

### III. Equilibrio territorial

---

# Movilidad en el sistema urbano madrileño

## 1. El transporte público como garantía de la cohesión territorial

La movilidad de la Ciudad no se puede entender sin la existencia de un amplio y diverso sistema de transporte público

Territorialmente el sistema de transporte público de la Ciudad de Madrid se caracteriza por su complejidad y grandes dimensiones. Estos dos rasgos se derivan de la confluencia de flujos de diferentes escalas de origen (urbana, metropolitana, regional, nacional e internacional), y la consiguiente interacción de las administraciones implicadas (municipal, autonómica, estatal y UE). El resultado es una densa red de tipologías de equipamientos de transporte que tratan de compatibilizar e integrar todas las demandas generadas: líneas de autobús locales de la EMT, interurbano y de largo recorrido; líneas de Metro en la Ciudad y el Área Metropolitana; líneas de tren de cercanías, regional y largo recorrido.

El impulso del transporte público es uno de los medios más eficaces a la hora de corregir los problemas de un desarrollo urbanístico heredado

La experiencia demuestra que la conexión directa a líneas de sistemas de transporte en plataforma reservada y la apertura de nuevas estaciones de metro y cercanías mejoran sustancialmente la habitabilidad urbana, invirtiendo procesos de degradación socioeconómica y anticipándose a la expansión de los nuevos desarrollos urbanísticos. En los últimos años se ha mejorando la accesibilidad y movilidad de amplias zonas de la Ciudad por medio de la ampliación de la red de metro (Barajas, Carabanchel Alto, Cuatro Vientos, Moratalaz, Valdezarza, Vicálvaro, Villa de Vallecas, etc.). Por otro lado, la creación de centros de intercambio de viajeros ha reforzado la movilidad de los trenes de cercanías y autobuses interurbanos, esenciales en los movimientos pendulares entre la Ciudad de Madrid y su entorno territorial (coronas metropolitanas y Región Urbana).

Superar las deficiencias de los espacios residuales sin conexión directa a la red de transporte público intermodal es un requisito ineludible para seguir avanzando en el reequilibrio territorial de la Ciudad de Madrid

Además, de cara a resolver las deficiencias de algunos barrios y anticipándose a la expansión de los nuevos desarrollos urbanísticos, las administraciones municipal y autonómica de Madrid están intensificado su política de transporte público. Entre las actuaciones más destacables se encuentra el proyecto de ampliación 2005-2007 de la red de metro convencional y ligero, que va articular los nuevos desarrollos urbanísticos de la Ciudad de Madrid: los PAUs de Monte Carmelo, Las Tablas y Sanchinarro (en el Norte); el Anillo Olímpico, El Cañaveral y Los Cerros, en el Este; y el PAU de Vallecas en el Sur. En los próximos años, el servicio de metro va llegar a barrios hasta el momento con accesibilidad poco adecuada: Villaverde y La Elipa, respondiendo así a la gran demanda vecinal.

El transporte público sigue teniendo dificultades a la hora de absorber los flujos transversales internos producidos en la Periferia Urbana y de tipo externo entre ésta y las coronas metropolitanas (consultar el segundo apartado de la sección de Sostenibilidad), y esas limitaciones se traducen en un excesivo uso del automóvil privado. En este sentido, es oportuno recalcar que una movilidad dominada por los flujos motorizados de vehículos privados es gravosa tanto para la sostenibilidad del sistema como para el equilibrio territorial. El tráfico de vehículos y las infraestructuras de acceso por carretera en los barrios de Madrid, a menudo, tienen un efecto de fractura o barrera en el espacio urbano, tanto de tipo tangible (obstáculos físicos) como intangible (por la inseguridad y efectos psicológicos de ruptura y aislamiento entre la población afectada).

