

Número	Sustituir	Texto alternativo / Añadir (en negrilla)	Justificación	Comentario
1	Plan de Carreteras 2025-2032 (Título del Plan)	Plan de carreteras <b>y vías ciclistas</b> 2025-2032	El documento que se presenta trata de las carreteras y de las vías ciclistas. Por ello, tiene sentido incluir las vías ciclistas en el título del documento dando mayor visibilidad.	
2	Se necesita un nuevo Plan que dé respuesta conjuntamente con el transporte público a las actuales y futuras demandas de movilidad de personas y de mercancías. (P.1 Pag.1)	Se necesita un nuevo Plan que de respuesta conjuntamente con la <b>movilidad en bicicleta</b> y el transporte público a las actuales y futuras demandas de movilidad de personas y de mercancías.	<p>Son múltiples los documentos de la Comunidad de Madrid que acreditan la bicicleta como medio de transporte. Por ejemplo: en la Ley Omnibus - Modificación de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid dice: <i>“La Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid tendrá entre sus fines:</i></p> <p><i>a) Convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana”</i></p> <p>Por ello, se propone incluirla en la justificación del Plan ya que es un elemento principal, y más, desde la óptica de la promoción de la movilidad sostenible, para dar respuesta y canalizar la demanda de movilidad de la población</p>	

3	También, en línea con las actuales tendencias inversoras, debería incorporar nuevas fórmulas innovadoras de gestión en la inversión, mantenimiento y explotación de la red de carreteras de la Comunidad, red que a su vez debe considerarse en su análisis y diagnóstico en estrecha relación con la Red de Carreteras del Estado en la Región de Madrid. (P.1 Pag.1)	También, en línea con las actuales tendencias inversoras, debería incorporar nuevas fórmulas innovadoras de gestión en la inversión, mantenimiento y explotación de la red de carreteras de la Comunidad <b>y vías ciclistas</b> , red que a su vez debe considerarse en su análisis y diagnóstico en estrecha relación con la Red de Carreteras del Estado en la Región de Madrid <b>y la Estrategia Estatal por la Bicicleta</b>	Idem.  La Estrategia Estatal por la Bicicleta fija una serie de criterios que son básicos para asegurar la necesaria coherencia y buena ejecución de las actuaciones	
4	El nuevo Plan de Carreteras, a pesar de su carácter sectorial, debe también incorporar una visión global de la estrategia territorial seguida por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, analizando además tanto los contenidos de otros planes sectoriales que puedan afectar a las propuestas finales que se establezca, como los planes de carreteras de las Comunidades limítrofes. (P.1 Pag.1)	El nuevo Plan de Carreteras <b>y Vías Ciclistas</b> , a pesar de su carácter sectorial, debe también incorporar una visión global de la estrategia territorial seguida por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, analizando, además, tanto los contenidos de otros planes sectoriales que puedan afectar a las propuestas finales que se establezca, como los planes de carreteras <b>y vías ciclistas</b> de las Comunidades limítrofes.	Idem.	
5	De acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas el objeto del contrato es la elaboración de los diferentes documentos que integrarán el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid para el periodo 2023 – 2030 y prestar[...] (P.2 Pag.1)	De acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas el objeto del contrato es la elaboración de los diferentes documentos que integrarán el Plan de Carreteras <b>y Vías Ciclistas</b> de la Comunidad de Madrid para el periodo 2023 – 2030 y prestar [...]	Idem.	

