

ITINERARIO EXISTENTE

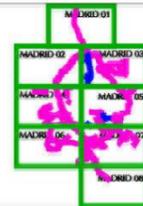
184,5 Kilómetros por carril

ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

13,8 Kilómetros por carril

EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS

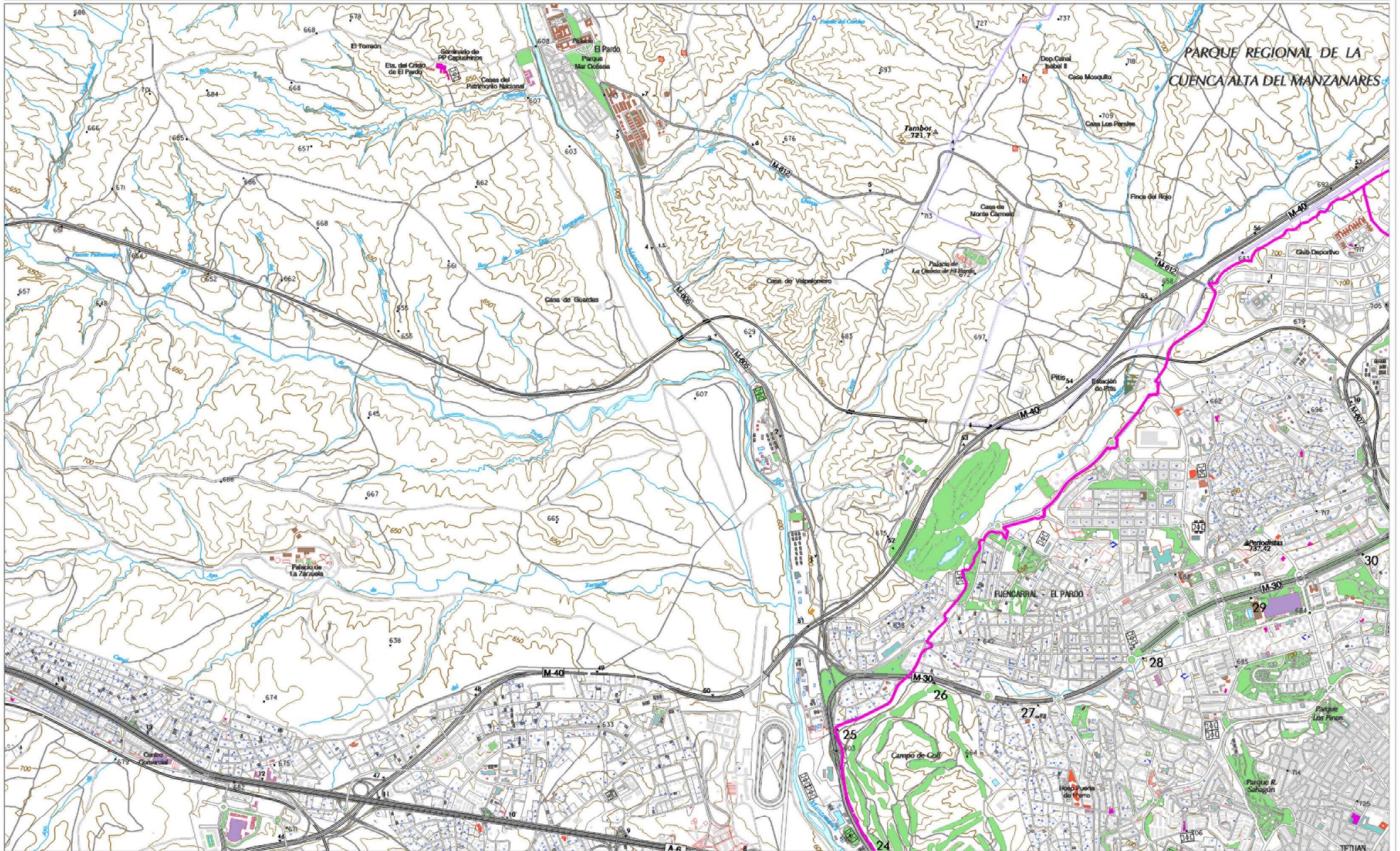


ITINERARIOS CICLISTAS PROPUESTOS

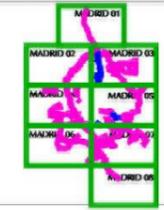
(Enero de 2008)

Escala 1:30 000 (1 cm. equivale a 300 m.)





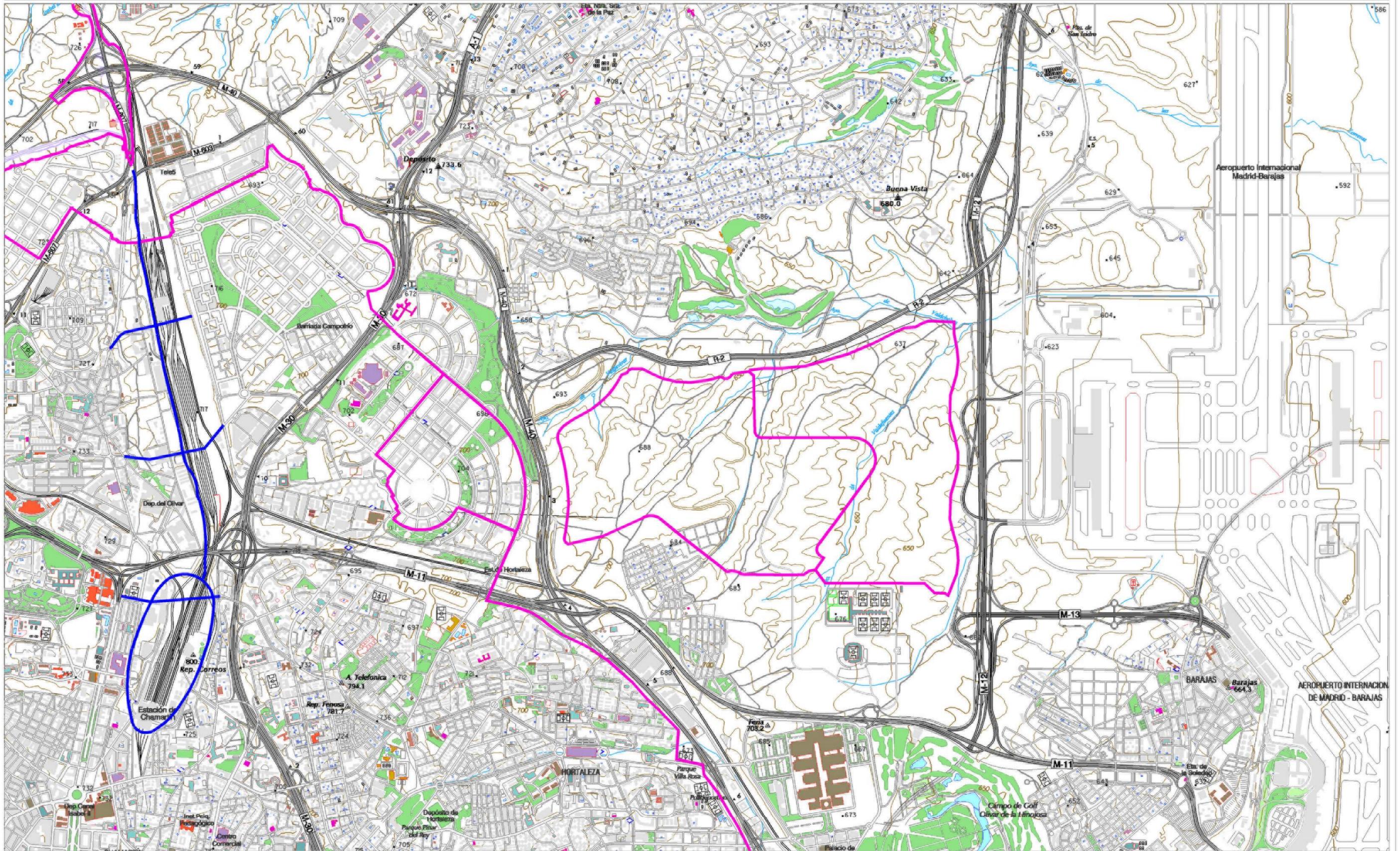
- ITINERARIO EXISTENTE
 - ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO
 - EXISTENTE EN PLANEAMIENTO
 - EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS
- 184,5 Kilómetros por carril
 13,8 Kilómetros por carril



ITINERARIOS CICLISTAS PROPUESTOS
(Enero de 2008)

Escala 1:30 000 (1 cm. equivale a 300 m.)





ITINERARIO EXISTENTE

184,5 Kilómetros por carril

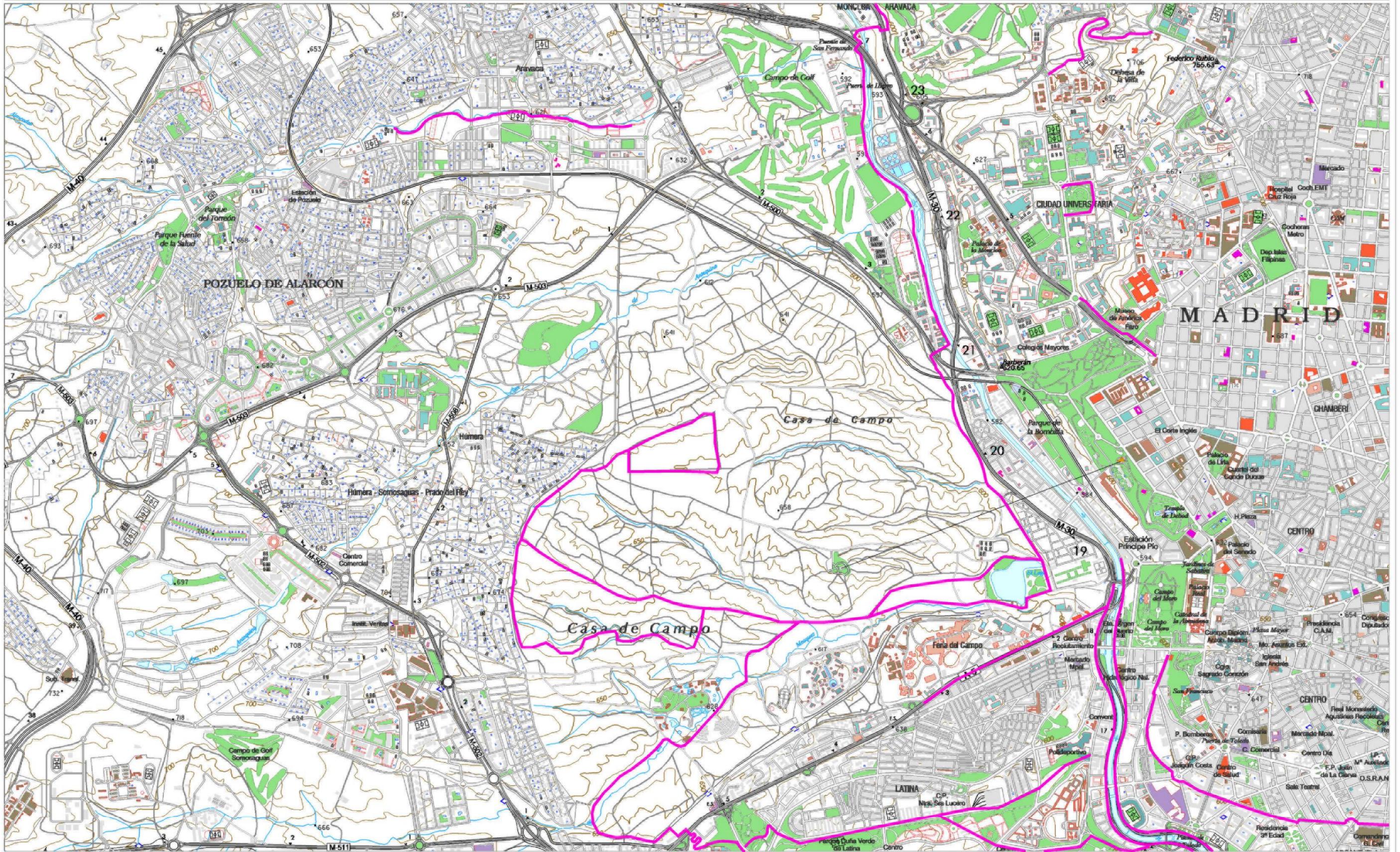
ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

13,8 Kilómetros por carril

EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS





 ITINERARIO EXISTENTE

184,5 Kilómetros por carril

 ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

13,8 Kilómetros por carril

 EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

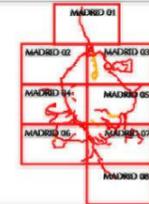
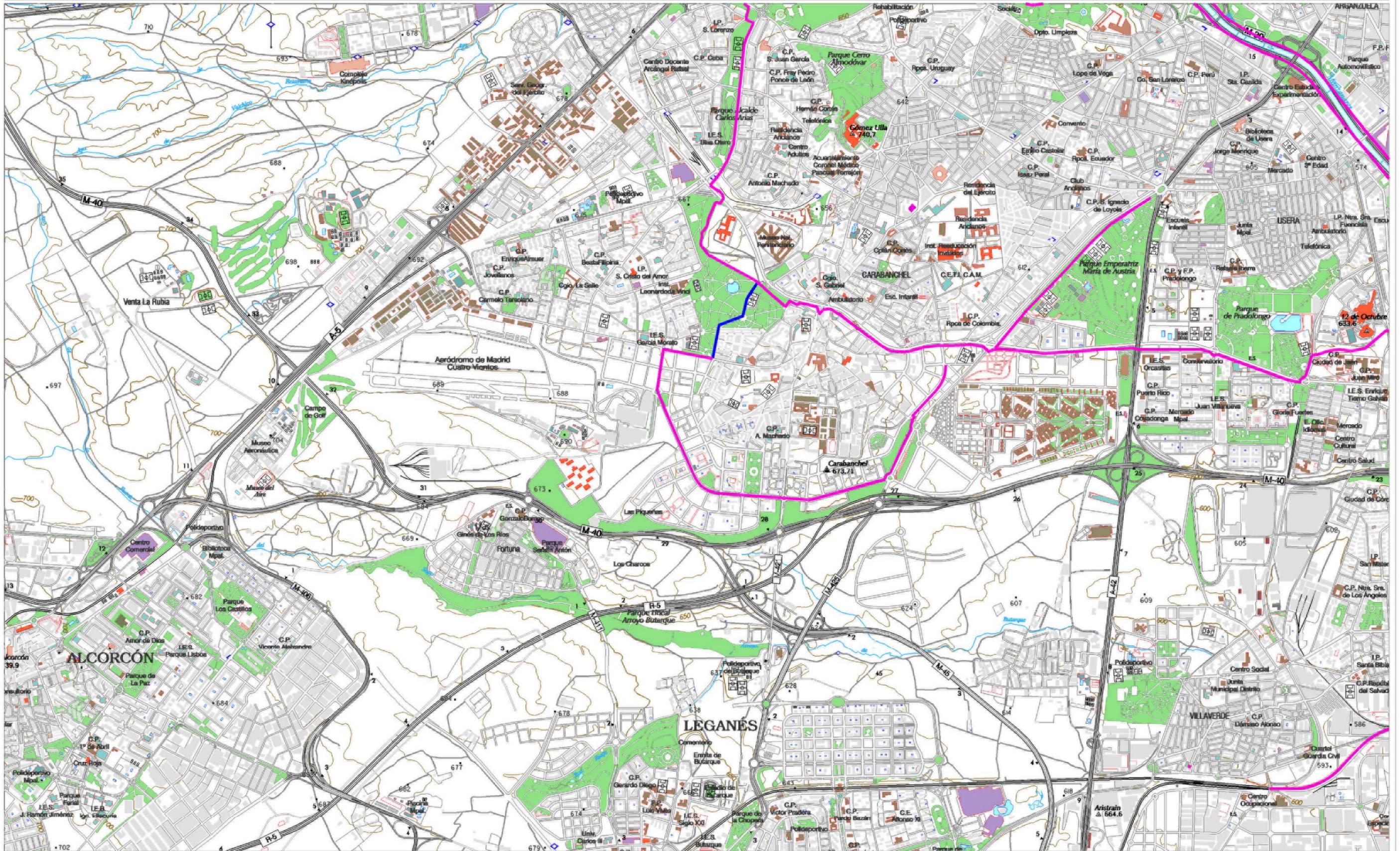
 EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS

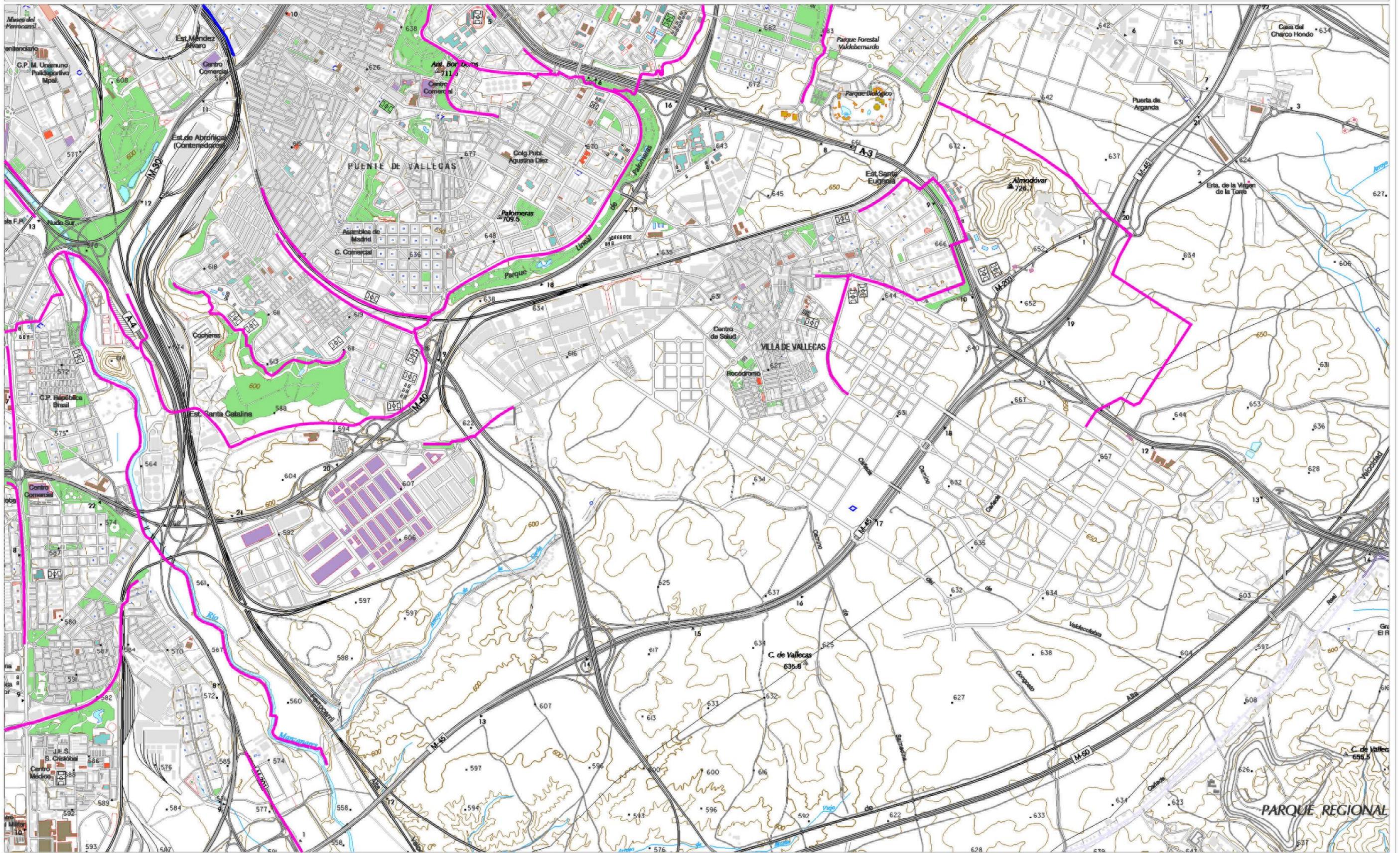


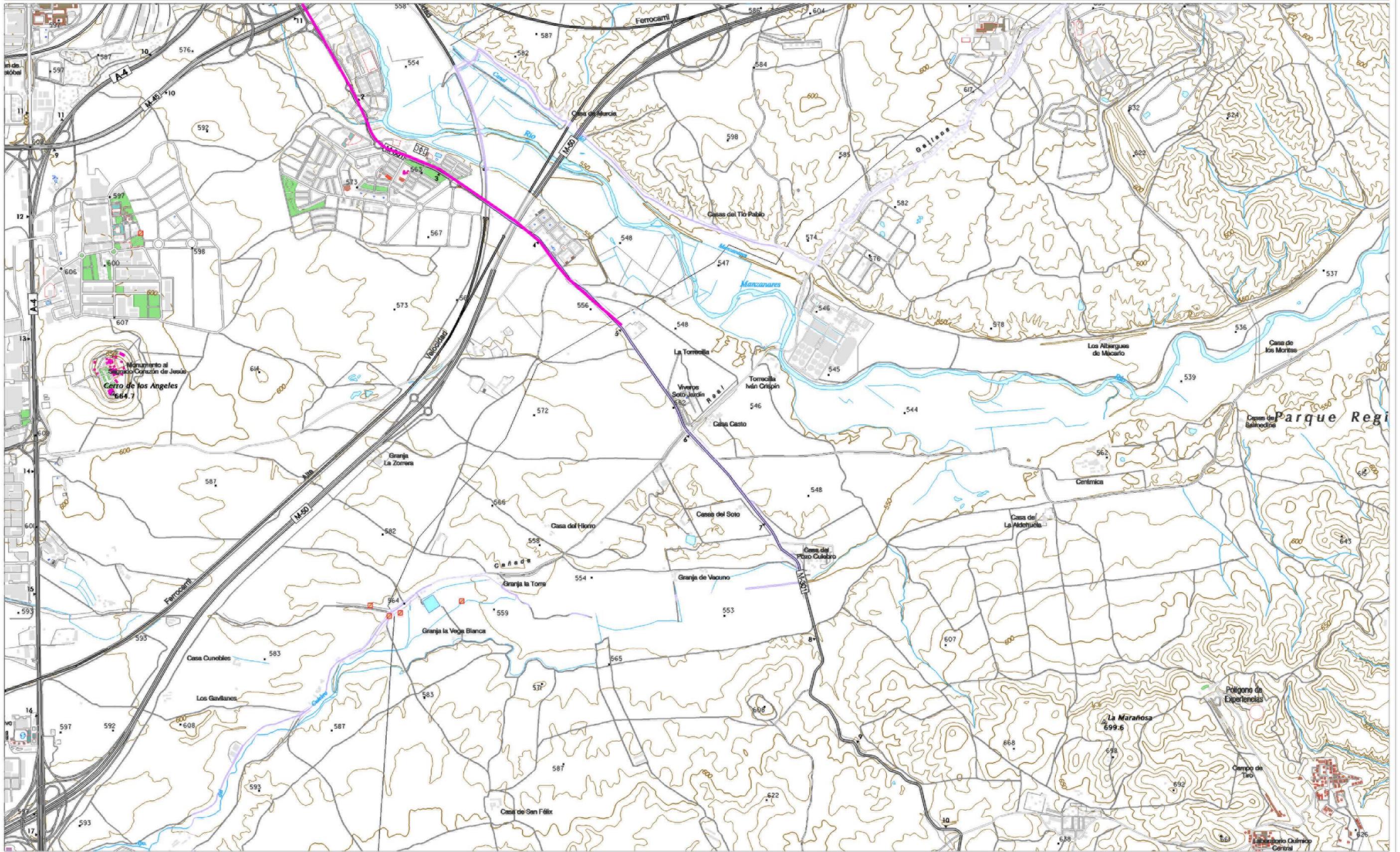
ITINERARIOS CICLISTAS PROPUESTOS
(Enero de 2008)

Escala 1:30 000 (1 cm. equivale a 300 m.)









 ITINERARIO EXISTENTE
184,5 Kilómetros por carril

 ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO
13,8 Kilómetros por carril

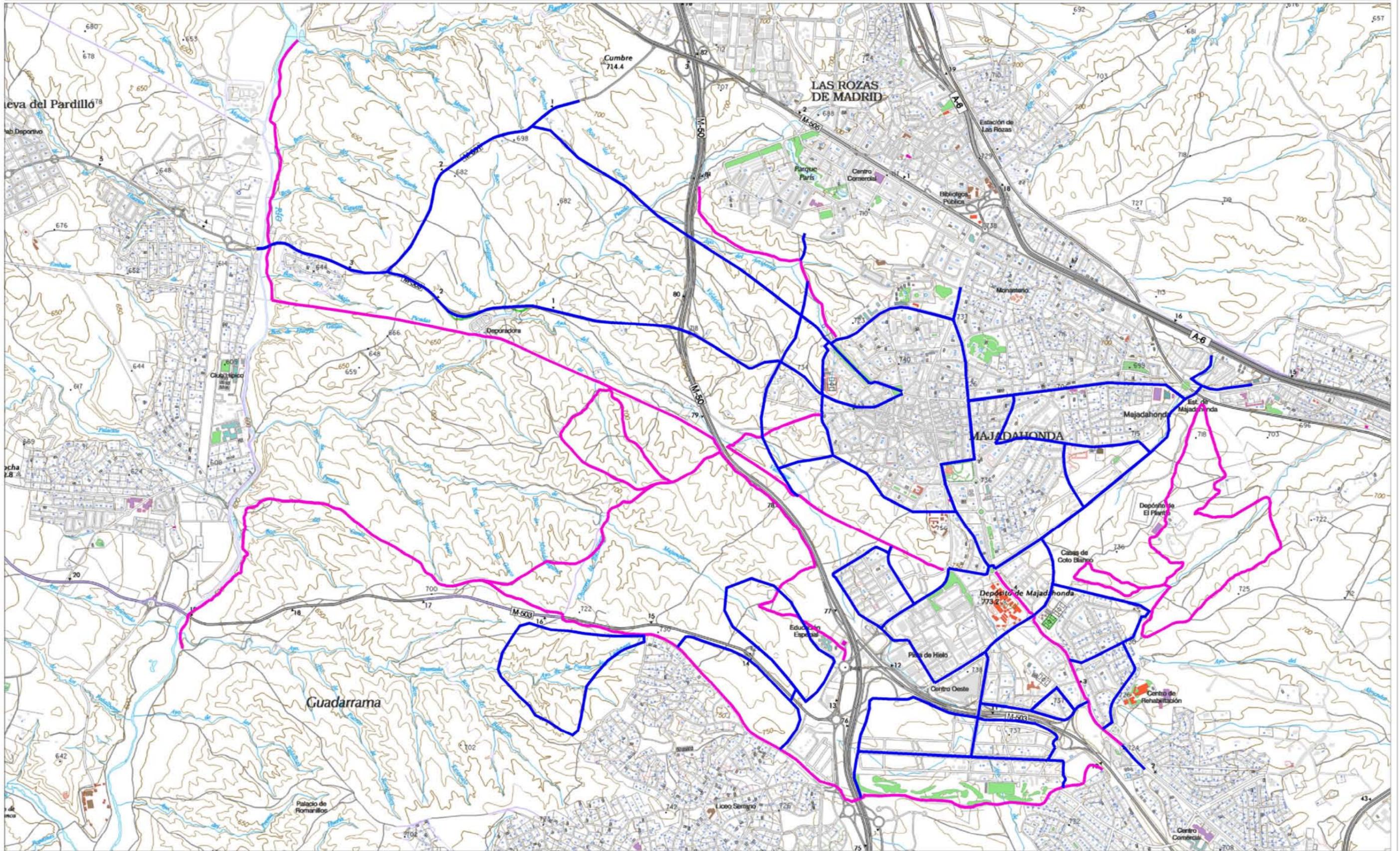
 EXISTENTE EN PLANEAMIENTO
 EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS

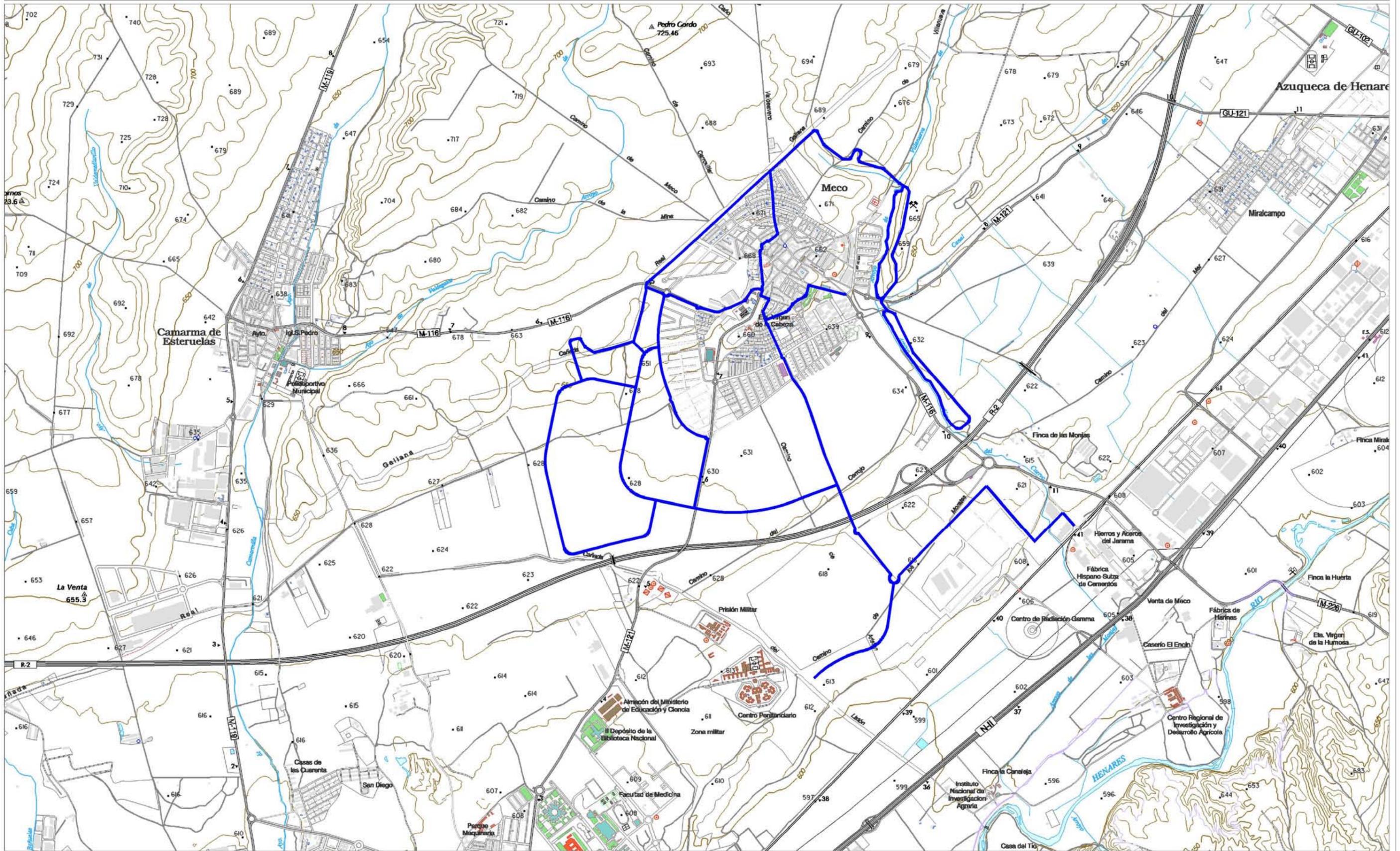


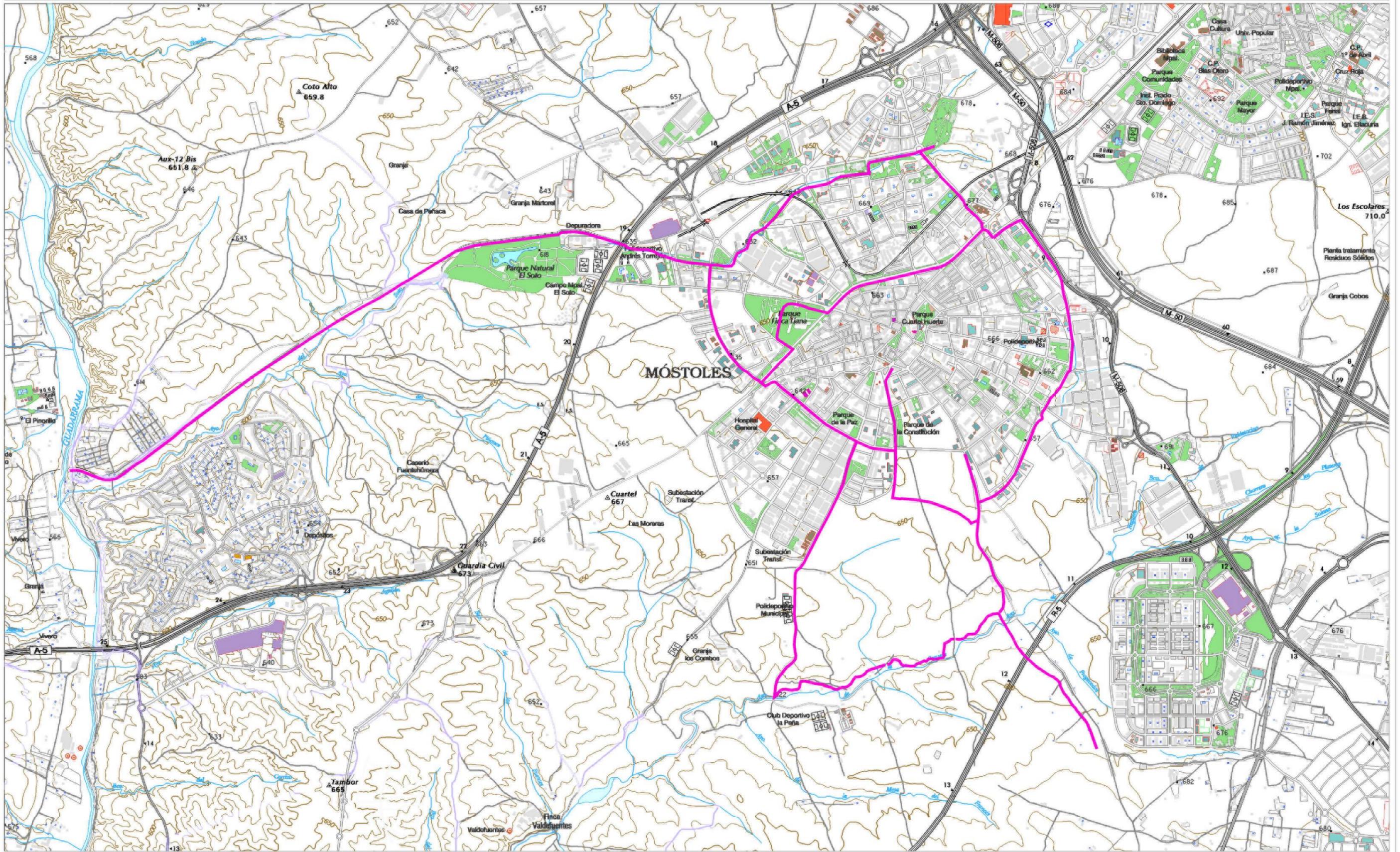
ITINERARIOS CICLISTAS PROPUESTOS
 (Enero de 2008)

Escala 1:30 000 (1 cm. equivale a 300 m.)









ITINERARIO EXISTENTE

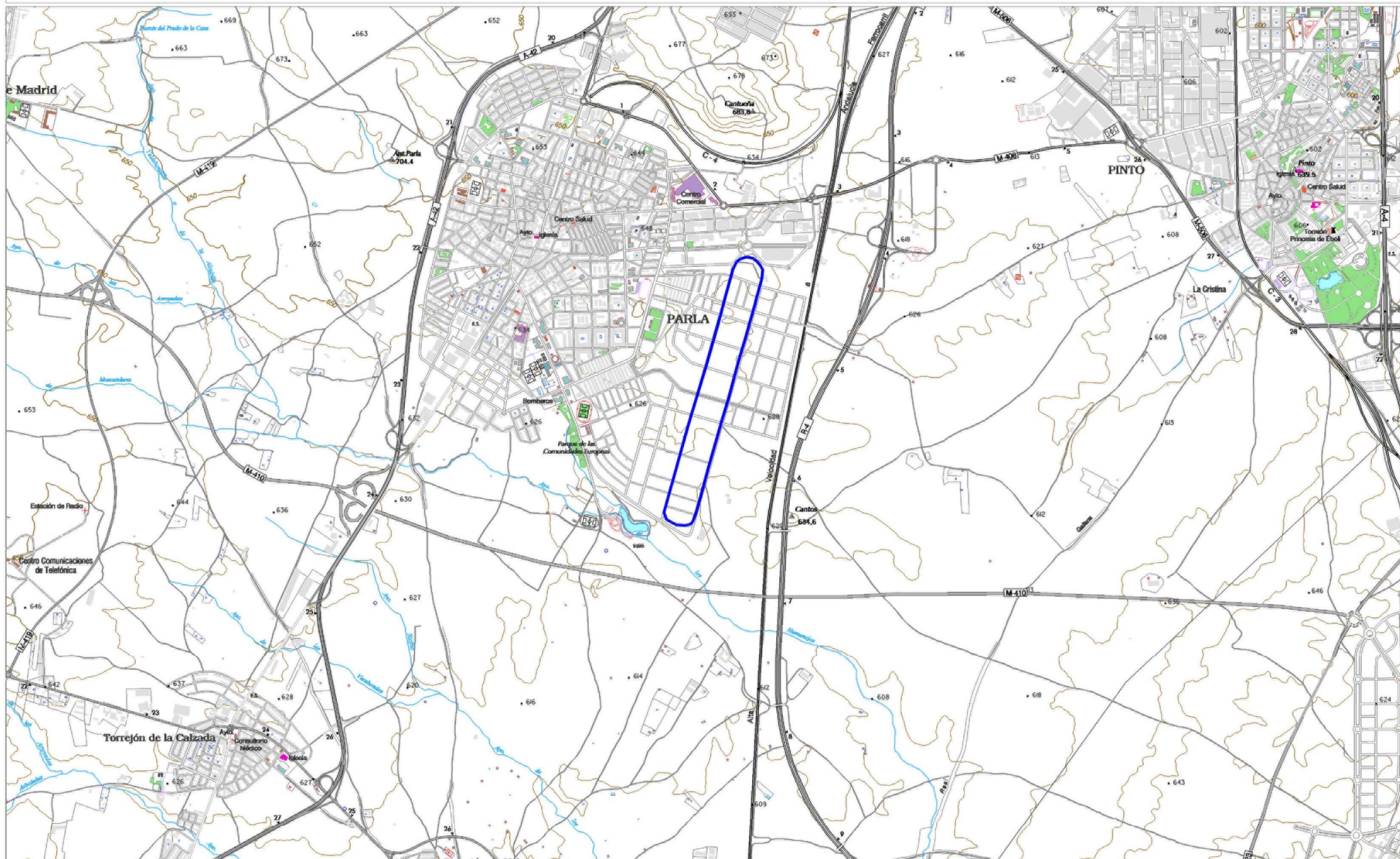
Kilómetros por carril

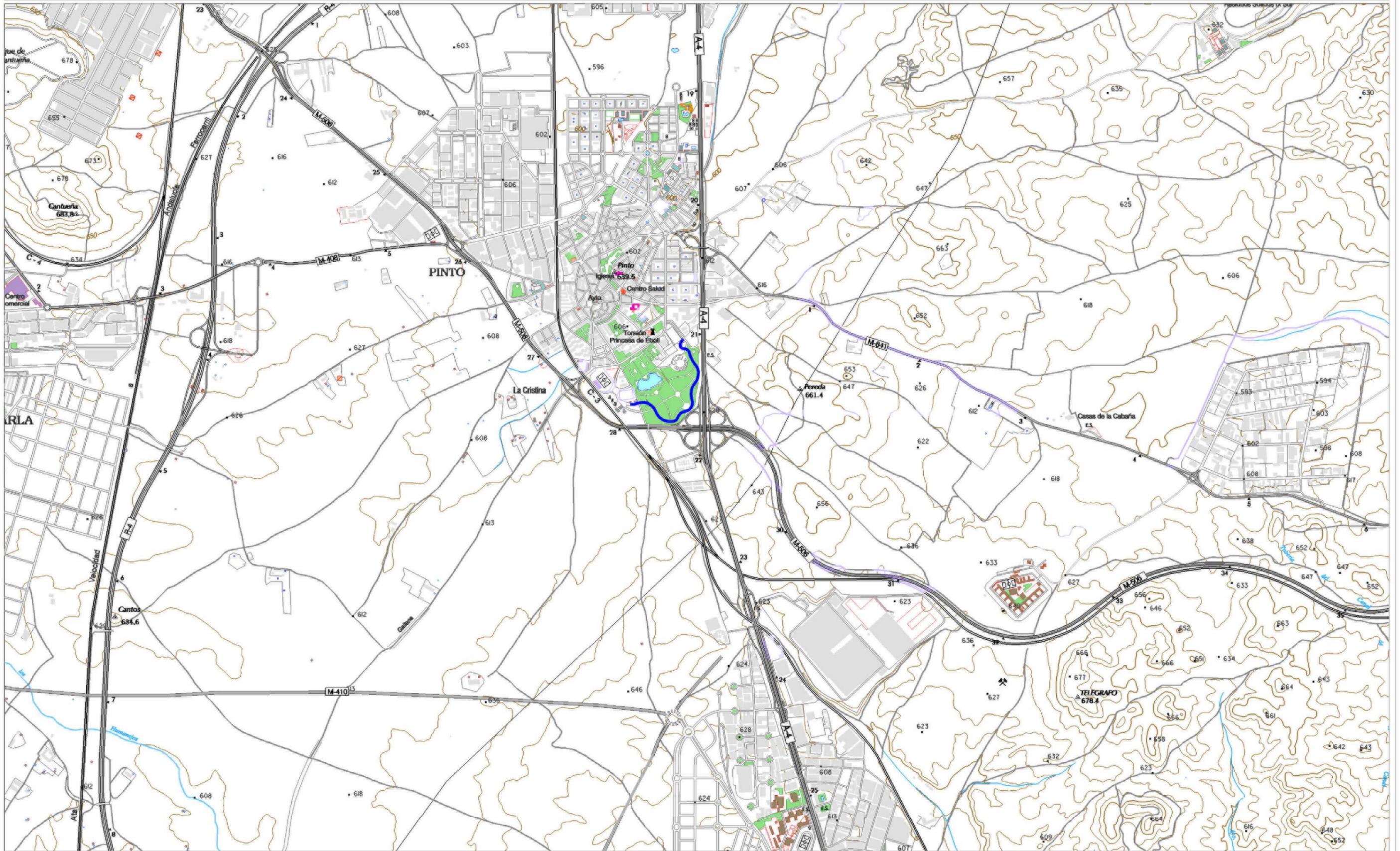
ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