En los últimos años se han construido, iniciado y ampliado las infraestructuras de circunvalación por carretera en la Ciudad de Madrid y su entorno metropolitano: la M-30 (en el borde entre la Almendra Central y los distritos de la Periferia, con el proyecto actual de "Calle 30"), la M-40 (en el límite de la Ciudad con el Área Metropolitana) y la M-45 y la M-50 (dentro del Área Metropolitana). La consecución de estos anillos (incluyendo el proyecto M-60) supone un crecimiento sensible de la capacidad de la red del tráfico rodado y, como consecuencia de ello, estimulan las relaciones socioeconómicas y el equilibrio territorial (posibilitando ejes transversales de reequilibrio y expansión urbana y económica). Sin embargo, el efecto multiplicador de estas infraestructuras sobre la movilidad del tráfico motorizado de tipo privado contrasta con el menor peso de las plataformas circulares reservadas al transporte público. Buen ejemplo de ello es que la ampliación del Metro 2007 no contempla ninguna nueva línea circular y, frente a la expansión de los ejes radiales, los arcos de conexión transversal entre líneas son escasos.

## 2. Movilidad en el ámbito de la Ciudad de Madrid: distribución espacial de las zonas emisoras y receptoras de viajeros

Atendiendo a los datos de la Encuesta de Movilidad 2004 (Consortio de Transportes de la Comunidad de Madrid), cada día se producen nueve millones y medio de viajes con origen o destino la Ciudad de Madrid. De éstos, el 42,3% se distribuyen entre los distritos de la Almendra Central y 57,7% en la Periferia Urbana. En los últimos, el incremento de las relaciones con las coronas metropolitanas ha sido muy intenso, pero el grueso de los desplazamientos de origen o destino sigue produciéndose dentro de la Ciudad de Madrid (76,4%).

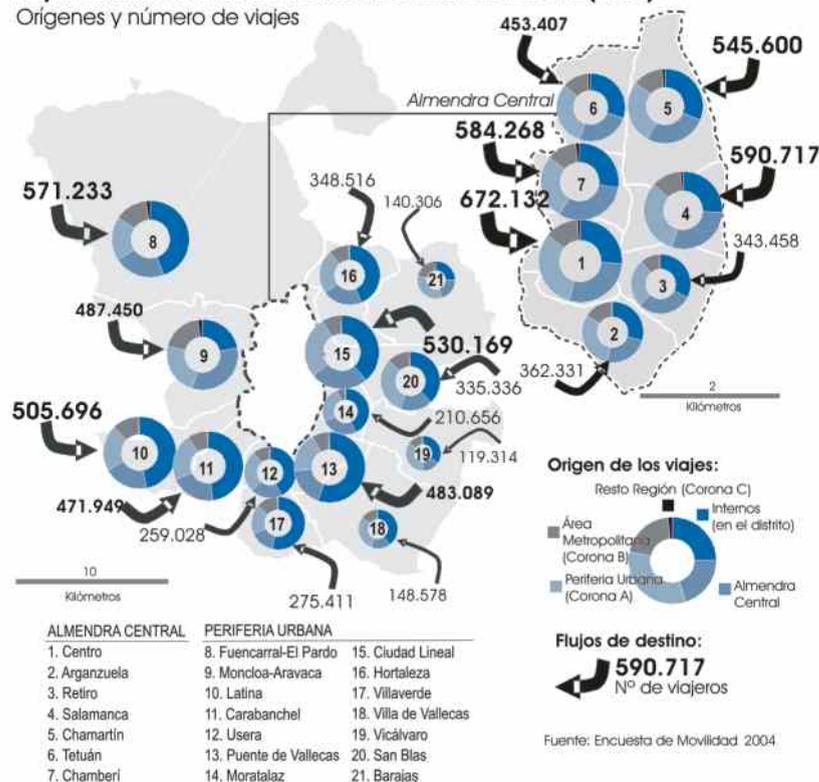
Otro dato relevante es que un tercio del total de los viajes diarios en la Ciudad (tres millones) se realizan dentro del propio distrito; es decir, gran parte de las necesidades cotidianas (principalmente compras, ocio, educación y otros servicios) se resuelven sin tener que salir del barrio y, además, con un claro protagonismo de la movilidad peatonal.