6	Desde un punto de vista geográfico, el PCCM debe tener como ámbito los 8.022 km2 de superficie de la Comunidad de Madrid, integrando los 179 municipios que componen la Región, sin excluir ninguno de ellos. Por tanto, se deberá tener en cuenta toda la red de carreteras autonómica, incluyendo las tres categorías de red: principal, secundaria y local. (P.2.1 Pag.1)	Desde un punto de vista geográfico, el <b>PCVCCM</b> debe tener como ámbito los 8.022 km2 de superficie de la Comunidad de Madrid, integrando los 179 municipios que componen la Región, sin excluir ninguno de ellos. Por tanto, se deberá tener en cuenta toda la red de carreteras autonómica, incluyendo las tres categorías de red: principal, secundaria y local, <b>y vías ciclistas</b>	Idem. De usarse las siglas, deberán incluir las letras VC correspondiente a Vías ciclistas.	Se entenderá que la alegación correspondiente a las siglas se extenderá a lo largo de todo el documento. Es decir, donde dice PCCM deberá decir PCVCCM
7	Siguiendo con el Pliego, el Plan debe considerar todos los desplazamientos de personas y mercancías que se producen dentro de la región, cualquiera que sea su motivo, su periodicidad o su marco geográfico, ya que todos ellos son necesarios para la vida social y económica, que requieren de la red de carreteras autonómica y tienen la capacidad de producir impactos negativos en la seguridad, el medio ambiente, etc. (P.2.2 Pag. 2)	Siguiendo con el Pliego, el Plan debe considerar todos los desplazamientos de personas y mercancías que se producen dentro de la región, cualquiera que sea su motivo, su periodicidad o su marco geográfico, ya que todos ellos son necesarios para la vida social y económica, que requieren de la red de carreteras <b>y vías ciclistas</b> autonómica y tienen la capacidad de producir impactos negativos en la seguridad, el medio ambiente, etc.	Idem.	
8		<b><u>Añadir nuevo punto:</u></b>  <b>3.1.9 PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2013 – 2025</b>  <b>La Estrategia define unos objetivos y diseña un conjunto de 53 medidas agrupadas en seis conjuntos temáticos, algunas con mayor potencialidad para aplicarse a ámbitos urbanos y metropolitanos y otras</b>	Entendemos que este plan supone un avance de cara a desarrollar la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad. El Plan define una serie de corredores ecológicos y actuaciones concretas (Plan RIB) que podrían incluirse dentro de una futura red ciclista regional. Estas	

		<p><b>de alcance más propiamente regional o nacional. Dentro de las medidas, las de mayor aplicación a escala regional son:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras:</b> potenciar el urbanismo de proximidad; vincular la planificación urbanística con la oferta de transporte público y no motorizado; promover plataformas logísticas; optimizar la utilización de las infraestructuras existentes, hacer estudios de evaluación de la movilidad generada, establecer directrices de actuación en el medio urbano y metropolitano; implantar planes de movilidad sostenible; promover Cercanías ferroviarias, accesos y servicios de transporte público a las terminales de los diferentes modos de transporte, plataformas reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación, modos no motorizados, planes de movilidad para empresas y polígonos industriales o empresariales, planes de movilidad en centros educativos, comerciales y de ocio, adecuación de la velocidad en las vías de acceso a las grandes ciudades, administración electrónica, teletrabajo y comercio electrónico,...</li><li>● <b>Cambio climático y reducción de la dependencia energética:</b> priorizar el transporte público, vehículo limpio y eficiente, eficiencia energética y servicios públicos de transporte, nuevas tecnologías en sistemas de tracción y motores, y combustibles alternativos, promoción de la conducción eficiente, etc.</li><li>● <b>Calidad del aire y ruido:</b> áreas con limitación de velocidad para vehículos, establecimiento de zonas de bajas emisiones en las ciudades (ZBE), diseño de mapas</li></ul>	<p>actuaciones deberían formar parte del plan de acción del presente Plan de Carreteras (y vías ciclistas) 2025-32</p> <p>Aquellas actuaciones en las que deba intervenir otra consejería, se tomarán las iniciativas oportunas para implicarlas en el proyecto y conseguir la necesaria continuidad, coherencia y densificación de la red ciclista.</p>	
--	--	---	--	--

		<p>de ruido, elaboración de planes de acción para reducir el ruido ambiental.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Seguridad y salud: mejora de la seguridad vial, mejora de la seguridad ferroviaria, mejora de la seguridad común a todos los modos, mejora de la accesibilidad para las personas con movilidad reducida.</li> <li>● Gestión de la demanda: aparcamientos disuasorios del vehículo privado e incentivos del uso del transporte público, desarrollo e implantación de medidas para la mejora de la sostenibilidad en el transporte, promover medidas económicas que incentiven la utilización del transporte público, apoyo a la introducción de consideraciones de sostenibilidad en la fiscalidad sobre vehículos y carburantes en el ámbito de la Unión Europea, utilización del coche multiusuario o el coche compartido, información al ciudadano,...</li> </ul> <p>El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de Madrid 2013-25 que proponía el acondicionamiento y señalización de caminos y vías pecuarias como la de la Casa de Campo – El Escorial (por Pozuelo) y la ejecución de las vías verdes ciclables (corredores ecológicos) como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vía verde de Fuencarral (Madrid / Alcobendas / San Sebastián de los Reyes)</li> <li>● Vía verde de Alcobendas (Valdebebas / Río Jarama)</li> <li>● Vía Verde de Coslada (Madrid / Coslada / Torrejón)</li> <li>● Vía verde de Getafe (Castella / Arroyo Culebro / Getafe)</li> <li>● Vía verde de Tetuán (Dehesa de Tetuán / Campamento / Alcorcón)</li> <li>● Vía verde de Aravaca (Casa de Campo / Monte del Pilar)</li> </ul>		
--	--	--	--	--

