

Número	Original / Referencia	Texto alternativo / Añadir (en negrilla)	Justificación	Comentario
1	Plan de Carreteras 2025-2032 (Título del Plan)	Plan de carreteras y Vías Ciclistas 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.1.1.1 Pag.3)	Se necesita un nuevo Plan que de respuesta conjuntamente con la movilidad en bicicleta 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 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	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 y vías ciclistas , 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	Idem.	

	diagnóstico en estrecha relación con la Red de Carreteras del Estado en la Región de Madrid. (P.1.1.1 Pag.3)	Madrid y la Estrategia Estatal por la Bicicleta.		
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.1.1.1 Pag.3)	El nuevo Plan de Carreteras y Vías Ciclistas , 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 y vías ciclistas 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.1.1.2 Pag.3)	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 y Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid para el periodo 2023 – 2030 y prestar [...]	Idem.	

6	El ámbito geográfico del PCCM, y por tanto también el ámbito de estudio del presente DIE, se corresponde con el territorio completo de la Comunidad de Madrid, área de 8.021,80 km ² , perímetro de 759.401,38 m, e integrado por 179 municipios. (P. 1.1.3 Pag. 3)	El ámbito geográfico del PCVCCM , y por tanto también el ámbito de estudio del presente DIE, se corresponde con el territorio completo de la Comunidad de Madrid, área de 8.021,80 km ² , perímetro de 759.401,38 m, e integrado por 179 municipios.	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.1.1.4 Pag. 5)	Siguiendo con el Pliego, <i>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 y vías ciclistas autonómica y tienen la capacidad de producir impactos negativos en la seguridad, el medio ambiente, etc.</i>	Idem.	

8	<p>1.1.5.- Objetivos</p> <p>El establecimiento de los criterios generales de planificación y objetivos que van a regir la elaboración del Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032, viene condicionado por una serie de aspectos que conforman el escenario actual en el que debe enmarcarse la planificación de la Red de Carreteras y que por lo tanto deben ser tenidos en cuenta: (P.1.1.5 Pag. 6)</p>	<p>1.1.5.- Objetivos</p> <p>El establecimiento de los criterios generales de planificación y objetivos que van a regir la elaboración del Plan de Carreteras y Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid 2025-2032, viene condicionado por una serie de aspectos que conforman el escenario actual en el que debe enmarcarse la planificación de la Red de Carreteras y Vías Ciclistas y que por lo tanto deben ser tenidos en cuenta:</p>	Idem.	
9		<p><u>Añadir en Marco de Referencia de la Unión Europea (P.1.1.5 Pag.6)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Informes, proyectos y estudios de la European Cyclists Federation (ECF)</u> https://ecf.com/projects - <u>Proyecto de las Autopistas ciclistas danesas</u> https://supercykelstier.dk/english/ - <u>Manuales de infraestructura ciclista (ciclo-inclusiva) Crow (Países Bajos) o para la creación de carriles bici emergentes de rápida implementación como CÉREMA (Francia) o MOBYCON (Berlín)</u> 	<p>Aunque no forma parte del marco normativo, es de especial interés, si la Comunidad de Madrid va a abordar inversión para la promoción de la bicicleta, tener como referencia la European Cyclists Federation a fin de asegurar armonización con la política europea y una calidad mínima en el diseño y ejecución.</p> <p>Asimismo, traemos como referencia para las futuras vías ciclistas de Madrid, el proyecto “Supercykelstier” de Dinamarca. Se trata de una red ciclable de súper autopistas de 850 km, 60 rutas y 31 municipios. Unas vías ciclistas pensadas para trayectos metropolitanos de larga distancia, directas, cómodas, seguras y de alta capacidad, que conectan diferentes municipios y</p>	