En el mapa siguiente se muestran los flujos de destino a los distritos de la Ciudad (haces de flechas), y las áreas territoriales de origen de estos flujos de viajes (gráficos de anillos). La representación gráfica está escalada y se acompaña de datos numéricos que permiten apreciar el volumen y significado de los flujos a escala de distrito.

La inmensa mayoría del total de viajes diarios producidos se realizan sin tener que salir de la Ciudad, y un tercio de los mismos dentro del propio distrito

## Flujos de destino a los distritos de la Ciudad de Madrid (2004)

Orígenes y número de viajes



Respecto a los motivos o causas de los desplazamientos, en la siguiente tabla se ha realizado una matriz a escala de distritos y grandes áreas territoriales de la Ciudad y su entorno territorial. Los cálculos se han realizado a partir de los viajes de origen o destino (incluidos los movimientos internos dentro los distritos), distinguiendo entre trabajo, ocio-comercio, estudio y asuntos personales. Sin lugar a dudas, el grueso de los viajes pendulares son de tipo laboral, aunque con diferencias reveladoras entre los ámbitos territoriales analizados: por ejemplo, en el Área Metropolitana próxima (Corona B) y en el entorno extrarregional el 63,7% y el 68% de los viajes, respectivamente, tienen una motivación laboral, cifras sensiblemente superiores al 42,6% de la Ciudad de Madrid. A escala interna de la Ciudad, también se registran variaciones significativas: las destacadas y diversas actividades económicas del centro urbano influyen en una mayor proporción de desplazamientos a los lugares de trabajo (44,8%) en los distritos de la Almendra Central (a excepción del Retiro, donde la componente residencial es muy acusada) que en la Periferia Urbana (40,8%). Es justo en este área urbana donde se registran los contrastes más acusados: el distrito con mayor peso de los desplazamientos laborales es Barajas, 58,7%, y el menor es Moratalaz, 37,3%; en gran medida, el carácter más periférico del primero (equiparable a los municipios metropolitanos contiguos) explica esas diferencias.

A gran distancia de la primera, la segunda causa de los viajes es el grupo ocio y comercio (actividades cada vez más relacionadas). El protagonismo urbano en estos desplazamientos (17,7%, frente a menos del 9% en el resto de ámbitos territoriales) evidencia la alta especialización de la Ciudad de la Madrid en estas actividades.

**Viajes origen o destino por motivos en la Ciudad de Madrid y su entorno territorial (2004)**

	Trabajo	Ocio y comercio	Estudio	Asuntos personales	Otros	Nº viajes*
1. Centro	43,0%	26,6%	11,2%	11,2%	7,9%	1.168.769
2. Arganzuela	47,4%	17,1%	13,4%	11,2%	10,9%	620.235
3. Retiro	38,3%	17,7%	16,2%	11,8%	16,1%	575.942
4. Salamanca	46,9%	17,8%	12,0%	10,5%	12,7%	1.026.071
5. Chamartín	46,6%	14,7%	15,0%	11,8%	12,0%	919.786
6. Tetuán	46,8%	19,3%	13,7%	10,8%	9,4%	771.129
7. Chamberí	43,7%	15,7%	15,6%	11,9%	13,1%	1.004.733
ALMENDRA CENTRAL	44,8%	18,8%	13,7%	11,3%	11,5%	6.086.665
8. Fuencarral-El Pardo	39,9%	16,3%	21,4%	9,8%	12,6%	889.653
9. Moncloa-Aravaca	34,4%	14,6%	29,8%	7,8%	13,3%	867.825
10. Latina	39,2%	20,2%	16,3%	10,3%	14,0%	775.298
11. Carabanchel	39,4%	19,2%	15,1%	12,0%	14,3%	718.657
12. Usera	39,0%	17,6%	16,5%	11,5%	15,4%	406.779
13. Puente de Vallecas	40,4%	16,4%	17,9%	10,6%	14,7%	699.002
14. Moratalaz	37,3%	18,4%	19,3%	11,2%	13,8%	331.605
15. Ciudad Lineal	40,8%	16,9%	15,5%	11,8%	14,9%	854.205
16. Hortaleza	39,5%	19,2%	17,1%	10,7%	13,5%	545.444
17. Villaverde	40,3%	18,9%	17,0%	11,5%	12,4%	403.976
18. Villa de Vallecas	55,0%	10,6%	15,7%	7,8%	10,9%	238.070
19. Vicálvaro	45,6%	13,5%	19,5%	9,8%	11,6%	199.794
20. San Blas	46,2%	15,3%	14,4%	10,1%	14,0%	544.883
21. Barajas	58,7%	10,3%	11,1%	10,7%	9,2%	243.548
PERIFERIA URBANA	40,8%	16,8%	18,4%	10,4%	13,6%	7.718.739
CIUDAD DE MADRID	42,6%	17,7%	16,3%	10,8%	12,6%	13.805.404
CORONA B	63,7%	7,4%	13,7%	7,7%	7,5%	2.055.758
CORONA C	53,2%	8,4%	13,0%	10,9%	14,5%	177.935
FUERA DE LA REGIÓN	68,0%	6,4%	3,1%	11,0%	11,5%	28.348