		<p>Este Plan Estratégico incluía el Plan REB (Red de Estacionamientos de Bicicleta) en estaciones de la Red de transporte de la Comunidad de Madrid y el Plan RIB (Red de Itinerarios para la Bicicleta), con un enfoque de conexión con la red de transporte público y que definía 11 actuaciones prioritarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las Tablas – Alcobendas</li> <li>• Coslada – San Blas</li> <li>• San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz</li> <li>• Alcalá de Henares – Torrejón</li> <li>• Arganda – Rivas – Vicálvaro</li> <li>• Getafe – Villaverde Alto</li> <li>• Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto</li> <li>• Vía Verde del ferrocarril militar Leganés – Cuatro Vientos</li> <li>• El Pardo – Puerta de Hierro</li> </ul>		
9		<p><b><u>Añadir nuevo punto:</u></b></p> <p><b>3.1.10 ARCO VERDE</b></p> <p>Proyecto de la Comunidad de Madrid para acercar la naturaleza a los ciudadanos. Aspira a conectar los 3 Parques Regionales con otros espacios naturales de interés rodeando el Anillo Ciclista de Madrid. Será una infraestructura verde de la Comunidad de Madrid para favorecer, conservar y proteger la biodiversidad regional.</p> <p>Arco Verde conecta actualmente 15 municipios de la Comunidad de Madrid con los 3 grandes Parques Regionales de la Comunidad (Cuenca Alta del</p>	<p>Al igual que el anterior, creemos importante hacer constar este proyecto ya que participa plenamente de los objetivos de una futura red ciclista que estableció la modificación de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid (Ley Omnibus) y que reiteradamente se recuerda en el presente documento:</p> <p><i>“La red básica de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid deberá:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Convertir la bicicleta en un medio más de transporte que</i></li> </ul>	

		<p><b>Manzanares, curso medio del río Guadarrama y Sureste) a través de la red de Vías Pecuarias y otros caminos y senderos, para crear un gran Corredor Verde que rodeará Madrid y los municipios de su Área Metropolitana.</b></p> <p><b>Además de los Parques Regionales, Arco Verde incluirá espacios de la Red de Parques Periurbanos, Montes de Utilidad Pública, áreas forestales de alto valor ambiental y espacios naturales de nueva creación. Conectará 25 municipios de la Comunidad de Madrid con los 3 grandes Parques Regionales de la Comunidad (Cuenca Alta del Manzanares, curso medio del río Guadarrama y Sureste) a través de la red de Vías Pecuarias y otros caminos y senderos, para crear un gran Corredor Verde que rodeará Madrid y los municipios de su Área Metropolitana.</b></p>	<p><i>participe de la movilidad cotidiana.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Integrar las principales localidades de la Comunidad de Madrid.</i></li> <li>• <i>Facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista, permitiendo el acceso autónomo a los espacios naturales protegidos y a los lugares de mayor valor paisajístico y cultural.</i></li> <li>• <i>Fomentar y facilitar la comunicación de las redes ciclistas locales con la Red Básica de Vías Ciclistas para asegurar la continuidad del itinerario ciclista.”</i></li> </ul> <p>Aquellas actuaciones en las que deba intervenir otra consejería u otra administración, se tomarán las iniciativas oportunas para implicarlas en el proyecto y conseguir la necesaria continuidad, coherencia y densificación de la red ciclista.</p>	
10		<p><b><u>Añadir nuevo punto:</u></b></p> <p><b>3.1.11 ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA</b></p> <p><b>El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que</b></p>	<p>Aunque no es un plan autonómico, entendemos que todas las actuaciones ciclistas que se hagan, tanto a nivel local, autonómico o estatal deben estar coordinadas y ser fruto de un proceso coherente</p>	

