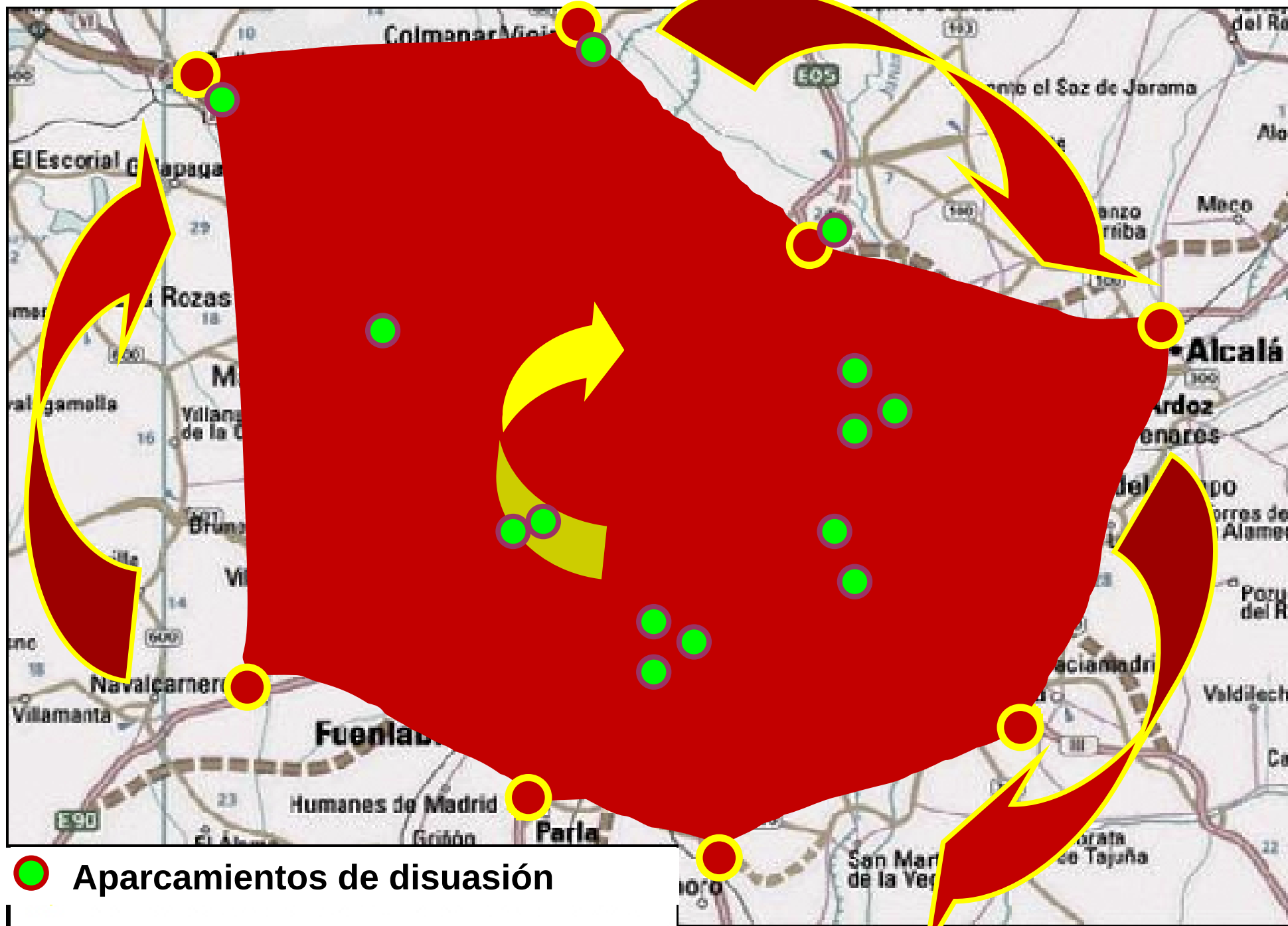


Principales problemas de los intercambiadores comarcales

- La propiedad y la calificación del suelo.
- Financiación privada. No todos son rentables.
- Demanda inferior comparada con los grandes de Madrid ciudad.
- Períodos políticos muy pequeños para convencer a los Ayuntamientos y modificar las condiciones urbanísticas.