\*El número desglosado por distritos es superior al total de viajes (9.567.949). Esto es debido a que los viajes entre distritos diferentes están contabilizados tanto en el distrito de origen como de destino. Por ejemplo, un viaje con origen en Centro y destino en Vicálvaro está contabilizado en ambos distritos. Los viajes con origen o destino en el mismo distrito están contabilizados una sola vez.

Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Los elementos que inciden en la mayor o menor atracción de los flujos de viajes en los distritos dependen de varios factores: el peso demográfico (número de habitantes), la centralidad funcional (número y diversidad de funciones y actividades socioeconómicas) y la relevancia territorial (superficie y situación estratégica en el sistema de comunicaciones), entre otros. Todos estos factores se interrelacionan, y explican de forma conjunta las diferencias entre unos distritos y otros, que se pueden apreciar en la siguiente tabla. Los distritos centrales, pese a su escasa superficie, tienen un significado demográfico, visible tanto en el número de habitantes y, sobre todo, en la densidad de población.

Esta relevancia demográfica se amplía por las funciones centrales (actividades económicas y servicios públicos) que generan intensos flujos de viajeros de destino (laborales, educativos, comerciales, lúdico-recreativos, etc.), especialmente en los distritos de Centro, Salamanca, Chamberí y Chamartín, donde el peso relativo del número de viajes supera claramente al peso relativo demográfico. Por el contrario, en la Periferia Urbana, la menor densidad demográfica y, sobre todo, el rango inferior de las funciones socioeconómicas explican una menor atracción de los viajes de destino en esos distritos. Esta situación se percibe claramente en La Latina, Carabanchel y Puente de

Vallecas, donde, a pesar de ostentar el ranking de los distritos con mayor número de habitantes, el diferencial viajes de destino y población es claramente adverso. Este comportamiento desigual centro-periferia no está exento de algunas excepciones, como son los casos de Arganzuela (donde las menores funciones centrales que el resto de los distritos de la Almendra Central suponen un peso inferior en términos relativos de los viajes respecto a la población) y Moncloa-Aravaca (su proximidad y posición estratégica en la accesibilidad al centro urbano se dejan notar en un mayor peso de la movilidad).