			<p>están diseñadas para absorber la demanda de un gran número de usuarios.</p> <p>Y por último, pensamos que, a falta de un Manual de Infraestructura Ciclista de la Comunidad de Madrid, debemos tomar como referencia los más prestigiosos, además de la Guía de Recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista publicada por el MITMA (alegación marco estatal)</p>	
10		<p><u>Añadir en “Marco de referencia estatal” (P1.1.5 Pag.6)</u></p> <p><u>Estrategia Estatal de la Bicicleta (MITMA)</u></p> <p><u>Recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista (MITMA)</u></p>	<p>Difícilmente pueden acometerse infraestructura ciclista coherente sin tener en cuenta el marco estatal referido a la promoción de la bicicleta. Éste tiene la capacidad de armonizar y dar coherencia a todas las infraestructuras ciclistas de un estado, algo fundamental cuando estamos hablando de un medio de transporte como la bicicleta.</p>	
11		<p><u>Añadir en “Marco de referencia autonómico” (P1.1.5 Pag.6)</u></p> <p><u>Plan Cima</u></p> <p><u>Arco Verde</u></p> <p><u>Estudios preparatorios ruta Ibérica EuroVelo</u></p>	<p>No puede olvidarse de estos documentos ya que, independientemente de si los itinerarios propuestos tienen un carácter cicloturista o no, todos ellos juegan un papel muy importante en una futura Red Ciclista regional y, por tanto, en la movilidad cotidiana.</p>	
12	<p>Impulso de la intermodalidad, mediante infraestructuras que faciliten el intercambio modal, la promoción de la intermodalidad sincronizada, la información</p>	<p>Impulso de la intermodalidad, mediante infraestructuras que faciliten el intercambio modal, especialmente desde y hacia la movilidad activa (caminar/bici), la promoción de la intermodalidad sincronizada, la</p>	<p>Para conseguir una menor dependencia de los combustibles fósiles y reducir significativamente la emisión de gases invernadero es básico potenciar al máximo la movilidad activa (a pie y en bici), incluyendo su combinación con el transporte público colectivo.</p>	

	en tiempo real y la interoperabilidad de los sistemas (P. 1.1.5.1. Pag 8 – Sostenibilidad Ambiental)	información en tiempo real y la interoperabilidad de los sistemas.		
13	Sostenibilidad Económica/Financiera (P.1.1.5.1 PAG. 8)			<p>A este respecto, consideramos muy interesante conocer los beneficios económicos (retorno económico) de invertir en bicicleta</p> <p>https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy</p> <p>https://conbici.org/noticias/sanidad-y-seguridad/bicicleta-inversion-economica-rentable</p> <p>https://www.lavanguardia.com/motor/movilidad/20230220/8760607/espectacular-beneficio-economico-aportar-carriles-bici-grandes-ciudades.html</p>
14	Impulso al transvase modal desde el vehículo privado hacia modos de transporte más sostenibles, especialmente al modo bicicleta en el caso de viajes de corto recorrido, donde gracias a la creación de una red básica de vías ciclistas el modo bici debe asumir una mayor cuota de participación en el reparto modal, como forma de contribuir a la reducción de	Impulso al transvase modal desde el vehículo privado hacia modos de transporte más sostenibles, especialmente al modo bicicleta en el caso de viajes de corto recorrido, donde gracias a la creación de una red básica de vías ciclistas el modo bici debe asumir una mayor cuota de participación en el reparto modal, como forma de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.	<p>En consonancia con el objetivo de la jornada celebrada en el Senado, en abril de 2022: “Bicicleta, ciudad y estrategia”, se propone poner la bicicleta en el centro de las políticas de movilidad de todas las administraciones públicas e instituciones e impulsarla, de forma coordinada, como medio habitual de desplazamiento en las diferentes metrópolis y ciudades y de llegar al 2030 con una cuota modal del 10 %, de media, en las principales metrópolis y ciudades de España.</p> <p>Parece razonable, pues, que la Comunidad de Madrid lidere esta transformación y llegue en</p>	