Aparcamientos de sisuación: 2007 - 2011

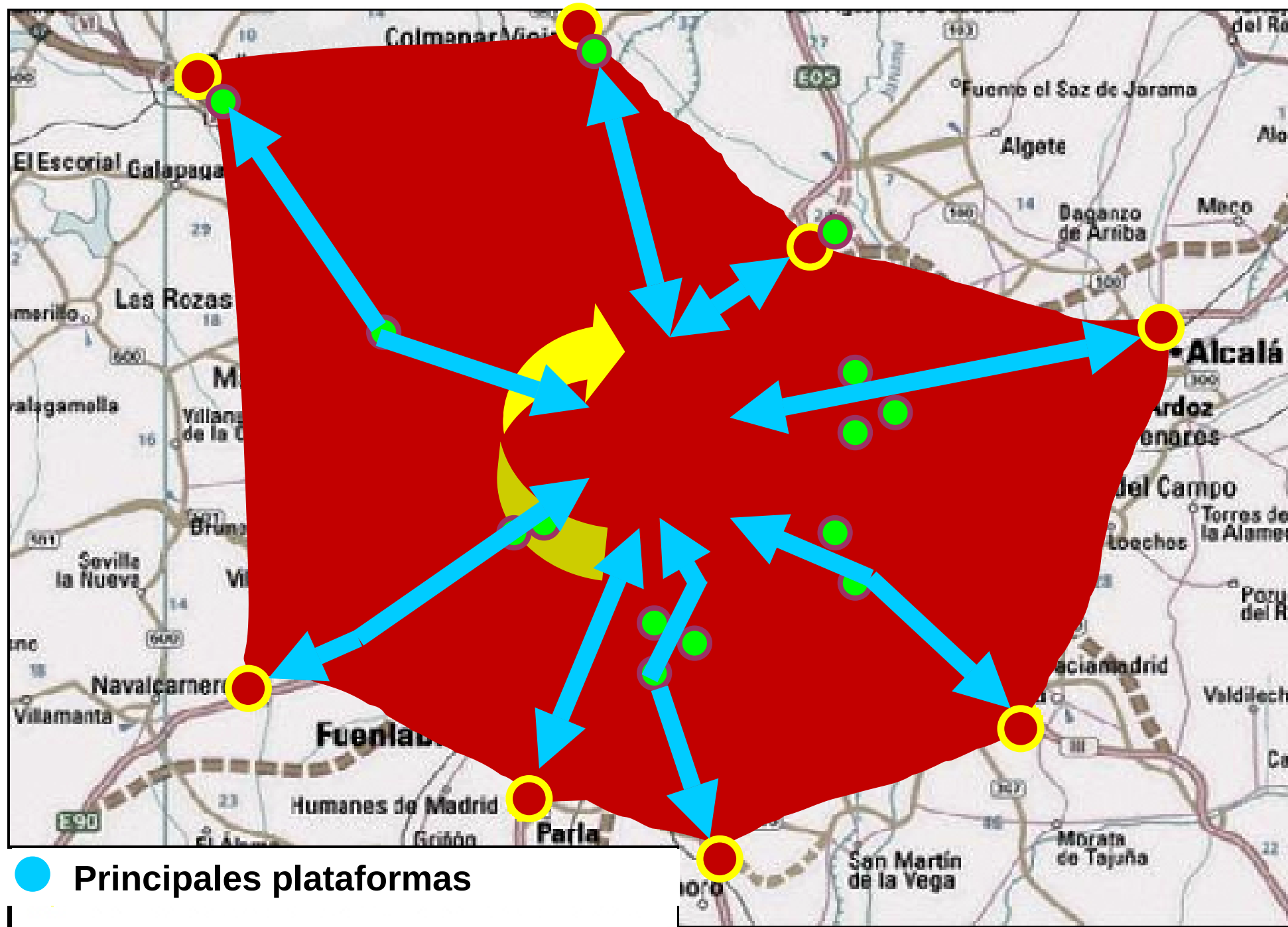


Principales problemas de los P&R

- El beneficiario es el Ayuntamiento de Madrid. El suelo pertenece a otro Ayuntamiento. ¿Quién lo paga?
- Financiación privada. Todos ellos son deficitarios.
- La demanda suelo ir asociada con poco suelo disponible.
- El mantenimiento es alto comparado con los ingresos.



Plataformas reservadas: 2008 - 2012



Principales problemas de las plataformas reservadas.

- Las autovías pertenecen al Estado. La gestión del transporte a las Comunidades autónomas. El suelo a los municipios.
- El acuerdo entre todas las administraciones es imprescindible.
- Obtener suelo disponible es muy difícil (Madrid).
- Soluciones constructivas muy caras.





Gracias por su atención!

www.ctm-madrid.es

javier.aldecoa@ctm-comadrid.com