	<p>guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años. La Estrategia constituye, junto con la Agenda Urbana Española, el pilar estratégico del Ministerio para afrontar los retos de la movilidad en los próximos 10 años, y se complementa con el desarrollo de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.</p> <p>La Estrategia de Movilidad entiende la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, y pretende dar soluciones a los problemas reales de movilidad de la ciudadanía desde una perspectiva amplia y transversal. Se sustenta en tres pilares o principios básicos: la seguridad de personas y bienes, entendida como el sustrato sobre el que se asienta el sistema de movilidad; la sostenibilidad en lo social, en lo económico y en lo medioambiental; la conectividad, entendida por un lado desde la vertiente de la digitalización y el avance tecnológico y, por otro, como conectividad multimodal y como conectividad con Europa y el mundo. Es una estrategia cuyos objetivos están perfectamente alineados con los compromisos internacionales y con la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente. En este escenario, el fomento de la movilidad no motorizada, dentro de la cual la bicicleta es un elemento fundamental, adquiere un papel fundamental, ayudando a conseguir una movilidad más sostenible, con la conectividad entre modos y la seguridad como elementos claves para su desarrollo.</p> <p>Mediante esta Estrategia de la bicicleta, se establecen una serie de áreas y objetivos estratégicos que deben</p>	<p>que responda a las necesidades de movilidad.</p> <p>La Estrategia Estatal de la Bicicleta es un documento Colaborativo que ha recibido aportaciones de organizaciones como la Mesa Española de la Bicicleta (MEB), la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), diferentes Ministerios de la Administración General del Estado, y representantes de Entidades Locales y <u>Comunidades Autónomas</u></p> <p>Es razonable, pues, que todo lo que se refiere a la promoción de la bicicleta tenga en cuenta este documento y figure dentro del punto 3 RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN EXISTENTE</p>	
--	--	--	--



		<p>orientar, en los próximos años, las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta. Pero, además, la Estrategia nace con la ambición de impulsarlas actuaciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad. Para ello, se articulan un sistema de instrumentos que, liderados por organizaciones tanto del sector público como empresarial y del tercer sector, coordinan y dan impulso a un conjunto de más de 200 acciones estratégicas.</p>		
11		<p><b>Añadir nuevo punto:</b></p> <p><b>3.1.12 Ruta Ibérica EuroVelo</b></p> <p><b>EuroVelo es una red transfronteriza de rutas ciclistas de larga distancia que atraviesan Europa en toda su extensión. Hay 17 rutas definidas con unos recorridos que suman cerca de 90.000 km. Esta red es un proyecto iniciado por la Federación Europea de Ciclistas (ECF, por sus siglas en inglés), con sede en Bruselas.</b></p> <p><b>Los objetivos son:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover los viajes sostenibles en el cuidado económico, ambiental y social.</li> <li>• Mejorar la calidad de las rutas de EuroVelo en todos los países europeos participantes.</li> <li>• Promover la marca de las rutas de EuroVelo de acuerdo con las normas publicadas.</li> <li>• Proporcionar información en toda Europa sobre rutas EuroVelo y rutas ciclistas nacionales.</li> </ul>	<p>Las ruta ibérica EuroVelo puede desempeñar un papel importante en la movilidad cotidiana entre las poblaciones por las que discurre. Parece oportuno que, una vez que la Comunidad de Madrid se ha comprometido a desarrollarla y cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de Madrid, figure dentro de los documentos de referencia.</p> <p>Asimismo, en su desarrollo, la Comunidad de Madrid deberá revisar, junto con el equipo del Centro de Coordinación EuroVelo, las opciones para priorizar e incluir nuevas acciones que coincidan con el trazado previsto.</p>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Apoyar el desarrollo de centros nacionales de coordinación para la ruta EuroVelo y las rutas nacionales.</b></li> <li>• <b>Fomentar el intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los estados y regiones europeos, estimulando estrategias e infraestructuras de ciclo de alta calidad.</b></li> </ul> <p><b>La implementación y garantía de calidad de EuroVelo está coordinada por la Federación Europea de Ciclistas (ECF) en colaboración con los Coordinadores y Centros de Coordinación de EuroVelo (C/CCEV). En el caso de España, el CCEVE, está integrado en ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, que reúne a 70 asociaciones y colectivos de ciclistas de toda España.</b></p> <p><b>La Ruta EuroVelo Lisboa-Madrid-Jaca-Pamplona ha superado el proceso de evaluación por parte de la European Cyclist Federation, por lo tanto, la incorporación y el apoyo por parte de la Comunidad Autónoma de Madrid al desarrollo de la ruta en los próximos 3 años será clave para su desarrollo. Cabe destacar que la ruta puede desempeñar una doble función en el transporte cotidiano entre municipios y en la capacidad para atraer turismo en bicicleta de largo recorrido.</b></p> <p><b>El trazado propuesto por la Dirección General de Turismo para esta ruta EuroVelo coincide parcialmente con algunas de las actuaciones propuestas en el Plan de Carreteras. Así el carril-bici entre San Martín de la Vega y Getafe se utiliza desde el primero hasta el km 13, en el cruce con la conexión con Madrid Río.</b></p>	<p>Aquellas actuaciones en las que deba intervenir otra consejería u otra administración, se tomarán las iniciativas oportunas para implicarlas en el proyecto y conseguir la necesaria continuidad, coherencia y densificación de la red ciclista.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>Por otra parte, el itinerario recorre un gran tramo de la Vía Verde del Tajuña desde Arganda hasta Ambite. El itinerario propuesto recorre algunos tramos de carreteras nacionales, competencia del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana que está en proceso de adhesión al Centro de Coordinación EuroVelo en España, dependiente de la entidad ConBici.</p> <p>El resto del itinerario recorre tramos de carreteras autonómicas o vías pecuarias, también de titularidad autonómica.</p> <p>Finalmente, hay que señalar que algunas de las actuaciones propuestas en el plan para la construcción de carriles-bici pueden incluirse en esta propuesta de nueva ruta EuroVelo, como es el caso del carril-bici de la M-307. Es conveniente que se establezcan los mecanismos de cooperación necesarios entre la Dirección General de Turismo y la Dirección General de Transporte con el fin de coordinar las actuaciones para una rápida ejecución de la ruta EuroVelo Ibérica.</p>		
12		<p><b>Añadir nuevo punto:</b></p> <p><b>3.1.13 Ciclovía del Tren de Arganda</b></p> <p>Aunque la iniciativa de este proyecto nace del tejido asociativo, son varios los ayuntamientos: Madrid, Rivas y Arganda, han mostrado interés en él.</p> <p>El proyecto pretende recuperar para la ciudadanía el antiguo trazado del Tren de Arganda, un total de 27,200</p>	<p>Este proyecto, además de crear una ruta muy cómoda para el cicloturismo y el paseo, ya que aprovecha la curva de nivel propia de los trazados ferroviarios, tiene aspectos muy interesantes para la movilidad cotidiana:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunica con el mismo centro de Madrid las poblaciones de Arganda y Rivas.</li> </ul>	<p>Este proyecto encaja con el trabajo que lleva desarrollando desde hace años la Fundación de Ferrocarriles Españoles y en concreto, la Gerencia de Vías Verdes y Medio Ambiente, que</p>