	las emisiones de gases de efecto invernadero (P. 1.1.5.2. – Responsabilidad ambiental. Pag. 10)	Se establece como objetivo que en 2032, el 15% de los desplazamientos en la región, se hagan en bicicleta.	2032 (2 años más) a un 15% de los desplazamientos en bicicleta.	
15	<p>Para complementar la caracterización derivada de los MER, se han identificado aquellos ámbitos de planeamiento vinculados a usos característicos que pudieran estar afectados por niveles de ruido superiores al umbral correspondiente, de acuerdo con los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1038/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zonas educativas expuestas a niveles diurnos (Ld) superiores a 60 dB(A) - Áreas de uso cultural expuestas a niveles diurnos (Ld) superiores a 60 dB(A) - Ámbitos de uso sanitario expuestos a niveles nocturnos (Ln) superiores a 50 dB(A) - Superficie de suelo residencial expuesta a niveles nocturnos (Ln) superiores a 55 dB(A) <p>(P. 1.2.3.2 Ruido – Pag.24)</p>	<p>Para complementar la caracterización derivada de los MER, se han identificado aquellos ámbitos de planeamiento vinculados a usos característicos que pudieran estar afectados por niveles de ruido superiores al umbral correspondiente, de acuerdo con los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1038/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zonas educativas expuestas a niveles diurnos (Ld) superiores a 60 dB(A) - Áreas de uso cultural expuestas a niveles diurnos (Ld) superiores a 60 dB(A) - Ámbitos de uso sanitario expuestos a niveles nocturnos (Ln) superiores a 50 dB(A) - Superficie de suelo residencial expuesta a niveles nocturnos (Ln) superiores a 55 dB(A) <p>- Vías ciclistas anexas a carreteras</p>	<p>La bicicleta, como transporte no motorizado que es, no produce ruido pero sufre de forma muy directa el ruido de todos los vehículos motorizados, tanto el proveniente del motor como de la rozadura. Para asegurar un mínimo nivel de confort y, por tanto, de atractivo para el uso de la bicicleta, es preciso actuar para reducir el impacto del ruido que sufren los ciclistas (elementos físicos anti-ruido, reducción velocidad motorizados, separación vía ciclista,...)</p>	

16	<p>De este modo, junto al uso característico y prioritario de las vías pecuarias (tránsito de ganado) cada vez adquieren una mayor importancia los usos compatibles y complementarios, como el paseo, el senderismo, la cabalgada, el cicloturismo, el esquí de fondo o la libre recogida de frutos sin ánimo de lucro. (P.1.2.9 Vías Pecuarias - Pag. 49)</p>	<p>De este modo, junto al uso característico y prioritario de las vías pecuarias (tránsito de ganado) cada vez adquieren una mayor importancia los usos compatibles y complementarios, como el paseo, el senderismo, la cabalgada, el cicloturismo, el esquí de fondo o la libre recogida de frutos sin ánimo de lucro.</p> <p>Así, las vías pecuarias constituyen itinerarios que permiten el desplazamiento peatonal y ciclista entre municipios cercanos, favoreciendo la movilidad sostenible y el turismo, lo que puede potenciar los servicios de alojamiento y hostelería en las zonas cercanas y, por tanto, la economía rural. Para ello, estas vías se adaptarán e incrementarán su ciclabilidad.</p>	<p>Las vías pecuarias pueden jugar un papel importante en el entramado y densificación de una futura red ciclista ya que, en ocasiones, representan el itinerario más directo y alejado del tráfico motorizados, entre localidades vecinas.</p>	
17	<p>Las carreteras de mayores dimensiones (anchura, movimientos de tierra), si además incluyen cerramientos de la plataforma a través de estos itinerarios, pueden afectar a su uso y calidad, mientras que aquellas con trazados en viaducto o túnel presentan menores afecciones y son</p>	<p>Las carreteras de mayores dimensiones (anchura, movimientos de tierra), si además incluyen cerramientos de la plataforma a través de estos itinerarios, pueden afectar a su uso y calidad, mientras que aquellas con trazados en viaducto o túnel presentan menores afecciones y son franqueables mediante ajustes del itinerario de la senda. Las carreteras sin limitaciones de accesos, aunque sin efecto barrera son ámbitos de molestias y suponen la creación o mantenimiento de puntos de riesgo de</p>	<p>Precisamente, para asegurar la continuidad de una vía pecuaria y todo lo que supone en cuanto a tránsito ganadero, peatonalidad, senderismo, movilidad en bici, etc. las carreteras no deben ser ningún obstáculo y no deben representar un peligro para los usuarios de la vía pecuaria. Se debe ser muy respetuoso y tener muy claro cuál es el orden de prioridad de acuerdo con la pirámide inversa de la movilidad sostenible</p>	