#### Movilidad y población: desequilibrios territoriales

Distritos	Superficie (Ha.)	Densidad (Hab./Ha.)	% Población 2005	% Viajes destino 2004	Diferencia Viajes y Pob.
1. Centro	524	284	4,7%	8,0%	3,3%
2. Arganzuela	655	224	4,6%	4,3%	-0,3%
3. Retiro	538	234	4,0%	4,1%	0,1%
4. Salamanca	541	279	4,8%	7,0%	2,2%
5. Chamartín	920	154	4,5%	6,4%	2,0%
6. Tetuán	537	280	4,7%	5,4%	0,6%
7. Chamberí	469	321	4,8%	6,9%	2,1%
<b>Almendra Central</b>	<b>4.184</b>	<b>243</b>	<b>32,0%</b>	<b>42,1%</b>	<b>10,0%</b>
8. Fuencarral-El Pardo	24.345	8	6,5%	6,8%	0,3%
9. Moncloa-Aravaca	4.493	26	3,8%	5,8%	2,0%
10. Latina	2.543	101	8,1%	6,0%	-2,1%
11. Carabanchel	1.409	170	7,6%	5,6%	-2,0%
12. Usera	770	172	4,2%	3,1%	-1,1%
13. Puente de Vallecas	1.489	162	7,6%	5,7%	-1,9%
14. Moratalaz	634	168	3,4%	2,5%	-0,9%
15. Ciudad Lineal	1.136	203	7,3%	6,2%	-1,1%
16. Hortaleza	2.801	55	4,9%	4,1%	-0,7%
17. Villaverde	2.029	71	4,5%	3,3%	-1,3%
18. Villa de Vallecas	5.156	13	2,1%	1,8%	-0,3%
19. Vicálvaro	3.271	20	2,0%	1,4%	-0,6%
20. San Blas	2.181	68	4,7%	4,0%	-0,7%
21. Barajas	4.267	10	1,3%	1,6%	0,3%
<b>Periferia Urbana</b>	<b>56.525</b>	<b>38</b>	<b>68,0%</b>	<b>57,9%</b>	<b>-10,0%</b>
<b>Total Ciudad de Madrid</b>	<b>60.709</b>	<b>52</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>

Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid, Padrón Municipal de 2005 y Encuesta de Movilidad 2004

### 3. Movilidad en el Área Metropolitana: Madrid como polo receptor de viajes, medios de transporte utilizados y motivación de los desplazamientos

La movilidad ejerce enormes presiones de tipo espacio-temporal en el sistema de transportes y en el equilibrio territorial de la Ciudad de Madrid. La presión de la población va más allá de los tres millones de residentes de la Ciudad, cifra que se duplica al incluir los habitantes de las coronas metropolitanas de la Región de Madrid. Esta población genera intensos flujos pendulares diarios de origen o destino hacia la Ciudad de Madrid.

En el siguiente mapa se analizan los flujos de viajes existentes entre la Ciudad de Madrid y el entorno territorial, a partir de varias escalas territoriales de referencia. La Corona B coincide con el área metropolitana más densa y contigua a la Ciudad de Madrid y, por ello, concentra la inmensa mayoría de los flujos con la capital (92%). Mientras que en la Corona C, que representa el resto de la Región, la inferior representatividad en el número de viajes coincide con el menor peso demográfico, porque los procesos de expansión urbana son, por lo general, incipientes y difusos en el territorio.

**Relaciones territoriales con el exterior**

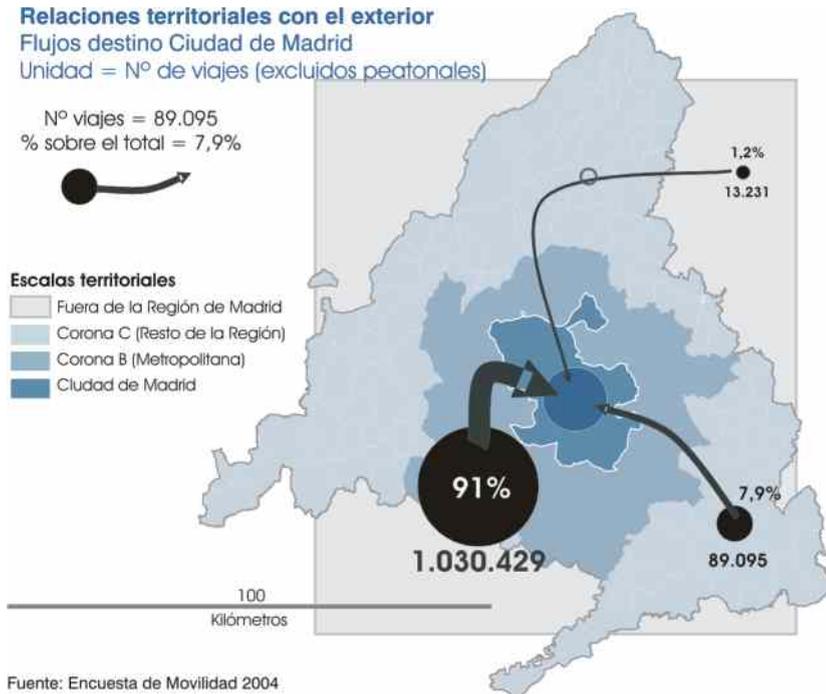
Flujos destino Ciudad de Madrid

Unidad = Nº de viajes (excluidos peatonales)