		<p><b>km. y crear una “ecovía” que conecte el Parque de El Retiro en Madrid con la Vía Verde del Tajuña.</b></p> <p><a href="https://ciclovialorg.wixsite.com/trendearganda">https://ciclovialorg.wixsite.com/trendearganda</a></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunica los distritos de Retiro, Moratalaz y Vicálvaro.</li> <li>- Enlaza con el Anillo Verde ciclista de Madrid.</li> <li>- Conecta con otros modos de transporte: Cercanías, Metro y autobuses: estaciones de Puerta de Arganda, Vicálvaro, Santa Eugenia, etc.(movilidad cotidiana – intermodalidad)</li> <li>- Daría servicio a las universidades próximas como Rey Juan Carlos en Vicálvaro y U.P.M. en Villa de Vallecas.</li> </ul> <p>Y también:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conectaría con el mismo centro de Madrid el Parque Regional del Sureste</li> <li>- Daría pie a recuperar el patrimonio industrial ferroviario.</li> <li>- Etc.</li> </ul>	<p>coordina y promueve el desarrollo a nivel nacional del Programa Vías Verdes desde 1993.</p> <p>Esta futura Vía Verde contribuiría a densificar la Red Ciclista propuesta, para lo que es necesaria la colaboración y coordinación de la Comunidad de Madrid con dicha fundación y los ayuntamientos implicados.</p>
13		<p><b><u>Añadir nuevo punto:</u></b></p> <p><b><u>3.1.14 Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista</u></b></p> <p>El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha redactado la Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista, con el objetivo de convertirse en un manual de referencia para aquellas administraciones públicas que acometan, en el ámbito de sus competencias, la</p>	<p>De cara a que la infraestructura ciclista cuente con un mínimo de calidad y coherencia con el resto de las actuaciones a nivel estatal, debe tenerse en cuenta la reciente guía publicada por el MITMA.</p>	