	<p>franqueables mediante ajustes del itinerario de la senda. Las carreteras sin limitaciones de accesos, aunque sin efecto barrera son ámbitos de molestias y suponen la creación o mantenimiento de puntos de riesgo de accidente si no resuelve adecuadamente la convivencia de las carreteras con estos itinerarios. (P.1.2.9 Vías Pecuarias - Pag. 50)</p>	<p>accidente si no resuelve adecuadamente la convivencia de las carreteras con estos itinerarios.</p> <p>La Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid establece, en su artículo 28, que las carreteras deben habilitar los pasos necesarios que garanticen el tránsito ganadero y los demás usos de la vía en condiciones de rapidez, comodidad y seguridad. Por ello, este Plan prevé la adecuación de las intersecciones entre las vías pecuarias y las carreteras de forma que se garantice la seguridad del tránsito ganadero, los peatones o ciclistas que transiten por las vías pecuarias. Para ello, se establecerán medidas que garanticen la visibilidad y reduzcan la velocidad de los vehículos en las intersecciones con vías pecuarias, vías verdes u otros caminos de características similares.</p>		
18	<p>Alternativas Planteadas (P.2 Pag. 78)</p>	<p>ESTA ALEGACIÓN SE SUSTENTA EN QUE NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLA, EN SU ANÁLISIS, EL EFECTO DE DESARROLLAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE CON EL FIN DE PROVOCAR EL CAMBIO MODAL HACIA MEDIOS DE TRANSPORTE LIMPIOS Y UNA REDUCCIÓN CLARA DEL USO DEL AUTOMÓVIL.</p>	<p>En ninguna de las alternativas planteadas se considera el necesario trasvase modal hacia la movilidad sostenible . (A pie, en bici y en Transporte Público) a través de una fuerte inversión en la movilidad ciclista y en la mejora del transporte público.</p> <p>Tampoco se contempla el efecto del teletrabajo, el deseable cambio urbanístico para reducir los desplazamientos y sus distancias, una mayor</p>	

		<p>EN TODAS ELLAS SUBYACE EL MANTENIMIENTO DEL ACTUAL MODELO DE TRANSPORTE (“MANTENIMIENTO DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD ACTUALMENTE EXISTENTES”), DANDO POR HECHO QUE “EL TRÁFICO MOTORIZADO EN EL AÑO HORIZONTE SE VERÁ INCREMENTADO COMO RESULTADO DE LA EVOLUCIÓN TENDENCIAL DE LOS PARÁMETROS SOCIOECONÓMICOS EXPLICATIVOS DE LA MOVILIDAD” E INCLUSO, EN DOS DE ELLAS, EN MAYOR Y MENOR GRADO, (ALTERNATIVA 1 Y 2) SE PROPONEN MÁS CARRETERAS, MÁS DUPLICACIONES, MÁS AUMENTOS DE LA CAPACIDAD,... TODO UN DESPROPÓSITO CONTRARIO A LA SENSATEZ Y AL RETO CLIMÁTICO ACTUAL.</p>	<p>concienciación de la población, la ley sobre cambio climático, la creación de ZBE, etc.</p> <p>Por otro lado, es una evidencia científica que, dentro de la promoción de la movilidad sostenible, además de invertir en infraestructura sostenible como carriles bici, carriles bus, ZBE, etc., está el desincentivar la movilidad motorizada contaminante y “ponérselo más difícil al coche” y considerar el fenómeno de la demanda inducida por la cual “cualquier expansión de las vías, al reducir los tiempos de viaje (y de espera), reduce el costo en tiempo que asumen los conductores y produce la aparición de nuevos consumidores”</p> <p>https://transecto.com/2021/06/por-que-construir-vias-empeora-el-traffic/</p>	
19	<p>Por lo tanto, con respecto a la situación existente en la actualidad, el tráfico motorizado en el año horizonte se verá incrementado como resultado de la evolución tendencial de los parámetros socioeconómicos explicativos de la movilidad</p>	<p>Por lo tanto, con respecto a la situación existente en la actualidad y si no se desarrolla convenientemente la movilidad sostenible a través de inversiones que mejoren la eficacia del transporte público y hagan de la bicicleta una verdadera alternativa de transporte, el tráfico motorizado en el año horizonte se verá incrementado como resultado de la evolución tendencial de los parámetros</p>	<p>El desarrollo de la movilidad sostenible debe tener como objetivo básico la descarbonización de la movilidad.</p>	