Nº viajes = 89.095  
% sobre el total = 7,9%

**Escalas territoriales**

- Fuera de la Región de Madrid
- Corona C (Resto de la Región)
- Corona B (Metropolitana)
- Ciudad de Madrid



Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Respecto a la distribución modal transporte público versus privado, el vehículo privado<sup>1</sup> tiene un claro protagonismo en los desplazamientos motorizados realizados entre la Ciudad de Madrid y sus coronas metropolitanas. Como se puede apreciar en la siguiente tabla, este predominio varía según las áreas territoriales de referencia. A escala interna, dentro de la Corona B se dan acusados contrastes: frente al claro predominio del vehículo privado en el Sector Norte (64,1%), el Sector Sur<sup>2</sup> es el único ámbito metropolitano donde el transporte público supera claramente al de tipo privado (56,0% y 40,3%, respectivamente). Otro hecho relevante a apuntar es que en la Corona C los viajes mixtos o combinación de modos público y privado son relativamente muy significativos y, por lo tanto, existe una complementariedad e interdependencia entre ambas modalidades.

Completando este análisis modal, en el siguiente gráfico se ofrece una perspectiva temporal de la evolución de los viajes de tipo público y privado (Encuestas de Movilidad de 1996 y 2004), comparada con las variaciones de la población. Las escalas territoriales de referencia son la Ciudad de Madrid, distinguiendo sus dos ámbitos urbanos (Almendra y Periferia), la Corona B Metropolitana y la Comunidad

<sup>1</sup> En la Sección II de Sostenibilidad se realiza un análisis comparado de transporte público versus privado. Entre las principales conclusiones del mismo es que el transporte privado es predominante en las relaciones entre la Periferia y las coronas metropolitanas y, por el contrario, es significativamente inferior entre la Almendra Central y las coronas metropolitanas, ya que aquí los ejes radiales de comunicación potencian más los transportes públicos.

<sup>2</sup> En el Sector Sur se encuentran las principales ciudades satélites del Área Metropolitana de Madrid: Alcorcón, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Móstoles, entre las más destacadas. Este continuo urbano genera masivos ejes pendulares con la Ciudad de Madrid (el 37% de todos los viajes metropolitanos). El carácter consolidado y la alta densidad demográfica explican también las altas prestaciones en infraestructuras y servicios de transporte público (cercanías, Metro Sur, autobuses interurbanos) que facilitan las comunicaciones y relaciones con la Ciudad de Madrid.

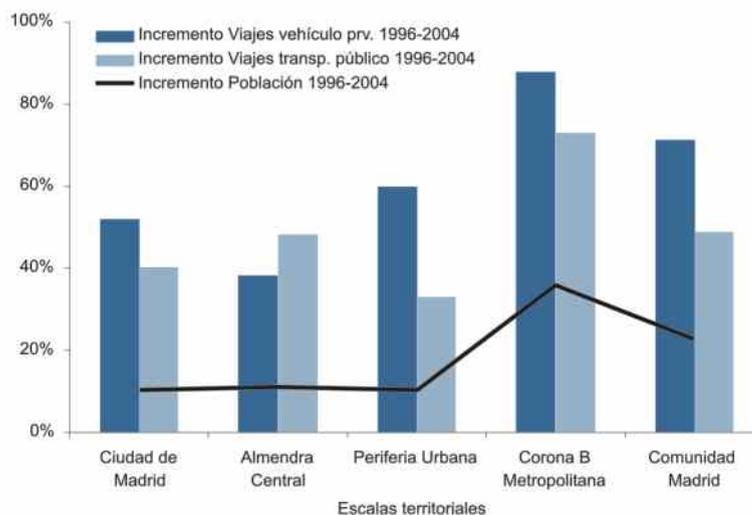
### Movimientos de origen o destino entre la Ciudad de Madrid y las coronas metropolitanas