		<p>planificación, construcción y mantenimiento de estas infraestructuras.</p> <p>De este modo, el Mitma pretende facilitar una herramienta que ayude a reorientar la movilidad hacia medios de transporte más sostenibles y activos, que permitan a su vez proteger la salud, el medioambiente, el clima, la calidad del aire, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía, sea en el ámbito urbano, metropolitano, interurbano, rural o natural.</p> <p>En la redacción de este documento han colaborado la Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias.</p> <p>Esta guía nace con un pretendido carácter de utilidad y perdurabilidad, lo que conlleva su revisión periódica para reflejar todas las mejoras e innovaciones que surjan en este campo, así como, todos aquellos aspectos no considerados que puedan ser relevantes para sus destinatarios.</p> <p>En relación a las <i>“vías ciclistas de ámbito interurbano”</i> el documento dice: <i>“Cuando se planifiquen nuevas redes de vías ciclistas en ámbito interurbano cuyo objetivo sea facilitar la movilidad cotidiana, deberán recurrirse a vías tipo C (pis tas-bici, sendas ciclables o carriles-bici protegidos con elementos de separación notables)”</i></p> <p><a href="https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/guia-de-recomendaciones-para-el-diseno-de-infraestructura-ciclista">https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/guia-de-recomendaciones-para-el-diseno-de-infraestructura-ciclista</a></p>		
--	--	---	--	--

14		<p><b><u>Añadir en el apartado 3.5.2. de Redes de Infraestructuras (pag. 25) un nuevo punto:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Red Ciclista</b></li> </ul> <p><b>Como se ha quedado reflejado anteriormente en el punto 3.3. – Inventario de la Red de Vías ciclistas (Pag. 19) el nivel de desarrollo de la red ciclista regional es prácticamente nulo por lo que está pendiente desarrollar todo el potencial que representa la movilidad en bicicleta</b></p>	<p>Es importante reflejar tanto la existencia de infraestructura como la carencia de ella, en particular la ciclista, puesto que la bicicleta podría participar de forma muy relevante en el reparto total de viajes que se hacen en la Comunidad de Madrid.</p>	
15	<p>Movilidad obligada y movilidad no obligada (P. 3.5.3 pag.27 y P. 3.5.5, pag. 37)</p>	<p><b>Movilidad correspondiente con el trabajo y los estudios y movilidad relacionada con los cuidados</b></p>	<p>Debemos erradicar la división movilidad obligada y no obligada ya que ambos serían movilidad cotidiana, como así aparece dentro de los objetivos de la red de vías ciclista de la comunidad de Madrid). Con la diferenciación obligada/no obligada, se produce menosprecio en aquellos viajes relacionados con los cuidados, que siguen siendo desarrollados mayoritariamente por las mujeres y que son igualmente obligados, e incluso, prevalecen frente a la movilidad relacionada con el trabajo o los estudios. P.ej.: una cita médica, una urgencia en una escuela infantil, en una residencia, etc.</p>	

16		<p><b><u>Añadir un párrafo al final del P. 3.5.4 - La movilidad en día medio laborable. Modos no motorizados (Pag. 35)</u></b></p> <p><b>Otro aspecto que debe considerarse en la promoción de la bicicleta son las etapas necesarias (cadena modal) para acceder a al transporte transporte público. La EDM '18 dice al respecto:</b></p> <p><b>“Cadena modal: Los viajes que se considera que se realizan en transporte público pueden tener una o varias etapas. La mayor parte de estas etapas de producen en transporte público, si bien existen algunas etapas que se realizan en otros modos (por ejemplo, etapas en bicicleta o vehículo privado para acceder a la estación de cercanías y continuar el viaje en este modo de transporte)”</b></p> <p><b>A este respecto, recordamos la experiencia de países europeos donde la bicicleta está consolidada y en la que el porcentaje de uso para acceder a las estaciones de transporte público y posterior traslado al destino (etapas), ronda el 40-60% de los viajes (Bike and Ride)</b></p>	<p>Creemos que es fundamental que aparezca en el documento las oportunidades de desarrollo de la bicicleta. En este sentido, y desde el punto de vista de los desplazamientos entre municipios, especialmente con la ciudad de Madrid, la intermodalidad Bici-Transporte Público, es básica.</p>	
17	<p>Teniendo en cuenta que en condiciones de estabilidad económica la población de la Comunidad tiende a aumentar y que además la tendencia es la de un crecimiento mayor de residentes y lugares de atracción en las Coronas Metropolitana y Regional, es esperable que el tráfico en la red dependiente de la Comunidad tienda a crecer en el tiempo (P. 3.7.3. Evolución del tráfico en la red</p>	<p>Teniendo en cuenta que en condiciones de estabilidad económica la población de la Comunidad tiende a aumentar y que además la tendencia es la de un crecimiento mayor de residentes y lugares de atracción en las Coronas Metropolitana y Regional, es esperable que el tráfico en la red dependiente de la Comunidad tienda a crecer en el tiempo <b>_siempre que no se actúe en:</b></p>	<p>No es de recibo redactar un documento como el presente sin tener en cuenta el gravísimo escenario en el que nos encontramos (emergencia climática, deterioro medioambiental, contaminación y afecciones a la salud,...) y seguir aplicando la misma lógica de crecimiento ilimitado de nuestras carreteras.</p>	