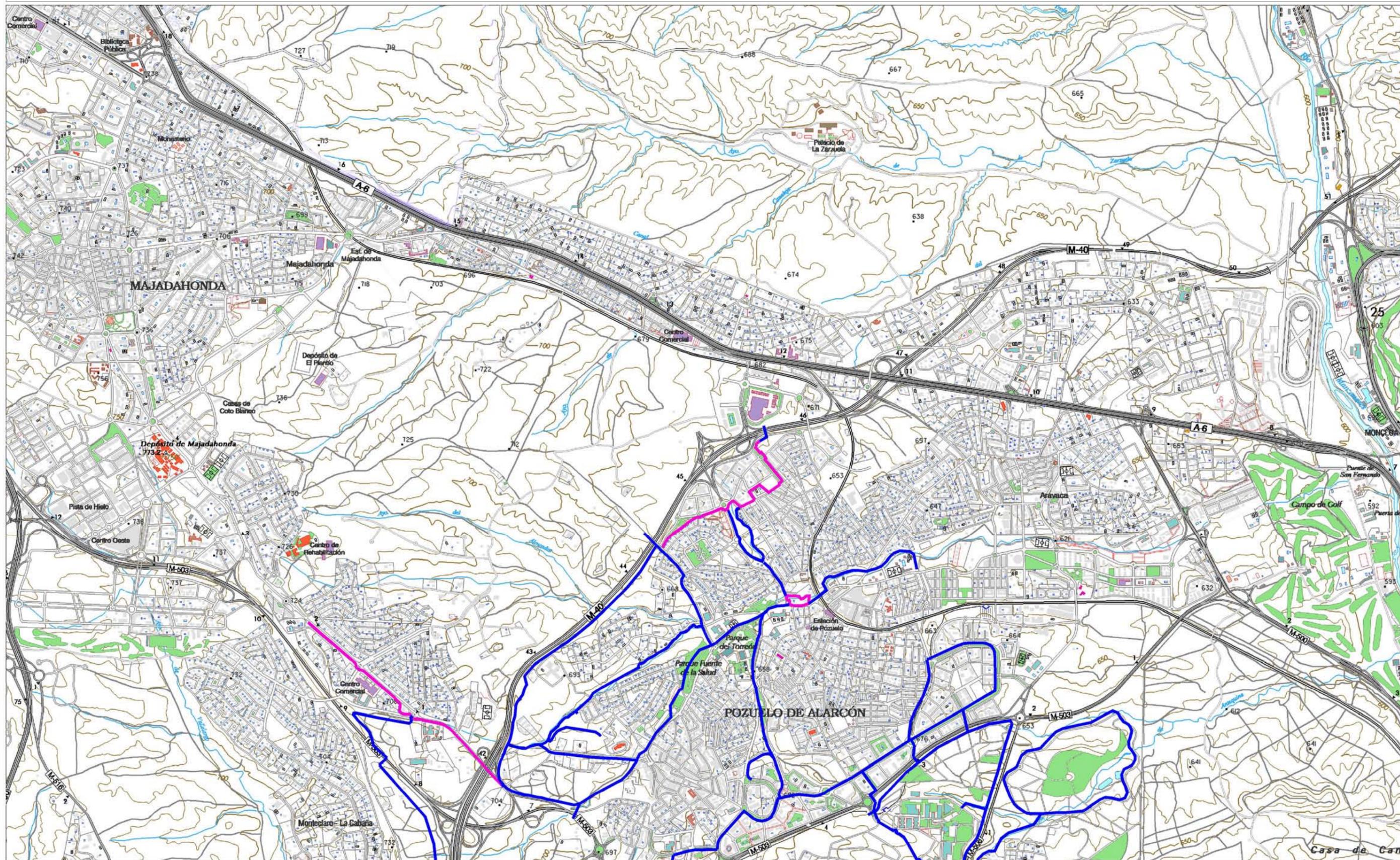
Kilómetros por carril

EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS







 ITINERARIO EXISTENTE

 4,5 Kilómetros por carril

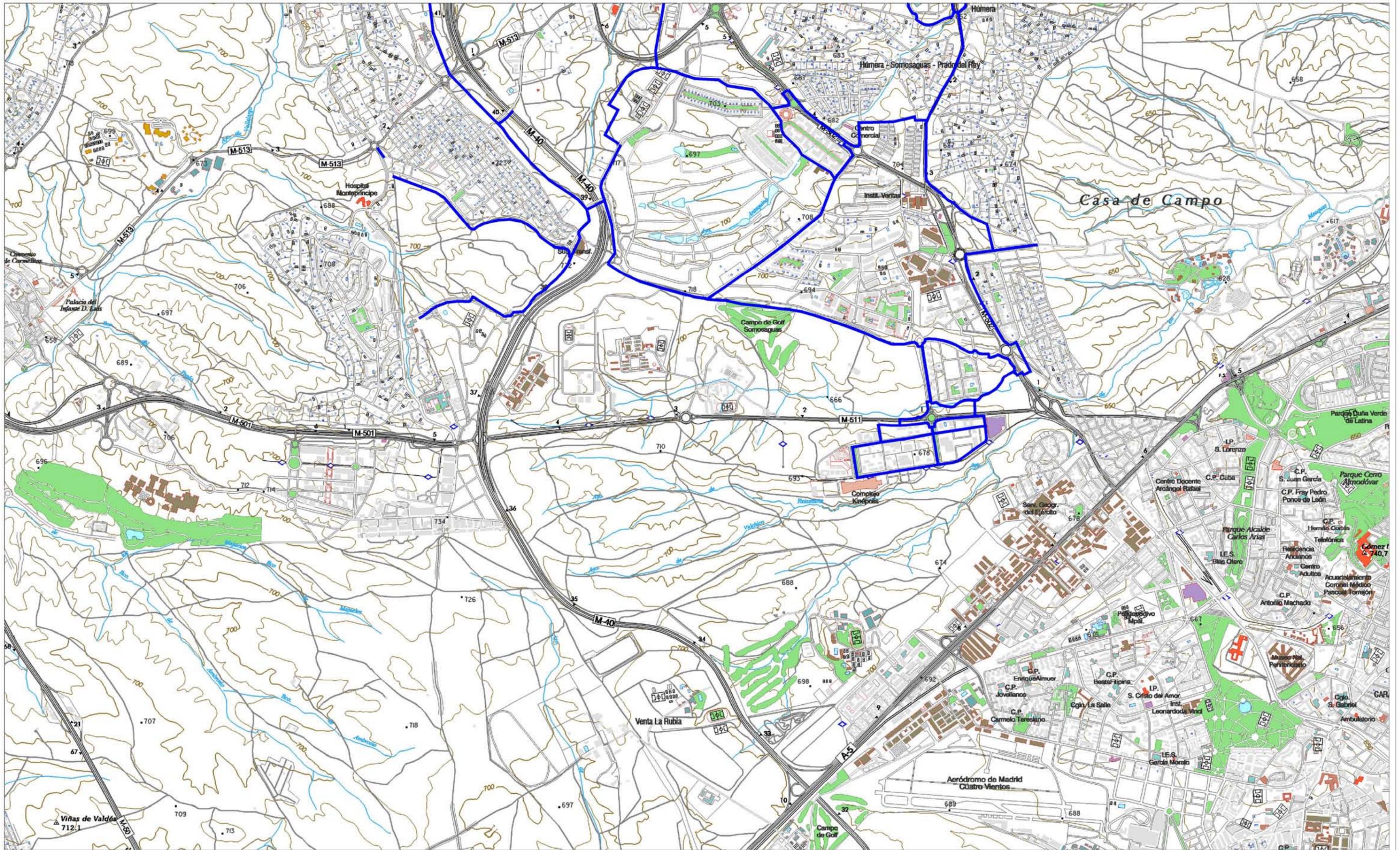
 ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

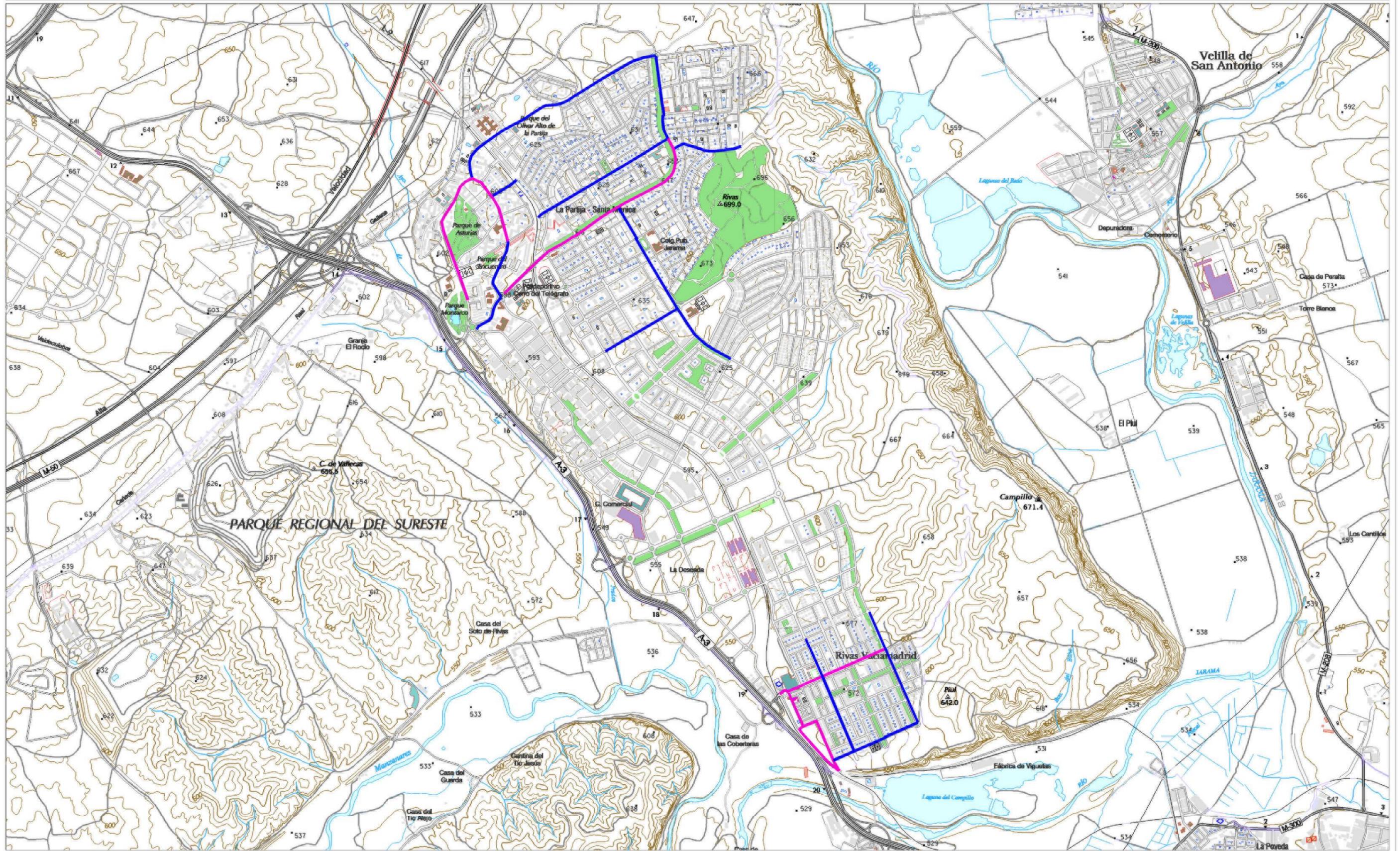
 59,1 Kilómetros por carril

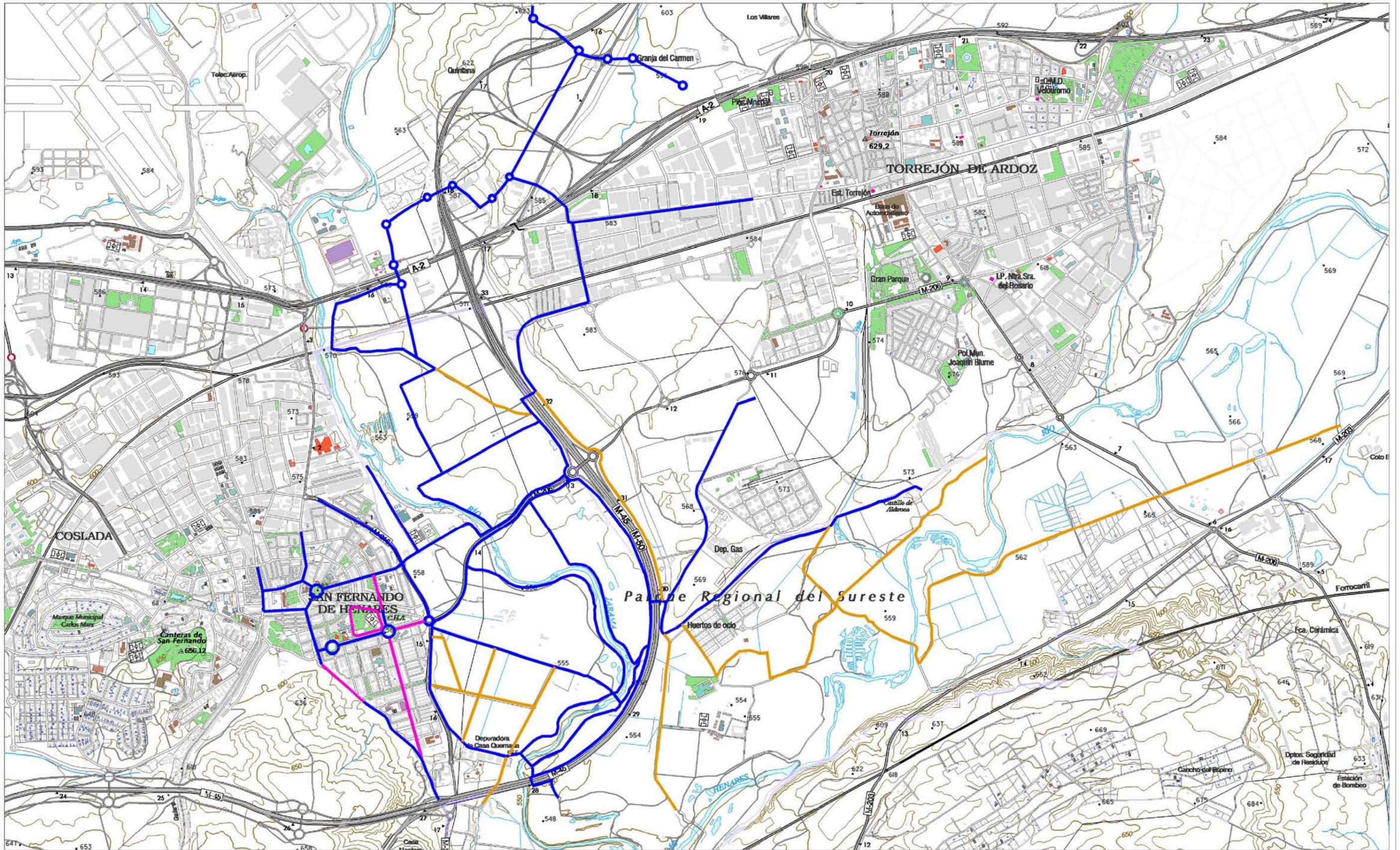
 EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