	(P.2.1.1 Alternativa 0 – No actuación. Pag. 78)	socioeconómicos explicativos de la movilidad.		
20	Como respuesta al previsible incremento de la problemática existente como resultado del incremento de la movilidad motorizada, esta primera alternativa no propone ninguna actuación, lo cual implica que en el año horizonte del Plan se constatará un aumento de los problemas relacionados con la demanda de movilidad. (P.2.1.1 Alternativa 0 – No actuación. Pag. 78)	Como respuesta al previsible incremento de la problemática existente como resultado del incremento de la movilidad motorizada, esta primera alternativa no propone ninguna actuación, lo cual implica que en el año horizonte del Plan se constatará un aumento de los problemas relacionados con la demanda de movilidad. (SE SUPRIME)	idem	
21	El aumento del tráfico circulante producirá un incremento del número de tramos que soportan congestiones recurrentes e incrementará la duración de las mismas en los tramos que hoy en día ya presentan esa problemática. Además, se agudizará la vulnerabilidad de la Red ante incidencias, ya que el aumento del tráfico y la	La importancia de la movilidad sostenible está en que, de no desarrollarse, el aumento del tráfico circulante producirá un incremento del número de tramos que soportan congestiones recurrentes e incrementará la duración de las mismas en los tramos que hoy en día ya presentan esa problemática. Además, se agudizará la vulnerabilidad de la Red ante incidencias, ya que el aumento del tráfico y la falta de itinerarios alternativos a determinados recorridos reducirá la	idem	

	falta de itinerarios alternativos a determinados recorridos reducirá la capacidad de reacción y alargará de manera notable el tiempo de colapso de la red como consecuencia de incidentes en determinados puntos críticos. (P.2.1.1 Alternativa 0 – No actuación. Pag. 78)	capacidad de reacción y alargará de manera notable el tiempo de colapso de la red como consecuencia de incidentes en determinados puntos críticos.		
22	Tabla de actuaciones Alternativa 0 y 1-Expansiva (P.2.1.1. y 2.1.2 Pag. 78 y 79)	<u>Añadir las actuaciones en carriles bici, como sí se incluye en la Alternativa 2 - Conservadora:</u> Carriles bici 403,40 km	Es básico que las tres alternativas contengan y se indiquen los carriles bici que se van a construir	
23	P. 3 Alternativa Seleccionada (Pag. 81, 82, 83 y 84)	<u>SE RECONSIDERA TODO EL PUNTO Y SE SELECCIONA LA ALTERNATIVA 0 INCLUYENDO EL CORRECTO DESARROLLO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, COMO LA MÁS ADECUADA TENIENDO EN CUENTA EL CONTEXTO ACTUAL Y PREVISIBLE.</u>	En consonancia con lo alegado anteriormente, no es de recibo elegir una alternativa que propone mayor capacidad y mayores funcionalidades al tráfico privado motorizado. Por el contrario, y dado el contexto actual y previsible, es necesario una <u>moratoria</u> en la creación de nuevas carreteras y al aumento de la capacidad de las mismas, salvo alguna excepción aislada que por seguridad sea recomendable. Por el contrario, es preciso ir derivando desplazamientos a la movilidad sostenible elevando la bicicleta como una auténtica alternativa de transporte y mejorando la capacidad, funcionalidad y frecuencias del transporte público. <u>Por tanto, la Alternativa seleccionada deberá ser la 0, incluyendo las alegaciones y razonamientos expuestos.</u>	