	de carreteras de la Comunidad de Madrid (Pag. 43)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>la planificación urbanística y en una mayor incidencia del teletrabajo, que reduzca la necesidad de desplazamientos,</b></li> <li>- <b>en la mejora del transporte público en cuanto a una más intensa redistribución en el territorio y mayores frecuencias, y</b></li> <li>- <b>en el desarrollo de la movilidad en bicicleta, con el objeto de trasvasar viajes que, actualmente (y en el futuro), se hacen en coche a la bicicleta o a su combinación con el transporte público (intermodalidad Bici-TP)</b></li> </ul>	Es el momento de que este Plan materialice una política que defina otro tipo de movilidad más acorde al momento y al contexto histórico en el que nos encontramos.	
18	La infracción más repetida entre los ciclistas es circular a una velocidad inadecuada para las condiciones de la vía (P. 3.8.5.2 – Ciclistas. Pag. 62)			Revisar esta afirmación ya que el término “velocidad inadecuada”, puede referirse a que la bicicleta desarrolla una velocidad baja o muy baja en relación a los vehículos motorizados y no por ello estaría fuera de la norma, o bien, una velocidad excesiva, sobrepasando los límites establecidos, lo cual es de extrañar dado el



				<p>carácter de medio no motorizado. En cualquier caso, conviene recordar que en la mayor parte de las veces, en la siniestralidad de la bicicleta, siempre está involucrado un vehículo motorizado, que es el causante de la pérdida de vida del ciclista o graves lesiones.</p>
19		<p><b><u>Añadir un nuevo punto al final de 3.8.5.2 – Ciclistas</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cabe recordar que toda la siniestralidad ciclista se produce en vías e intersecciones no adaptadas a la bicicleta y compartidas con vehículos de motor</li> </ul>	<p>Es importante recordar que toda la infraestructura vial de la que estamos hablando está hecha de acuerdo con las necesidades de tránsito de los vehículos motorizados</p>	
20		<p><b><u>Añadir nuevo punto en el P 3.9</u></b></p> <p><b>3.9.3 Subvenciones y ayudas</b></p> <p><b>Los municipios implicados y las convocatorias de subvenciones como una oportunidad para avanzar en la red de vías ciclistas.</b></p> <p><b>Los ayuntamientos han desempeñado hasta ahora un papel esencial en el desarrollo de la movilidad ciclista,</b></p>	<p>Consideramos muy importante que la Comunidad de Madrid concurra a las diferentes ayudas y tenga un papel activo en ayudar a los diferentes ayuntamientos a que opten por ayudas y subvenciones con el fin de ampliar y mejorar la red de vías ciclistas y la ciclabilidad del territorio.</p>	