Coronas	Sectores	Modalidad de desplazamiento			% Viajes
		Vehículo privado	Trans. público	Mixtos	
Corona B	Sector Norte	64,1%	32,6%	3,3%	15,8%
	Sector Sur	40,3%	56,0%	3,7%	37,0%
	Sector Este	53,3%	42,2%	4,5%	18,3%
	Sector Oeste	54,7%	38,2%	7,0%	20,9%
	<b>Total Corona B</b>	<b>50,3%</b>	<b>45,2%</b>	<b>4,5%</b>	<b>92,0%</b>
Corona C	Sector Norte	51,5%	39,2%	9,3%	1,8%
	Sector Sur	45,1%	39,6%	15,3%	1,6%
	Sector Este	51,5%	37,0%	11,5%	1,5%
	Sector Oeste	42,8%	45,1%	12,1%	3,0%
	<b>Total Corona C</b>	<b>46,9%</b>	<b>41,1%</b>	<b>12,0%</b>	<b>8,0%</b>
<b>Total Coronas Metropolitanas</b>		<b>50,1%</b>	<b>45,0%</b>	<b>4,8%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Autónoma. Se han excluido la Corona C y el ámbito extraterritorial fuera de la región por su escasa representatividad en el total de viajes y porque su inclusión distorsiona el análisis de conjunto. Existe una relación directa entre el crecimiento demográfico y el incremento del número de viajes, pero éste último a un ritmo muy superior. Es decir, además de la población, otros dos factores inciden vigorosamente en el crecimiento de la movilidad: el desarrollo económico (incremento del poder adquisitivo, mayores tasas de motorización de la población, etc.) y la expansión urbanística (crecimiento residencial y deslocalización de actividades y empresas en las coronas metropolitanas). La conjunción de estos factores explica el intenso crecimiento de la movilidad en los últimos años y, dentro de ésta, el mayor incremento del transporte privado, especialmente en la Periferia Urbana y la Corona B metropolitana, las dos zonas donde la expansión urbanística ha privilegiado un urbanismo basado en la segregación de usos y la mayor dependencia del automóvil.

### Evolución población y movilidad transporte público vs. privado Incremento de viajes y habitantes



Fuente: Encuesta de Movilidad 1996 y 2004, y Padrón Municipal 1996 y 2004

La motivación de los desplazamientos producidos entre la Ciudad de Madrid y su entorno metropolitano obedece a causas diversas y presenta rasgos distintos, atendiendo a las diferentes unidades territoriales. En la siguiente tabla se ordenan los motivos de los desplazamientos: la mayoría de los viajes pendulares (más del 60%) se realizan por motivos laborales, seguidos a distancia por estudios (en torno al 14%). En la tabla también se pueden apreciar de forma detallada las principales diferencias existentes entre las unidades territoriales de referencia, tanto urbanas (Almendra y Periferia), como metropolitanas (Corona B y Corona C).

#### Viajes origen o destino por motivos entre la Ciudad de Madrid y las coronas metropolitanas

Motivos	Áreas territoriales				Total Ciudad / Coronas
	Almendra / Corona B	Almendra / Corona C	Periferia / Corona B	Periferia / Corona C	
Trabajo	65,2%	53,2%	62,5%	53,1%	62,9%
Estudio	11,5%	11,8%	15,4%	14,3%	13,7%
Asunto personal	7,8%	13,1%	7,6%	8,6%	7,9%
Ocio y comercio	8,3%	8,9%	6,7%	7,8%	7,5%
Otros diversos	7,2%	13,0%	7,8%	16,1%	8,1%

Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Fuera de los límites autonómicos, también se puede definir un área de influencia de la Ciudad de Madrid, denominada "Región Urbana", que aglutina las provincias de Guadalajara, Toledo, Segovia y Ávila, ordenadas de mayor a menor integración e intensidad de los procesos de difusión urbana. Los límites territoriales son imprecisos y cambiantes en el tiempo, en función de las variaciones en las isocronas que surgen con las nuevas infraestructuras de transporte de alta velocidad, tanto por carretera como por tren<sup>3</sup>. Los flujos pendulares diarios con la Ciudad de Madrid son todavía escasos por la distancia y tiempo empleado y por la escasa relevancia cuantitativa en términos demográficos y de actividad económica del territorio (compuesto por ciudades de pequeño tamaño ubicadas en un medio rural despoblado); pero es muy significativo debido a las dimensiones territoriales de los desplazamientos y porque las infraestructuras que posibilitan los mismos son artífices de nuevos reequilibrios y oportunidades territoriales.

#### 4. Equilibrios y desequilibrios territoriales. Conclusiones

Los esfuerzos inversores y los avances han sido más que notables en los últimos años, situando a Madrid a la vanguardia de las ciudades del mundo en la dotación de infraestructuras de transportes. Esa ventaja comparativa, junto a las políticas de movilidad, están favoreciendo la cohesión y el reequilibrio territorial de los espacios urbanos.

El sistema de transportes de la Ciudad funciona con un nivel de eficiencia alta porque tiene capacidad de respuesta y se anticipa a las demandas intensas y en constante mutación

<sup>3</sup> La expansión de las infraestructuras de transporte terrestre de alta capacidad y velocidad (autopistas, autovías y nuevas líneas de AVE) está ampliando cada vez más el territorio de la Región Urbana (consultar apartado Polo de Atracción, Sección IV), incrementado de esta forma las funciones centrales de la Ciudad de Madrid.

El transporte público es un elemento decisivo a la hora de “hacer ciudad” y “tejido ciudadano”

Además de ostentar la primacía en la movilidad, por concentrar el grueso de los flujos internos y de relaciones con el exterior (viajeros con origen o destino en la Ciudad de Madrid), el transporte colectivo es el principal factor de cohesión territorial. La ampliación y mejora de la red de transporte público han supuesto una mayor permeabilidad e integración de los barrios y distritos de la Ciudad, fortaleciendo las relaciones sociales, el dinamismo comercial y económico, y la seguridad de las calles y espacios públicos.

La expansión territorial, traducida en la formación de varias coronas de influencia urbana, ha generado un incremento acusado tanto del número de viajes (por las crecientes necesidades y demandas de la población), como de la distancia media recorrida (por la mayor extensión territorial de los flujos generados). El área de influencia de la Ciudad no termina en la Comunidad de Madrid y sus aproximadamente seis millones de habitantes, porque los procesos de difusión urbana de actividades y población están consolidando una extensa Región Urbana que incorpora varias capitales de provincia conectadas a Madrid.

La Ciudad de Madrid y su entorno territorial próximo ha conseguido dotarse de una red mallada, formada por autopistas, autovías y carreteras convencionales con características de diseño elevadas y una cobertura equilibrada en el territorio. Las ventajas de la autonomía y accesibilidad que proporciona el vehículo privado, la inercia cultural de su uso, junto a la segregación de espacios funcionales y la expansión urbana en áreas de influencia cada vez más amplias, son factores que van a seguir teniendo un peso determinante en los equilibrios y desequilibrios territoriales de la Ciudad de Madrid.

El reto de la movilidad en la Ciudad de Madrid es la conciliación y equilibrio de diferentes intereses y usuarios

En definitiva, La Ciudad de Madrid debe asumir el reto de profundizar las políticas que minimicen las externalidades negativas del incremento de la movilidad motorizada<sup>4</sup> y, al mismo tiempo, mantener el dinamismo de los movimientos pendulares que son esenciales para asegurar la prosperidad económica.

<sup>4</sup> Cada día acceden a la Ciudad de Madrid un millón de vehículos a través de las vías principales (A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-42 y M-607) y, en menor medida, los flujos que entran por vías secundarias y el propio viario urbano.