24	Propuestas de Actuaciones (P. 3.1.4 Pag 85, 86 y 87)	<u>Suprimir todo el punto.</u>	La justificación está desarrollada en las alegaciones anteriores.	
25	Cuadro Red Básica de Vías Ciclistas (P.3.1.4.5 Pag. 89)	<u>Añadir:</u> M-502 Torrelodones – Las Rozas, Majadahonda – Pozuelo – Casa de Campo M 206: Madrid – Coslada – San Fernando – torrejón – Alcalá M-201: Rivas-vicálcaro Otros carriles bici: Las Tablas – alcobendas – San Sebastián de los Reyes – San Agustín de guadaliz – El Molar (en torno de la A-1) Villaverde – Pinto – Valdemoro (en torno de la A-42) Avda. de los Poblados – Leganés – Fuenlabrada – Humanes – Griñón – torrejón de la Calzada Madrid Río – Alcorcón – Móstoles – Navalcarnero <u>VER MAPAS (Anexo 1)</u>	<p>Es importante añadir estos otros enlaces con el objeto de comunicar en bicicleta y en una primera fase, todas las poblaciones de más de 50.000 habitantes.</p> <p>Recordamos que la Red Básica de Vías Ciclistas debe satisfacer la demanda de movilidad cotidiana y cumplir con los requisitos que aparecen en la modificación de la Ley de Carreteras 3/1991, de 7 de marzo que dice de “Convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana, integrando las principales localidades de la Comunidad de Madrid, fomentando y facilitando la comunicación de las redes ciclistas locales con la Red Básica de Vías Ciclistas para asegurar la continuidad del itinerario ciclista y facilitando 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”</p> <p>La continuidad de los carriles bici y la conexión con las redes ciclistas locales se hará, si corresponde, apelando a las entidad local o estatal o bien instando a la consejería pertinente: Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura; Cultura, Turismo y Deporte, etc.</p> <p>En cualquier caso, han de asegurarse las conexiones y la continuidad de los carriles bici.</p>	Tal vez este punto sea el más importante del Plan ya que dependiendo de la intensidad de su cumplimiento se canalizará más o menos la presente y futura demanda de movilidad.

26	Cuadro Plan de Carreteras 2025-32. Distribución de Inversiones (P.3.2 – Desarrollo previsible del Plan Pag. 90)	Cuadro Plan de Carreteras y Vías Ciclistas 2025-32	Suprimimos el plan de carreteras ya que apostamos por la alternativa 0 que defiende la No actuación (salvo alguna actuación puntual) de ninguna nueva carretera o ampliación de la capacidad	
27	Cuadro Plan de Carreteras 2025-32. Distribución de Inversiones (P.3.2 – Desarrollo previsible del Plan Pag. 90)	<u>Cambiar el plazo de las inversiones en carriles bici</u> Todos los nuevos carriles bici deben ejecutarse durante el primer cuatrienio	Como comentábamos, una verdadera apuesta por la movilidad sostenible obliga a la ejecución en el menor plazo posible de las inversiones ciclistas. Para acelerar el proceso podrá emplearse medidas de urbanismo táctico como paso previo a la ejecución definitiva	
28	En caso de no aplicarse las medidas propuestas en el Plan, la evolución de la movilidad seguirá regida por unos patrones similares a los actualmente existentes. Por lo tanto, el tráfico motorizado se verá incrementado como resultado de la evolución tendencial de los parámetros socioeconómicos explicativos de la movilidad (empleo, población, PIB), agravando los impactos relacionados con las elevadas intensidades de tráfico circulante actualmente existentes en determinados arcos de la	En caso de no aplicarse las medidas propuestas en el Plan en cuanto a la inversión en crear una verdadera red ciclista regional , la evolución de la movilidad seguirá regida por unos patrones similares a los actualmente existentes. Por lo tanto, el tráfico motorizado se verá incrementado como resultado de la evolución tendencial de los parámetros socioeconómicos explicativos de la movilidad (empleo, población, PIB), agravando los impactos relacionados con las elevadas intensidades de tráfico circulante actualmente existentes en determinados arcos de la red de carreteras.	De nuevo recordamos que debe ser la movilidad sostenible la principal receptora de los futuros nuevos desplazamientos y gran parte de los actuales.	