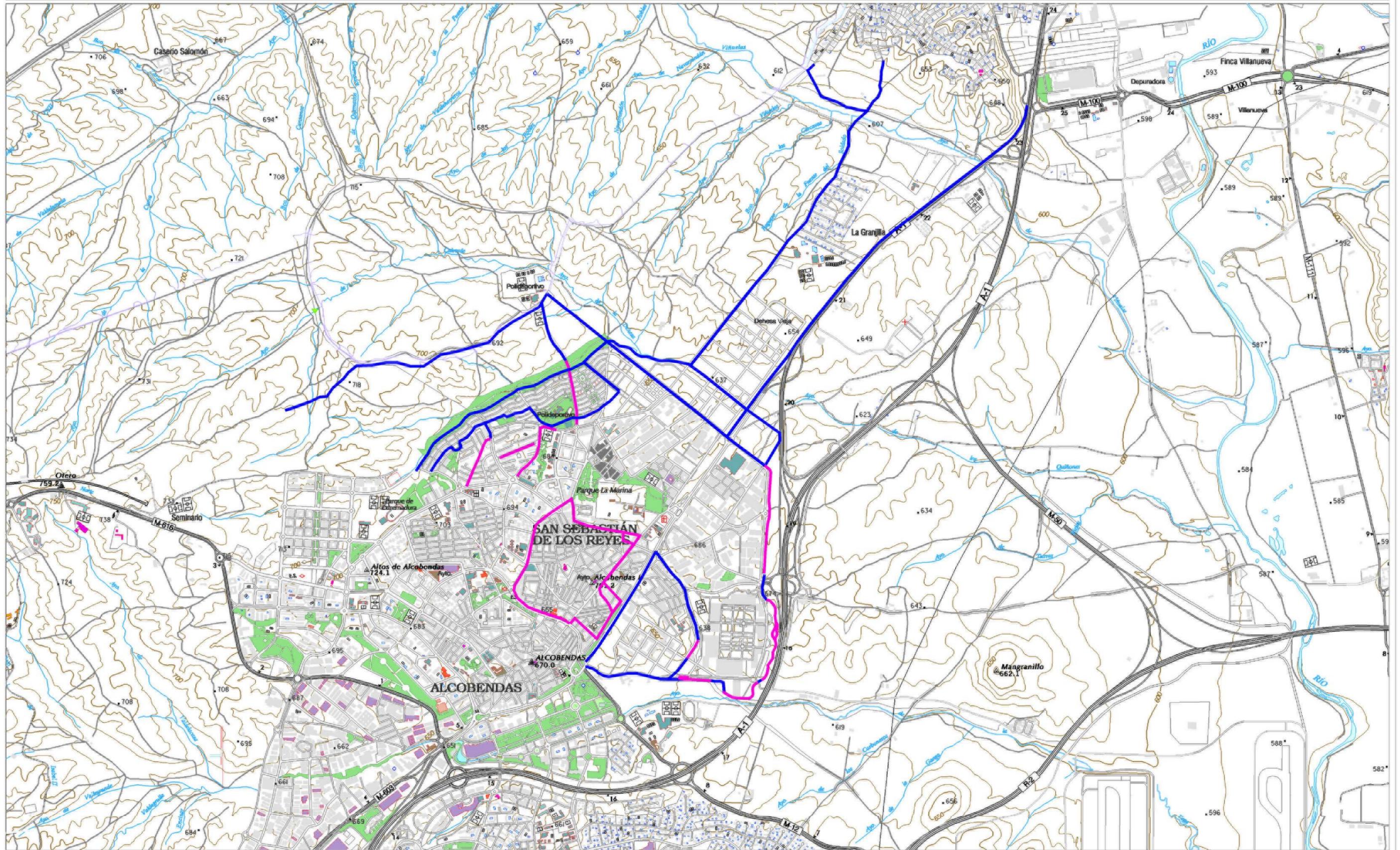
 EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS











ITINERARIO EXISTENTE

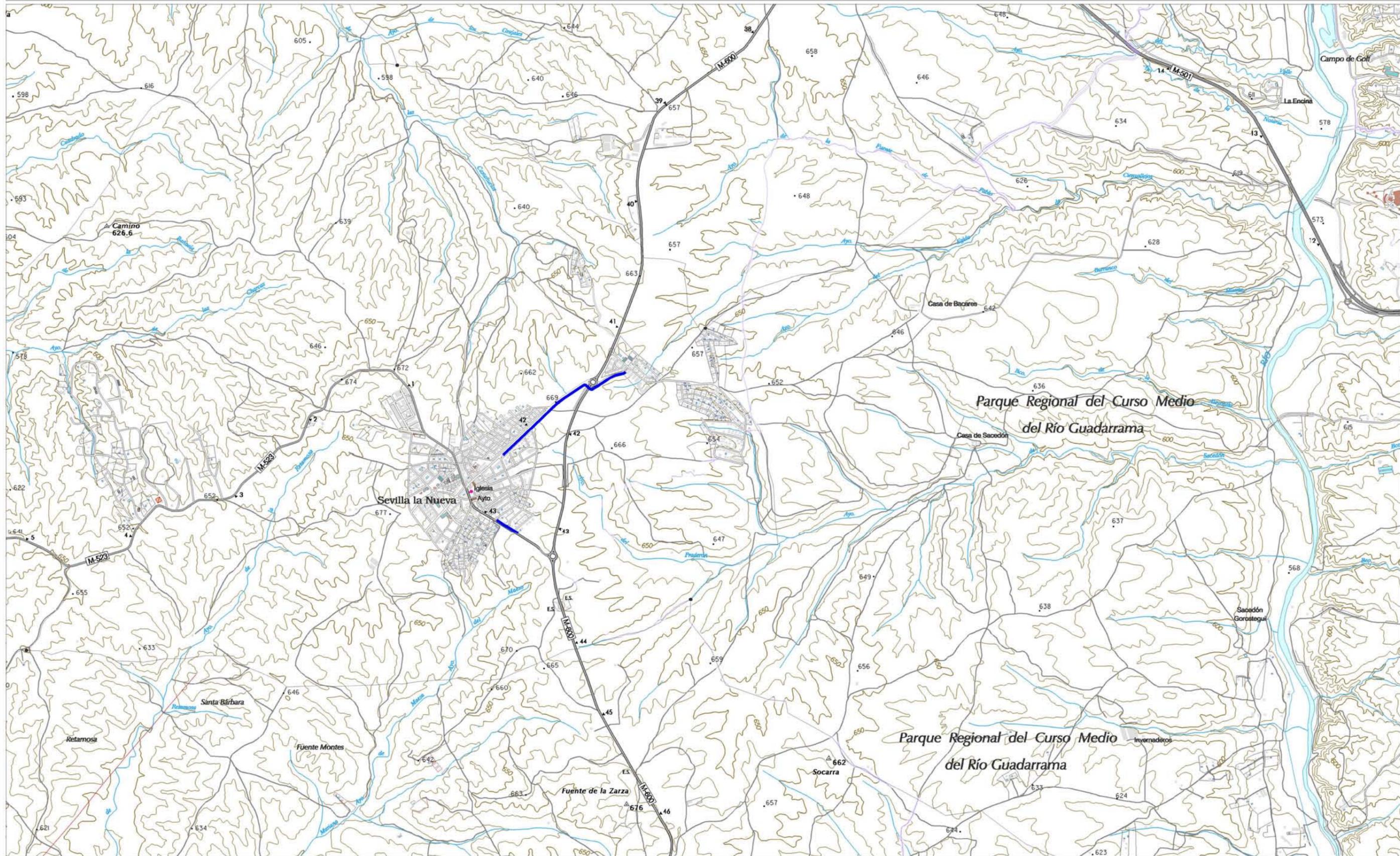
8,7 Kilómetros por carril

ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

22,6 Kilómetros por carril

EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS



 ITINERARIO EXISTENTE
 Kilómetros por carril

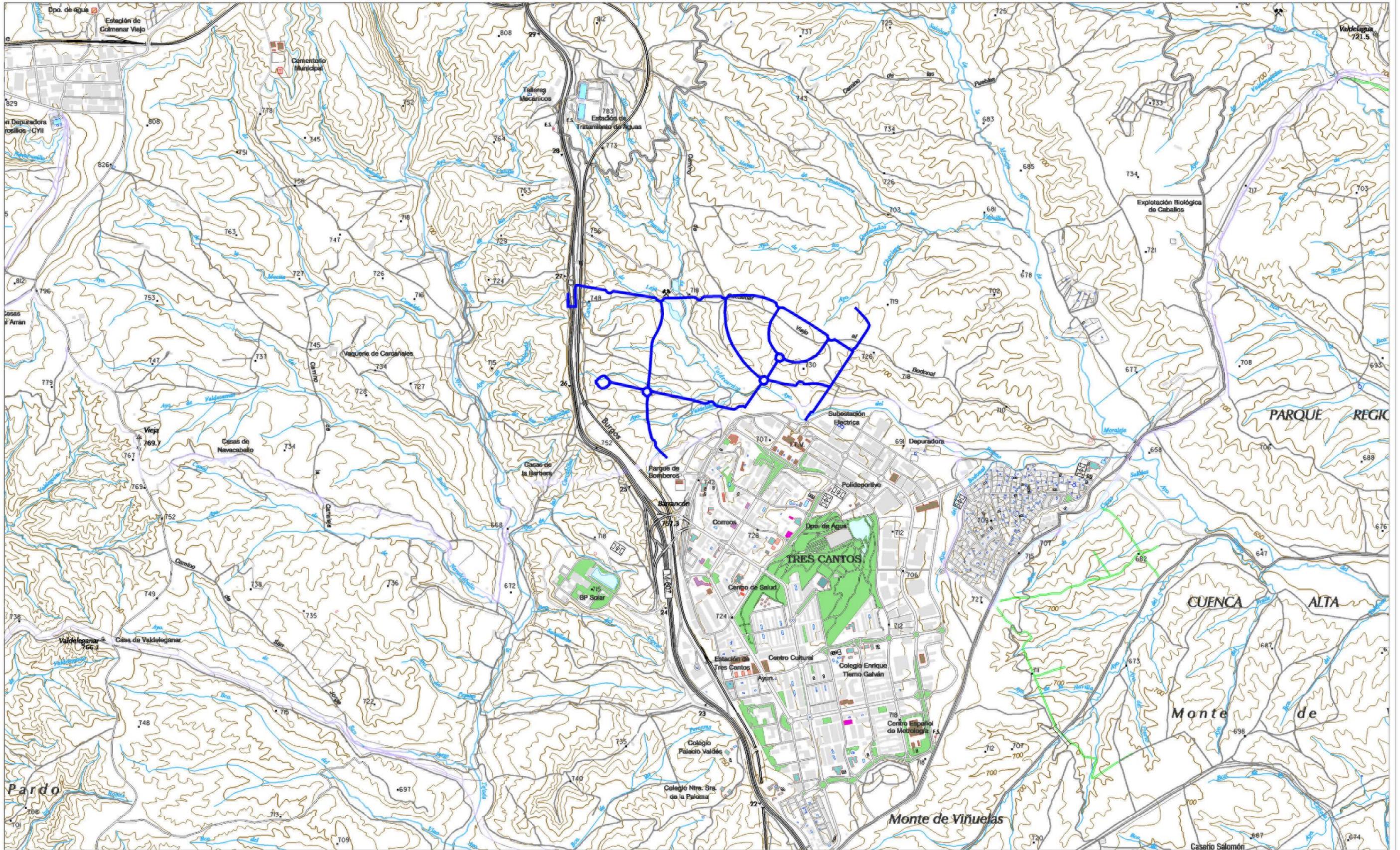
 ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO
 1,47 Kilómetros por carril

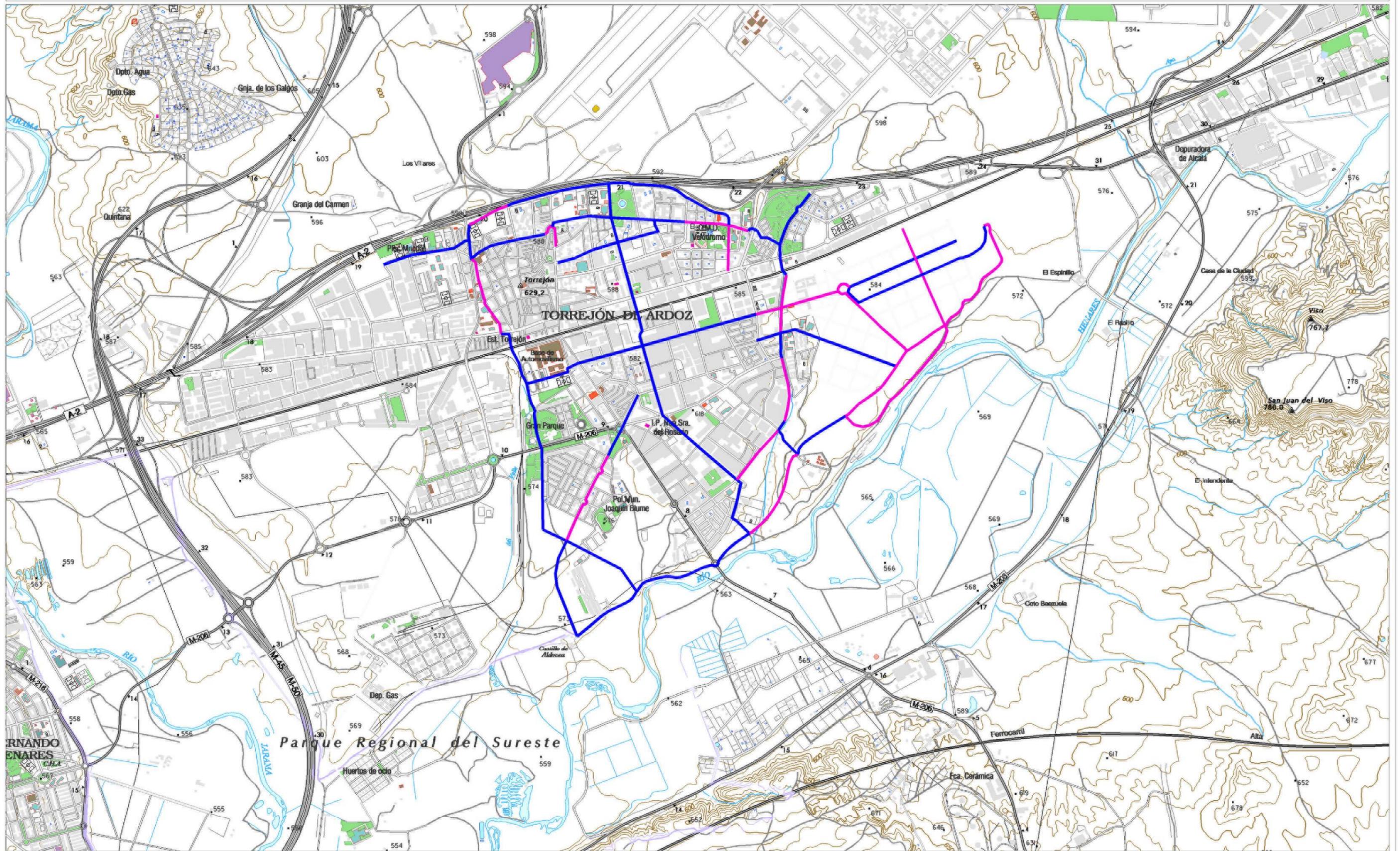
 EXISTENTE EN PLANEAMIENTO
 EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS

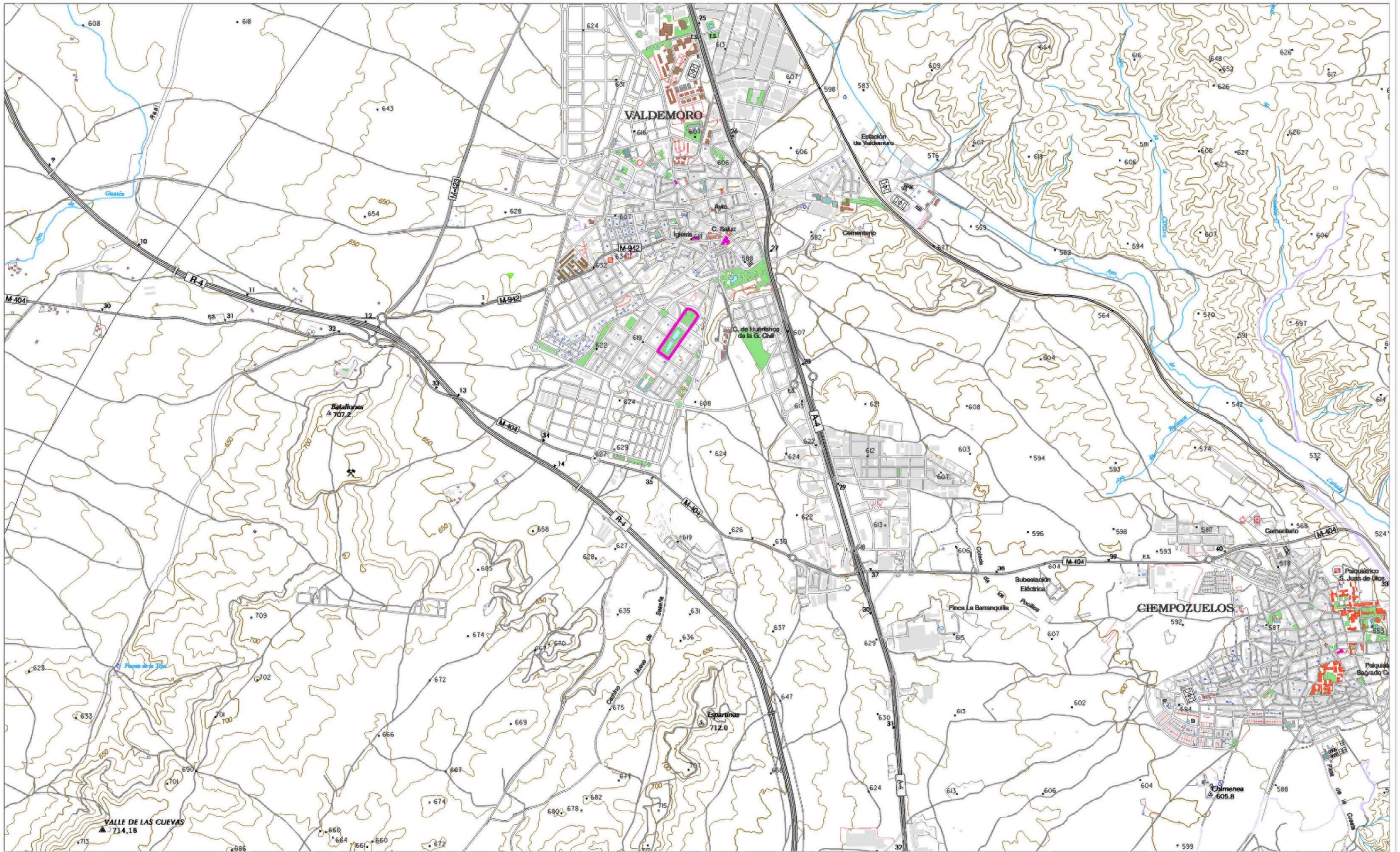
ITINERARIOS CICLISTAS PROPUESTOS
 (Septiembre de 2008)

Escala 1:30 000 (1 cm. equivale a 300 m.)









 ITINERARIO EXISTENTE

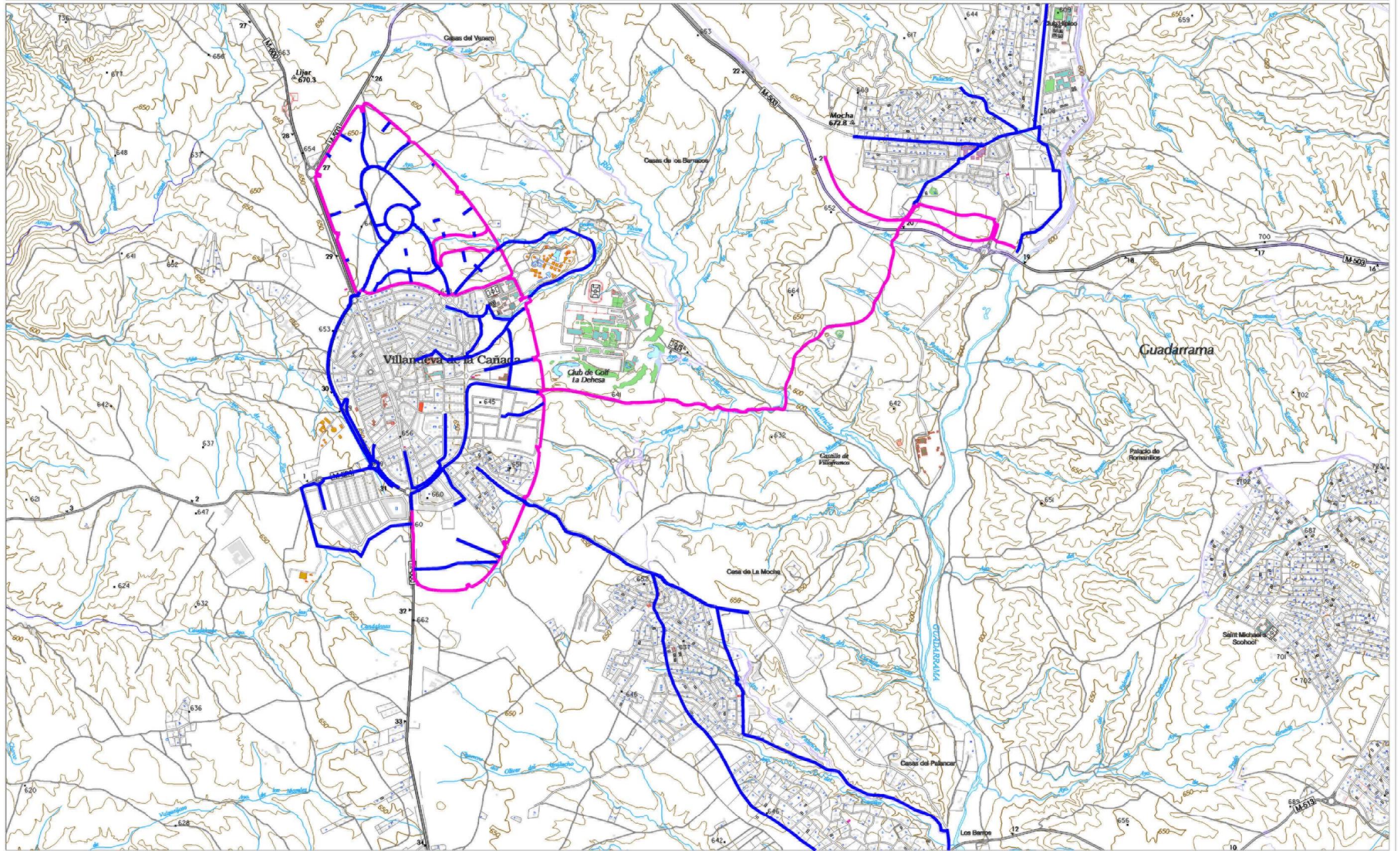
 ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

 EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

 EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS

 1 Kilómetros por carril

 1 Kilómetros por carril



 ITINERARIO EXISTENTE

18,2 Kilómetros por carril

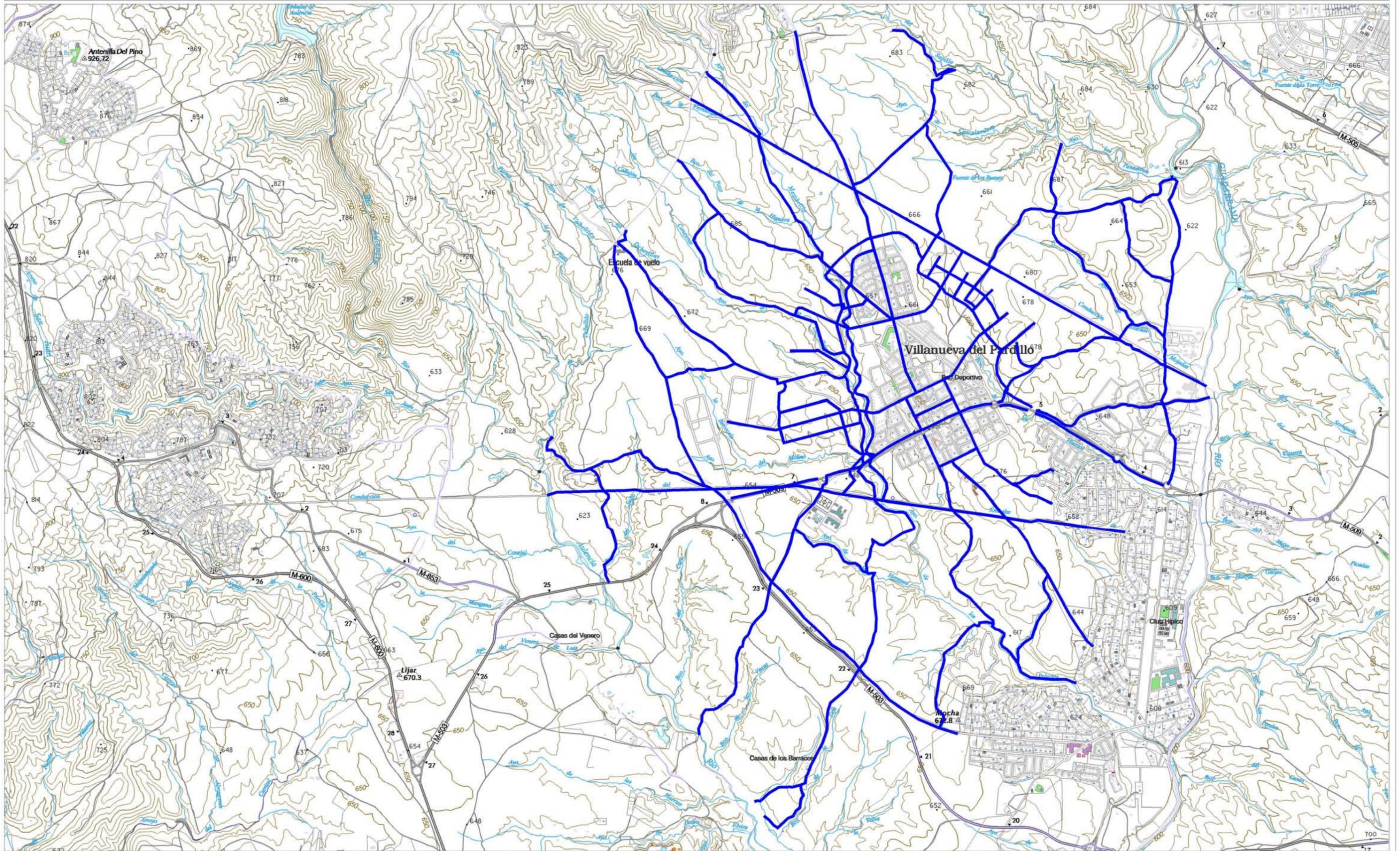
 ITINERARIO PROPUESTO - PROYECTADO

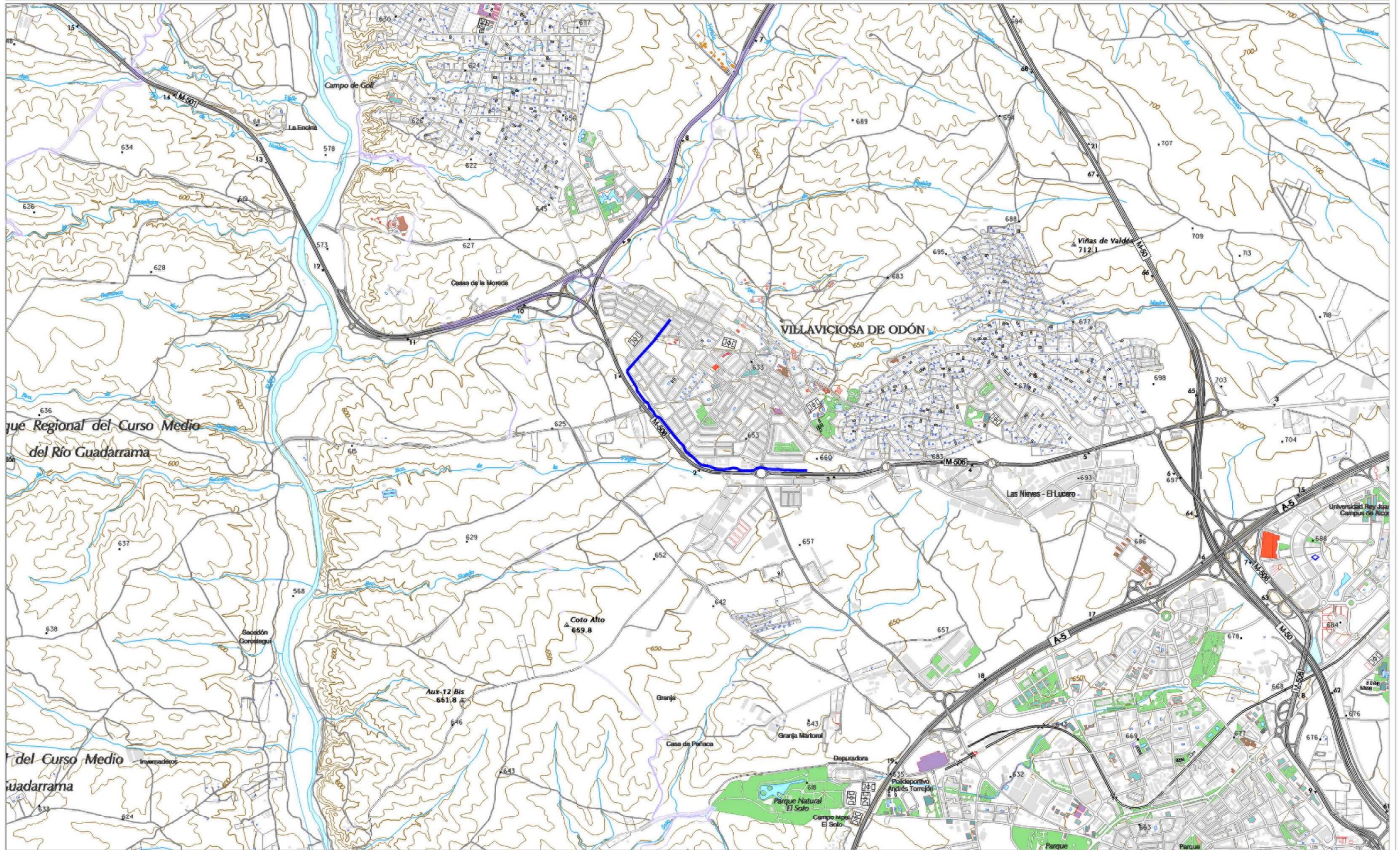
36,2 Kilómetros por carril

 EXISTENTE EN PLANEAMIENTO

 EXISTENTE PLAN DE BICICLETAS







ANEXO VII

Estudio y análisis de las alegaciones
presentadas

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
1	10/205984.9/08	Ayuntamiento de Navacerrada	<p>Propone una ampliación de la red básica en su municipio.</p> <p>Plantea se destine parte del presupuesto a los tramos municipales</p> <p>Solicita que se coordine la señalización con el ayuntamiento</p>	<p>No es factible en este Plan la ampliación solicitada, se ha priorizado en función de los usuarios y de la características del territorio; no obstante, en posteriores actuaciones, podrá recogerse la misma.</p> <p>No se contempla financiar las redes locales.</p> <p>Cuando se proceda a la señalización se coordinará con las administraciones afectadas</p>
2	10/211950.9/08	Ayuntamiento de Collado Mediano	Descripción de aspectos del Plan. No plantea alegaciones al mismo	
3	10/223653.9/08	FEVE	<p>La Dirección Gerencia de Gestión de Patrimonio de FEVE establece un conjunto de precisiones jurídicas sobre el carácter de los bienes inmuebles procedentes del antiguo ferrocarril de vía estrecha entre Móstoles y Almorox, con ramal desde Villamanta hasta San Martín de Valdeiglesias. Explica la existencia de dos tipos de titularidad dependiendo de los tramos en cuestión: tramos que siguen formando parte del patrimonio de FEVE y tramos que han pasado a ser titularidad de ADIF.</p> <p>Señala que se trata de Bienes privados sujetos a acuerdos con sus titulares.</p>	<p>Se toman en consideración las precisiones jurídicas de cara a la recuperación para uso peatonal y ciclista de los diferentes tramos del antiguo ferrocarril Móstoles-Almorox.</p> <p>Se aclara la necesidad de llegar a acuerdo con las propiedades de FEVE.</p>
4	10/230205.9/08	Ayuntamiento de Mejorada del Campo	Plantea aspectos relativos al diseño específico del tramo	Aspectos que se podrán resolver en la ejecución del mismo o en fases posteriores
5	10/218630/08	Ayuntamiento de Madrid	<p>Plantea la necesidad de ajustar los diferentes trazados que coincidan con los del Ayuntamiento de Madrid. Y en las que no coinciden , propone la necesidad de coordinar su trazado con el planeamiento de desarrollo.</p> <p>Plantea la necesidad de contactar con la D.G. de Planificación del Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos para actualizar la documentación sobre las vías ciclistas proyectadas en el municipio de Madrid.</p>	<p>Se establecerá una estrecha cooperación con el Ayuntamiento de Madrid, y en concreto con la D.G. de Planificación del Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos para llevar a cabo los distintos itinerarios ciclistas en su paso por el municipio de Madrid para optimizar los recursos y obtener los mejores resultados posibles en las diferentes fases de ejecución.</p> <p>Se contactará en fases posteriores, con la D.G. de Planificación del Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos para actualizar la documentación correspondiente.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
6	10/226683.9/08	Ayuntamiento de Valdemoro	Plantea que los tramos que discurren por el casco Urbano necesitan coordinarse con los técnicos municipales	La ejecución de los tramos urbanos se realizará coordinadamente con el planeamiento municipal.
7	10/243512/08	Ayuntamiento de Sevilla la Nueva	<p>Alega que ninguna vía pasa por su municipio.</p> <p>Plantea la necesidad de incluir un tramo de 1.300 metros en las redes locales municipales existentes.</p>	<p>Tratándose de una red básica, el diseño se ha realizando priorizando a los usuarios y a las características del territorio. No obstante, en posteriores actuaciones podrá recogerse.</p> <p>Se recoge</p>
8	10/256045.9/08	D.G de Deportes	<p>Detecta errores materiales en el documento.</p> <p>El eje IT10 carece de continuidad en la localidad de Pozuelo del Rey, y aunque en el mapa general del Plan se prevé la realización de un tramo desde Torrejón de Ardoz a Orusco por parte de la Dirección General de Carreteras, dicho Organismo ha comunicado que no tiene intención de realizarlo, lo que obligará, con posterioridad, a su prolongación, para conectarlo con otros ejes de la Red y darle cohesión y sentido.</p> <p>Mapas 1/30.000:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se señala que falta un tramo de los itinerarios IT07 y IT08 que contactan con el límite de la Comunidad de Madrid Se comenta la necesidad de continuar el itinerario EN07F-IT08 hasta Estremera y unirlo con el IT08. 	<p>Se procede corregir los errores detectados</p> <p>En los mapas de escala 1/30.000 no figuran las vías ciclistas proyectadas. Conviene subsanar este error. Si la Dirección General de Carreteras no realizara este itinerario, el Plan CIMA se tendrá hacer cargo de esta vía para garantizar la continuidad de IT10 y la cohesión de la red básica.</p> <p>Tal como refleja el plano P-1.0 los tramos mencionados forman parte de la red básica, pero no de los tramos estudiados con detalle. El estudio de estos tramos sólo tiene sentido en coordinación con la administración de la provincia de Guadalajara para garantizar la continuidad del itinerario. Los planos de la red básica a escala 1/30.000 sólo abarcan los tramos estudiados.</p>
9	10/256045.9/08	Yesos El 50, S.A.	<p>Los particulares tienen una finca en el término municipal de Valdelaguna llamada "Los Quedamos" cuyo único acceso es la antigua vía de tren.</p> <p>Alega que se desista definitivamente del uso y/o su conversión en vía verde .</p> <p>A su vez se alega que se articule una solución para el puente sobre el río Tajuña.</p>	<p>Efectivamente es objetivo del Plan CIMA resolver el conflicto entre el tráfico motorizado y los peatones y ciclistas que se producen en el tramo A del enlace EN 7D-8D, debido a la falta de alternativas para cruzar el río Tajuña. La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución, el mismo se coordinará con el Ayuntamiento y con los afectados.</p> <p>En el tramo restante no hay problemas, ya que se utiliza el camino en paralelo al trazado de la vía de tren en desuso.</p> <p>No obstante, para la mayor coherencia y exactitud del documento, no se ve razón alguna justificable para quitar la referencia al trazado original del ferrocarril.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
10	10/256045.9/08	Mercantil M.Z	<p>Los particulares tienen una finca en el término municipal de Valdelaguna llamada "Los Quedamos" cuyo único acceso es la antigua vía de tren.</p> <p>Alega que se desista definitivamente del uso y/o su conversión en vía verde .</p> <p>A su vez se alega que se articule una solución para el puente sobre el río Tajuña.</p>	<p>Efectivamente es objetivo del Plan CIMA resolver el conflicto entre el tráfico motorizado y los peatones y ciclistas que se producen en el tramo A del enlace EN 7D-8D, debido a la falta de alternativas para cruzar el río Tajuña. La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución, el mismo se coordinará con el Ayuntamiento y con los afectados. En el tramo restante no hay problemas, ya que se utiliza el camino en paralelo al trazado de la vía de tren en desuso.</p> <p>No obstante, para la mayor coherencia y exactitud del documento, no se ve razón alguna justificable para quitar la referencia al trazado original del ferrocarril.</p>
11	10/256045.9/08	José Luis Martínez Zamorano	<p>Los particulares tienen una finca en el término municipal de Valdelaguna llamada "Los Quedamos" cuyo único acceso es la antigua vía de tren.</p> <p>Alega que se desista definitivamente del uso y/o su conversión en vía verde .</p> <p>A su vez se alega que se articule una solución para el puente sobre el río Tajuña.</p>	<p>Efectivamente es objetivo del Plan CIMA resolver el conflicto entre el tráfico motorizado y los peatones y ciclistas que se producen en el tramo A del enlace EN 7D-8D, debido a la falta de alternativas para cruzar el río Tajuña. La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución, el mismo se coordinará con el Ayuntamiento y con los afectados. En el tramo restante no hay problemas, ya que se utiliza el camino en paralelo al trazado de la vía de tren en desuso.</p> <p>No obstante, para la mayor coherencia y exactitud del documento, no se ve razón alguna justificable para quitar la referencia al trazado original del ferrocarril.</p>
12	10/256045.9/08	Maria Pilar Zamorano	<p>Los particulares tienen una finca en el término municipal de Valdelaguna llamada "Los Quedamos" cuyo único acceso es la antigua vía de tren.</p> <p>Alega que se desista definitivamente del uso y/o su conversión en vía verde .</p> <p>A su vez se alega que se articule una solución para el puente sobre el río Tajuña.</p>	<p>Efectivamente es objetivo del Plan CIMA resolver el conflicto entre el tráfico motorizado y los peatones y ciclistas que se producen en el tramo A del enlace EN 7D-8D, debido a la falta de alternativas para cruzar el río Tajuña. La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución, el mismo se coordinará con el Ayuntamiento y con los afectados. En el tramo restante no hay problemas, ya que se utiliza el camino en paralelo al trazado de la vía de tren en desuso.</p> <p>No obstante, para la mayor coherencia y exactitud del documento, no se ve razón alguna justificable para quitar la referencia al trazado original del ferrocarril.</p>
13	10/239395.9/08	Ayuntamiento del Molar	<p>Plantea conflictos entre la red básica y el Suelo Apto para Urbanizar (SAU), así como con la variante de la A-1</p>	<p>En el momento de la realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
14	10/243210.9/08	Ayuntamiento de Algete	<p>Se propone la continuación del trazado del itinerario por la Colada del Camino del Espinar hasta su conexión con al Colada del Camino de Torrelaguna. De este modo se facilitaría la conexión entre los núcleos urbanos de San Sebastián de los Reyes y Algete.</p> <p>Se considera conveniente la inclusión como sendas ambientales de las vías pecuarias "Colada Camino de Fuente de Saz" y "Colada de los Escobares" para garantizar la conexión de Algete con Alarpardo y Fuente El Saz.</p>	<p>Actualmente no hay ningún itinerario de la red básica del Plan CIMA que coincida con la Colada del Camino del Espinar y, por tanto, no se puede prolongar dicho itinerario. La conexión con el municipio de San Sebastián de los Reyes se garantiza con los enlaces EN 5-12 y EN 2-5. No obstante, este último no pasa por el municipio de Algete sino por el de Cobeña.</p> <p>Tratándose de una red básica a nivel regional, el trazado de la red se ha priorizado en función de los destinos y orígenes, de la potencialidad de usuarios y de las características del territorio. En posteriores actuaciones se podrán recoger las propuestas.</p>
15	10/238314.9/08	Ayuntamiento de Morata de Tajuña	Informa favorablemente	
16	10/247901.9/08	Confederación Hidrográfica del Tajo	Se hacen algunas indicaciones garantes en cuanto la ejecución de la red.	Se recoge el texto referenciado en el Plan como de obligado cumplimiento en la ejecución de las obras.
17	10/253807.9/08	Ayuntamiento de Loeches	Se sugiere que la red básica de vías ciclistas pase por el municipio de Loeches.	El enlace EN 5-9 pasa por el municipio y el núcleo urbano de Loeches y, por tanto, dicho municipio está incluido en la red básica regional de vías ciclistas y peatonales. Asimismo, hay un proyecto para recuperar la vía de tren en desuso, de modo que 2 ejes de la red básica pasarían por dicho municipio (véase Plano P-1.0).
18	12/032287.9/08	Consejería de Cultura y Turismo Área de Protección Pat. Arqeo.Pal.Etno.	Señala la necesidad de que cada actuación concreta que implique movimiento de tierras cuente previamente con un estudio previo de evaluación y valoración del posible patrimonio histórico, arqueológico, paleontológico y etnográfico afectado	Se recoge lo observado en el Plan Conforme a lo dispuesto en el informe vinculante de la Consejería de Cultura, no podrá llevarse a cabo ninguna actuación en ejecución de este Plan que implique movimiento de tierras sin un estudio previo de evaluación y valoración del posible patrimonio que resulte afectado.

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
19	10/264106.9/08	Ayuntamiento de Torrejón	Plantea conflicto entre el SUNP-1 y la Red Básica	En el momento de realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones. Por tratarse de un suelo urbanizable no sectorizado sobre el que no se ha promovido ninguna iniciativa para su desarrollo y discurrir el trazado propuesto por un camino actualmente existente, el Plan Especial no plantea ningún problema de coordinación con el planeamiento existente, debiendo únicamente justificar su coherencia con la ordenación estructurante del planeamiento general.
20	10/255351.9/08	Ayuntamiento de Chapinería	Se informa favorablemente siempre que las rutas establecidas transcurran por vías de uso público.	El Plan plantea su recorrido prioritariamente por terrenos de uso público; no obstante el Plan está facultado para la obtención de los terrenos necesarios.
21	10/271816.9/08	Ayuntamiento de Aranjuez	Propone la conexión con espacios naturales y con zonas de actividades recreativas. En la propuesta no se conectan los carriles bici compartidos con calzada, que son los que discurren por los Paseos y Sotos Históricos.	Se trata de una red básica a nivel regional y no se puede habilitar el acceso a todos lugares de interés turístico o medioambiental de cada municipio. Es competencia y tarea municipal diseñar vías peatonales y ciclistas que conecten la red regional con los destinos del municipio que cada Ayuntamiento estime oportuno. El tramo I del itinerario 5S (eje principal de San Fernando de Henares a Aranjuez) pasa por los Paseos y Sotos Históricos de Aranjuez.
22	10/275222.9/08	Ayuntamiento de Torres de la Alameda	Plantean posibles conflictos con el SAU2 que se encuentra en fase de desarrollo.	En el momento de realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías, se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.
23	99/072439.9/08	Ayuntamiento de Valdemorillo	Sugerencias respecto a tramos que afectan al término municipal	Se admiten las sugerencias realizadas sobre los tramos descritos indicando la necesidad de contactar con los responsables de las zonas afectadas para la realización de las obras. También se intentará la mayor segregación posible respecto a los vehículos motorizados. En el tramo que afecta al núcleo urbano, se contactará con los responsables municipales para escoger el mejor trazado posible.