		<p>sin embargo, en el marco de la Estrategia Estatal de la Bicicleta ha quedado clara la necesidad de apoyo regional, estatal y europeo que requieren. Por este motivo, es oportuno que la Comunidad de Madrid revise la resolución de tres convocatorias recientes entre cuyas acciones subvencionables se encuentran los carriles bici y a coordinar reuniones o estrategias para que se integren en la red regional de vías ciclistas, así como difundir las convocatorias a través de las cuales subvencionar los tramos urbanos evitando discontinuidades en la red.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Subvenciones para la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. (primera y segunda convocatoria). Enlace resolución provisional 2ª convocatoria: <a href="https://www.mitma.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/resolucion-provisional-de-la-convocatoria-de-2022-del-programa-de-ayudas-municipios-para-la-implantacion-de-zbe-y-la-transformacion-sostenible-y-digital-del-transporte-urbano">https://www.mitma.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/resolucion-provisional-de-la-convocatoria-de-2022-del-programa-de-ayudas-municipios-para-la-implantacion-de-zbe-y-la-transformacion-sostenible-y-digital-del-transporte-urbano</a> Resolución definitiva 1ª convocatoria: <a href="https://www.mitma.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/resolucion-provisional-de-la-convocatoria-de-2022-del-programa-de-ayudas-municipios-para-la-implantacion-de-zbe-y-la-transformacion-sostenible-y-digital-del-transporte-urbano">https://www.mitma.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/resolucion-provisional-de-la-convocatoria-de-2022-del-programa-de-ayudas-municipios-para-la-implantacion-de-zbe-y-la-transformacion-sostenible-y-digital-del-transporte-urbano</a></li></ul>		
--	--	---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subvenciones Desarrollo Urbano Sostenible DUS 5000 del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético IDAE. Enlace: <a href="https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/programa-dus-5000-ayudas-para-inversiones-proyectos-singulares-locales-de">https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/programa-dus-5000-ayudas-para-inversiones-proyectos-singulares-locales-de</a></li> <li>•</li> <li>• Subvenciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles F.S.P. a favor de entidades locales para el fomento del uso de la bicicleta a través de la inversión en infraestructura ciclista. Enlace: <a href="https://ffe.es/fundacion/ayudas-movilidad/">https://ffe.es/fundacion/ayudas-movilidad/</a></li> </ul> <p>En el mismo sentido, la transferencia directa de fondos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia también podrían servir para financiar infraestructuras ciclistas para completar la red regional de vías ciclistas.</p>		
21		<p><b><u>Añadir párrafo en el P. 3.10.3.- Travesías y tramos urbanos</u></b></p> <p>Desde la Secretaría General de Infraestructuras y, en coordinación con las Demarcaciones de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se ha diseñado un plan que consiste en la humanización, a través de mejoras en la peatonalización y la ciclabilidad, de algunas travesías cuyos tramos serán cedidos a los Ayuntamientos.</p> <p>La Comunidad de Madrid, en colaboración con la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con aquellos</p>	<p>Dado el carácter y función de las travesías y el Plan de Humanización que trata de ellas, parece oportuno mencionarlo a efectos de futuras reformas que contemplen la mejora de la ciclabilidad y peatonalidad.</p>	

		<p>ayuntamientos beneficiarios del Plan de Humanización de Carreteras adaptará y mejorará la ciclabilidad de las carreteras gestionadas por ambas administraciones, en especial, las travesías, con el objeto de dar continuidad a una futura red ciclista autonómica.</p> <p>Como ejemplo, en el siguiente enlace se puede consultar el proyecto de humanización de la antigua A-1 a su paso por El Molar y Pedrezuela (Madrid).  <a href="https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-20022023-0814">https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-20022023-0814</a></p>		
22	<p>Ahora se está licitando una Nueva Estrategia de Conservación para el periodo 2023-2026 que, a la vista de la experiencia probada y el balance positivo de la anterior, dará continuidad a la anterior contribuyendo a la conservación de los más de 2.500 km que forman la red de carreteras de su competencia, lo que beneficia directamente en los usuarios de las carreteras de titularidad autonómica. (P. 3.11.6 pag. 70)</p>	<p>Ahora se está licitando una Nueva Estrategia de Conservación para el periodo 2023-2026 que, a la vista de la experiencia probada y el balance positivo de la anterior, dará continuidad a la anterior contribuyendo a la conservación de los más de 2.500 km que forman la red de carreteras <b>y vías ciclistas</b> de su competencia, lo que beneficia directamente en los usuarios de las carreteras <b>y vías ciclistas</b> de titularidad autonómica.</p>	<p>Es importante incluir las vías ciclistas dentro de su correcta conservación y mantenimiento, ya que son vías potenciales para desarrollar la movilidad cotidiana y por tanto constituirían servicio esencial.</p> <p>Por otro lado, no tiene sentido excluir las vías ciclistas puesto que ambas infraestructuras: carreteras y vías ciclistas, supuestamente, están siendo consideradas indisolubles dentro de la política que desarrolla la Consejería de Transportes y, concretamente, la Dir. Gral. de Carreteras</p>	
23	<p>Sobre los contratos principales y contratos de apoyo que aparecen referidos en el P. 3.11.6 Pag. 70</p>		<p>Es deseable que la conservación, mantenimiento de los firmes, la iluminación, etc. a los que hace referencia</p>	

			estos contratos, estén incluidas las vías ciclistas por la razón anteriormente expuesta	
--	--	--	---	--