	red de carreteras. (P.3.2 – Desarrollo previsible del Plan Pag. 90)			
29	Dadas la escala de trabajo y la complejidad de la Red de Carreteras de la CAM, se han seleccionado como elementos principales indicativos los siguientes (P.3.1 – Impactos ambientales potenciales Pag. 91)	<u>Añadir y sustituir</u> Dadas la escala de trabajo y la complejidad de la Red de Carreteras y Vías Ciclistas de la CAM CM , se han seleccionado como elementos principales indicativos los siguientes	De nuevo recordamos que este plan trata también de las Vías Ciclistas. Las siglas de la comunidad autónoma de Madrid son CM ya que en el estatuto de autonomía aparece nombrada <u>Comunidad de Madrid</u>	
30	Impactos ambientales potenciales (P. 3.3.1., 3.3.2., 3.3.3., 3.3.4. Pag. 92,93,94,95,96 y 97)	<u>Suprimir</u>	Se suprimen los puntos en coherencia a la apuesta de no construir nuevas carreteras ni ampliaciones de su capacidad (Alternativa 0)	
31	Apartado Vías Ciclistas (P.3.3.5. – Pag. 98)	Adaptar este punto a los nuevos carriles bici propuestos		
32	ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2022-2030 (P. 4 – Incidencias previsibles... Pag. 103)	<u>Añadir:</u> El Plan Estratégico de Movilidad sostenible de Madrid 2013-25 propone 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:	Es muy importante recordar los compromisos adquiridos (y no cumplidos) en su momento, para cumplirlos urgentemente. Algunos de ellos (Vías Verdes), precisarán de la coordinación con otras consejerías o la propia Fundación de Ferrocarriles Españoles para lo que es preciso que la Consejería de Transporte, a través de la DG de Carreteras, lidere las transformaciones necesarias y coordine y de coherencia a todas las actuaciones.	

		<ul style="list-style-type: none"> • Vía verde de Fuencarral (Madrid / Alcobendas / San Sebastián de los Reyes • Vía verde de Alcobendas (Valdebebas / Rio Jarama) • Vía Verde de Coslada (Madrid / Coslada / Torrejón) • Vía verde de Getafe (Castella / Arroyo Culebro / Getafe) • Vía verde de Tetuán (Dehesa de Tetuán / Campamento / Alcorcón) • Vía verde de Aravaca (Casa de Campo / Monte del Pilar) <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"> • Las Tablas – Alcobendas • Coslada – San Blas • San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz • Alcalá de Henares – Torrejón • Arganda – Rivas – Vicálvaro (coincidente con la propuesta de la Ciclovía de Arganda) • Getafe – Villaverde Alto • Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto • Vía Verde del ferrocarril militar Leganés – Cuatro Vientos • El Pardo – Puerta de Hierro 		
--	--	--	--	--

33	INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES (P. 4 Pag. 100 y siguientes)	<p>Añadir nuevo punto:</p> <p>3.1.12 Ruta Ibérica EuroVelo</p> <p>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.</p> <p>Esta red es un proyecto iniciado por la Federación Europea de Ciclistas (ECF, por sus siglas en inglés), con sede en Bruselas.</p> <p>Los objetivos son:</p> <ul style="list-style-type: none">• Promover los viajes sostenibles en el cuidado económico, ambiental y social.• Mejorar la calidad de las rutas de EuroVelo en todos los países europeos participantes.• Promover la marca de las rutas de EuroVelo de acuerdo con las normas publicadas.• Proporcionar información en toda Europa sobre rutas EuroVelo y rutas ciclistas nacionales.• Apoyar el desarrollo de centros nacionales de coordinación para la ruta EuroVelo y las rutas nacionales.• Fomentar el intercambio de experiencias y mejores prácticas	<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>	
----	---	---	---	--

		<p>entre los estados y regiones europeos, estimulando estrategias e infraestructuras de ciclo de alta calidad.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>El trazado propuesto por la Dirección General de Turismo para esta ruta EuroVelo coincide parcialmente</p>		
--	--	--	--	--

		<p>con algunas de las actuaciones propuestas en el Plan de Carreteras (y Vías Ciclistas). 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. Por otra parte, el itinerario recorre un gran tramo de la Vía Verde del Tajuña desde Arganda hasta Ambite.</p> <p>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</p>		
--	--	--	--	--

		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.		
34	(En Pag. 101 y siguientes)	<p><u>Añadir nuevo punto:</u></p> <p>5. OTROS PLANES DE REFERENCIA</p> <p>ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA</p> <p>El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que 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</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 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 1 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y ALCANCE.</p>	

		<p>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.</p> <p>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>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.</p> <p>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>		
35	(En Pag. 102 y siguientes)	<p><u>Añadir nuevo punto en: OTROS PLANES DE REFERENCIA</u></p> <p>GUÍA DE RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA</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 planificación,</p>	Creemos que debe tenerse en cuenta, de cara a que la infraestructura cuente con un mínimo de calidad, la reciente guía que ha publicado el MITMA.	

		<p>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</i></p>		
--	--	---	--	--

		<p><i>cotidiana, deberán recurrirse a vías tipo C (pistas-bici, sendas ciclables o carriles-bici protegidos con elementos de separación notables)”</i></p> <p>https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/guia-de-recomendaciones-para-el-diseno-de-infraestructura-ciclista</p>		
36	(En Pag. 103 y siguientes)	<p><u>Añadir nuevo punto en: OTROS PLANES DE REFERENCIA</u></p> <p>SUBVENCIONES Y AYUDAS</p> <p>Los municipios implicados y las convocatorias de subvenciones como una oportunidad para avanzar en la red de vías ciclistas.</p> <p>Los ayuntamientos han desempeñado hasta ahora un papel esencial en el desarrollo de la movilidad ciclista, 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</p>	Consideramos muy importante que la Comunidad de Madrid concorra 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>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">• 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: 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 <p>Resolución definitiva 1ª convocatoria: 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</p>		
--	--	---	--	--

		<p>2022-del-programa-de-ayudas-municipios-para-la-implantacion-de-zbe-y-la-transformacion-sostenible-y-digital-del-transporte-urbano</p> <ul style="list-style-type: none">• Subvenciones Desarrollo Urbano Sostenible DUS 5000 del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético IDAE. Enlace: https://www.idae.es/ayudas-y-financiacion/programa-dus-5000-ayudas-para-inversiones-proyectos-singulares-locales-de• 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: https://ffe.es/fundacion/ayudas-movilidad/ <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>		
--	--	---	--	--

37		<p><u>Añadir nuevo punto en: OTROS PLANES DE REFERENCIA</u></p> <p>CICLOVÍA DEL TREN DE ARGANDA</p> <p>Aunque la iniciativa de este proyecto nace del tejido asociativo, son varios los ayuntamientos: Madrid, Rivas y Arganda, que 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 km. y crear una “ecovía” que conecte el Parque de El Retiro en Madrid con la Vía Verde del Tajuña.</p> <p>https://ciclovialorg.wixsite.com/trendearganda</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"> - Comunica con el mismo centro de Madrid las poblaciones de Arganda y Rivas. - Comunica los distritos de Retiro, Moratalaz y Vicálvaro. - Enlaza con el Anillo Verde ciclista de Madrid. - Conecta con otros modos de transporte: Cercanías, Metro y autobuses: estaciones de Puerta de Arganda, Vicálvaro, Santa Eugenia, etc.(movilidad cotidiana – intermodalidad) - Daría servicio a las universidades próximas como Rey Juan Carlos en Vicálvaro y U.P.M. en Villa de Vallecas. <p>Y también:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conectaría con el mismo centro de Madrid el Parque Regional del Sureste - Daría pie a recuperar el patrimonio industrial ferroviario. 	<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 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>
----	--	---	---	--

ANEXO 1