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
24	10/231886.9/08	IMBA	Necesidad de contemplar la "Transguadarrama"	La red de alta montaña está incluida en este Plan como red indicativa para su señalización, por lo que podrán recogerse otros itinerarios en estudios posteriores, en los que podría incorporarse la "Transguadarrama".
25	10/235747.9/08	ADESGAM	Necesidad de contemplar la "Transguadarrama"	La red de alta montaña está incluida en este Plan como red indicativa para su señalización, por lo que podrán recogerse otros itinerarios en estudios posteriores, en los que podría incorporarse la "Transguadarrama".
26	10/232330.9/08	Ayuntamiento de Villanueva del Pardillo	Propone incorporar información del Plano de Movilidad del municipio	Se recoge la información referida por dicho Ayuntamiento sobre el Plano de Movilidad del municipio; haciendo constar que, en la fase de ejecución, se contactará con los técnicos responsables sobre el trazado más adecuado para el tránsito por el núcleo urbano. Se agradece al Ayuntamiento su colaboración.
27	10/243522.9/08	Ayuntamiento de Cobeña	Alega afecciones al suelo urbanizable y a áreas en desarrollo dentro del nuevo Plan General de Cobeña	En el momento de realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías, se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
28	10/245259.9/08	Federación Madrileña de Montañismo	Buen trabajo de carácter técnico pero crítica contundente la manera en que se ha gestado y promovido. No debe constreñirse a satisfacer necesidades de movilidad, sino también de ocio y salud.	El Plan se enfoca desde el concepto de movilidad sostenible, que está vinculado con la salud; además incluye las nuevas necesidades y demandas sociales relativas al ocio, o al respeto y disfrute del entorno natural. Pero no se trata de un plan generado desde el punto de vista deportivo.
			La redacción ha sido hecha por y para ciclistas, y los peatones han sido introducidos de forma simplemente estética a última hora.	La incorporación de la perspectiva peatonal data de los orígenes del Plan, aunque efectivamente, quizás haya habido un desequilibrio en los esfuerzos realizados para comprender las demandas de los dos colectivos. Desequilibrio que se puede paliar a la hora de abordar los programas de desarrollo del Plan.
			No se menciona al Ministerio de Educación ni al Consejo Superior de Deportes como organismos involucrados en la movilidad peatonal y ciclista	Se introduce un nuevo párrafo para relacionar el Plan con las iniciativas del Ministerio de Educación y el Consejo Superior de Deportes.
			No se menciona a la Federación Madrileña de Montañismo en el apartado 3.3	Se introduce un nuevo párrafo de reconocimiento de la labor desarrollada por la Federación Madrileña de Montañismo.
			Error: en Madrid, la lista de senderos (tanto GR como PR) está sin homologar por falta de mantenimiento. En los planos de FEDME y el Registro Nacional de Senderos han dejado de figurar por falta de seguridad en la navegación.	Se subsana el error mencionando de que algunos senderos han perdido la homologación por falta de mantenimiento, aunque otros siguen reflejados en la página Web de FEDME (Senda Real GR 124, GR 10 y GR 88)
			Necesidad de abordar un estudio en profundidad de los perfiles y necesidades del peatón, paseante y senderista	Este podría ser uno de los aspectos a considerar en el desarrollo del Plan CIMA
			Tabla 3 del capítulo 6. Es una tabla de requisitos de la infraestructura según tipo de peatón, pero aparece la palabra ciclista	Se subsana el error
			Capítulo 7. No tiene referencias a los senderos exclusivos para caminantes	Las características de diseño de los senderos exclusivos para peatones se desarrollarán en el manual de referencia, cuya redacción está prevista en el Plan CIMA
			Propone la creación de un Observatorio del Peatón, Senderista o Caminante	Se admite e incluye como nueva propuesta
En el capítulo 9 se da una valoración económica de itinerarios (v.g. IT 01) no definidos	Aunque en algunos itinerarios existen alternativas de trazado, su valoración económica se ha realizado en función del trazado principal			
Ruta nº 2 No utilizar asfalto o lechada pigmentable en dos tramos, sino zahorra por tratarse de una ZEPA	Se subsana el error			

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
29	10/245161.9/08	Ayuntamiento de Coslada	Alega que Coslada, y en concreto su conexión con el municipio de Madrid, forme parte del Plan CIMA prolongando el tramo 6	La conexión entre Madrid y Coslada forma parte del itinerario 6 (Eje Henares). Este Eje une el municipio de Madrid con Alcalá de Henares, pasando por Coslada, San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz. No obstante, puede haber distintas etapas de ejecución de un itinerario, tal como es el caso de itinerario 6, donde el primer tramo de actuación es el comprendido entre San Fernando de Henares y Alcalá de Henares. Dado que el tramo entre Madrid y Coslada se ve afectado por el planeamiento urbanístico de Madrid (UNP 4.03 "Nueva Centralidad del Este"), la redacción de un proyecto de ejecución todavía no es viable. La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución que se coordinará con el Ayuntamiento de Coslada.
30	10/264112.9/08	Canal de Isabel II	Alega la falta de precisión del Plan para definir si existen suelos del Canal que se encuentren afectados, solicitando que, en su caso, se requiera informe del Canal.	Será en el proceso de ejecución de los diferentes tramos cuando se definan con mayor precisión los mismos, solicitándose, en su caso, informe al Canal de Isabel II.
31	10/274358.9/08	Emilia López Martínez	Los particulares tienen una finca en el término municipal de Valdelaguna llamada "Los Quedamos" cuyo único acceso es la antigua vía de tren. Alega que se desista definitivamente del uso y/o su conversión en vía verde. A su vez se alega que se articule una solución para el puente sobre el río Tajuña.	Efectivamente, es objetivo del Plan CIMA resolver el conflicto entre el tráfico motorizado y los peatones y ciclistas que se producen en el tramo A del enlace EN 7D-8D, debido a la falta de alternativas para cruzar el río Tajuña. Respecto a la alegación de no convertir la antigua vía de tren en una vía verde con el argumento de ser el único acceso a la finca, conviene recordar que: 1) La experiencia de la vía verde de Tajuña muestra que el uso ciclista y peatonal puede ser compatible con el tráfico rodado de acceso a fincas particulares. 2) El camino en paralelo al arroyo de Morata podría ser una alternativa para acceder a la finca en consideración. La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución que se coordinará con el Ayuntamiento y con los afectados.
32	10/275469.9/08	Ayuntamiento de Puentes Viejas	No plantea observaciones	

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
33	10/300370.9/08	Ayuntamiento de San Fernando de Henares	<p>Considera el Plan como un elemento positivo para el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Y también considera adecuado el diseño general de la red de vías.</p> <p>Alega la necesidad de tener en consideración determinados criterios en el diseño de las plataformas y en los trazados de las vías, como por ejemplo: evitar la iluminación en áreas naturales o de protección, asegurar bajas pendientes siempre que sea posible, en las zonas próximas a poblaciones incluir banda peatonal separada de la de bicicletas, evitar los cruces a nivel con carreteras, etc.</p> <p>Alega la necesidad de priorizar los ejes radiales de conexión de las poblaciones periféricas con la corona metropolitana en un radio de 15 Km.</p> <p>El Plan debe tener como primera medida el diseño de campañas de promoción que faciliten el cambio de hábitos ciudadanos.</p> <p>Necesidad de potenciar la intermodalidad con el transporte colectivo.</p> <p>Incluir campañas escolares de itinerarios seguros al colegio.</p> <p>Necesidad de establecer métodos de conservación de la red de vías y de su entorno.</p> <p>Necesidad de complementar la red con otras de tipo municipal, evitando diseños defectuosos.</p>	<p>Varios de los criterios señalados en la alegación están asumidos plenamente en el Plan, mientras que otros se corresponden con la fase de proyecto, momento en el que serán tenidos en consideración.</p> <p>Las conexiones metropolitanas son prioritarias para la ejecución del Plan.</p> <p>El Plan establece una estrategia que requiere la realización simultánea de medidas infraestructurales y medidas promocionales.</p> <p>El Plan apuesta por dicha intermodalidad y establece una estrategia para mejorar la combinación de la bicicleta con el transporte colectivo a través de cambios normativos e infraestructurales.</p> <p>El Plan incluye la dinamización de los procesos de camino escolar en su apartado correspondiente.</p> <p>De acuerdo en la necesidad de establecer esos métodos. Se requiere un órgano de coordinación del Plan y la determinación de la responsabilidad de explotación y conservación de la red por parte de un organismo de la Comunidad de Madrid.</p> <p>La Comunidad de Madrid está procediendo a establecer una referencia técnica en el diseño de las vías no motorizadas. El Plan contribuirá a dinamizar las actuaciones municipales y generar las conexiones necesarias con las redes municipales.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
34	03/047182.9/08	Asociación de viandantes a pie	<p>Capítulo 8. Necesidad de proceso de participación en el desarrollo del Plan que incluya a los peatones</p> <p>Capítulo 8. Necesidad de programación</p> <p>Anexos: el peatón queda olvidado</p>	<p>Se admite e incluye como nueva propuesta.</p> <p>Se está procediendo, por parte el órgano ejecutor del Plan, a la redacción de un programa de actuación en función de las necesidades económicas. Dicho programa de actuación no forma parte del Plan debido a la necesidad de permitir su continua revisión.</p> <p>Ciertamente el peatón recibe menos atención en esta documentación adjunta al Plan, quizás como consecuencia de que se trata de un modo de locomoción mucho más consolidado en la realidad madrileña.</p> <p>Se admite la alegación y se adquiere el compromiso de que el desarrollo del Plan evite el citado sesgo en el análisis y las propuestas concretas. El manual de referencia para el trazado y diseño de las vías será el elemento técnico fundamental para ese mayor equilibrio entre las necesidades de los ciclistas y las de los caminantes.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
35	10/304435.9/08	Ayuntamiento de Alcorcón	<p>Alega lo no idoneidad del planeamiento de desarrollo elegido</p> <p>Alega la incompatibilidad entre el trazado propuesto del itinerario EN14-15 y el planeamiento ya aprobado del municipio</p> <p>Alega la necesaria adecuación del cruce que se produciría en el subtramo 02 del tramo B del IT14, con el viario estructurante de primer nivel establecido en el Plan General que se encuentra en tramitación.</p> <p>Alega un trazado alternativo en paralelo a las vías de tren al itinerario 15, ya que estas zonas están clasificadas como Sistemas Generales (Zonas verdes). El soterramiento previsto de las vías de tren permitiría trazar la vía ciclista por estos espacios recuperados.</p>	<p>Entre las funciones de los Planes Especiales se encuentran, conforme al artículo 50 de la Ley 9/2001, la definición de cualesquiera elementos de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, con carácter previo para legitimar su ejecución, correspondiendo su formulación, tramitación y aprobación al órgano competente de la Comunidad de Madrid conforme a los artículos 59 y 61 de dicha Ley.</p> <p>El itinerario propuesto se ajustará, en la realización concreta del proyecto de obras, al planeamiento aprobado, o modificará la sección de algunas calles del Plan Parcial para incorporar una vía ciclista. Para ello se tendrán reuniones con el Ayuntamiento.</p> <p>Dado que el tramo B del itinerario 14 coincide con un parque lineal proyectado en el sector Área Norte, se supone que habrá más caminos que cruzarán el nuevo viario estructurante, debiéndose buscar una solución adecuada en la fase de ejecución para salvar el viario de forma cómoda y segura; tanto para este itinerario en concreto como para los otros caminos, de modo que se garantizaría la permeabilidad de las zonas verdes y evitaría el efecto "barrera" de las infraestructuras del tráfico motorizado</p> <p>Hay dos principales inconvenientes del trazado alternativo propuesto. Por un lado, el horizonte temporal del soterramiento de las vías de tren está poco definido ya que se habla de "un futuro no muy lejano". Por otro lado, conviene reflexionar sobre la necesidad de soterrar las vías de tren para paliar el efecto barrera del las mismas. Conviene considerar el coste / beneficio de esta operación y, sobre todo, las consecuencias negativas sobre el atractivo del transporte público, ya que circular por un túnel es mucho menos agradable. El efecto barrera se puede paliar de forma mucho más efectiva mediante el acondicionamiento de pasos inferiores o superiores para los peatones y ciclistas.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
36	10/319113.9/08	Ayuntamiento de Alcalá de Henares	<p>Alega que en los tramos que discurren por el Lugar de Interés Comunitario (LIC) de las Cuencas de los Ríos Jarama y Henares no se elegirá un firme asfaltado.</p> <p>Se establecen unos puntos conflictivos en relación con la construcción de algunas pasarelas para salvar las carreteras M-203 y M-300.</p> <p>En relación con el paso por el Campo Arqueológico de Complutum, se considera necesario variar el trazado.</p> <p>Alega que se bordea el parque de la Dehesa del Batán, ya que está vallado y tiene horario de apertura.</p> <p>Hay una propuesta de sustituir en el Parque de la Avenida de Roma un firme de zahorra compactada en buen estado por asfalto.</p> <p>Alega que se respetará en todo momento lo indicado en la Ordenanza Municipal de Protección del Arbolado</p>	<p>Se confirma que en los tramos que discurren por el Lugar de Interés Comunitario (LIC) de las Cuencas de los Ríos Jarama y Henares no se elegirá un firme asfaltado.</p> <p>La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución que se coordinará con el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.</p> <p>La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución que se coordinará con el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.</p> <p>La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución que se coordinará con el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.</p> <p>La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución, el mismo se coordinará con el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.</p> <p>Se tiene en cuenta</p>
37	10/106278.9/08	Ayuntamiento de Fresno del Torote	Solicita la inclusión en la Red Municipal de la red propuesta por el municipio dentro del Plan Especial Ribera del Torote.	Se admite e incluye en la ficha en Fresno del Torote.
38	99/028536.9/08	Ayuntamiento de Villaviciosa de Odón	Plantean la creación de un itinerario nuevo con un puente que salvaría el río Guadarrama para unir sus espacios naturales de valor con el núcleo de la población	Con respecto a la sugerencia remitida por el Ayuntamiento, se menciona la futura realización, por parte de la Dirección General de Carreteras, de una vía ciclista y peatonal que discurrirá desde la M-40 hasta la localidad de Brunete. Ello conlleva el paso sobre el río Guadarrama, que se realizará por una pasarela al efecto situada junto a la actual autovía. Con esto se solucionarán los problemas que tienen los habitantes para su paso al lado contrario del río. Hay que mencionar que sólo se plantea el paso de peatones y ciclistas y, en ningún caso, el de vehículos motorizados.

N°	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
39		Pedalibre	<p>Incluir la creación de un Departamento de la Bicicleta</p> <p>Ayudas a entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta.</p> <p>Inclusión presupuestaria, no sólo para la creación de la Red, sino también para el mantenimiento posterior.</p> <p>Mejora de la circulación de ciclistas en otras vías diferentes a las del Plan CIMA</p> <p>Prolongación del ramal de Cañada Real Galiana hasta Ribatejada.</p>	<p>Este aspecto ya aparece recogido en el punto 8.3 de esta Memoria, donde se propone la creación de una "Comisión interdepartamental" para la ejecución del Plan CIMA así como la creación del "Observatorio de la bicicleta y el caminante".</p> <p>Se deberían coordinar las diferentes ayudas existentes al sector de la bicicleta con la finalidad de aprovechar las sinergias entre todas ellas.</p> <p>El propio Plan CIMA conlleva el mantenimiento de las infraestructuras que se creen en las primeras fase de su ejecución. Posteriormente, y a través de contratos públicos, se contratará el mantenimiento de cada uno de los tramos.</p> <p>El Plan CIMA está concebido y orientado no sólo a la red propuesta, sino a todas las infraestructuras que existen y cohesionan con él.</p> <p>La red de alta montaña está incluida en este Plan como red indicativa para su señalización, por lo que podrán recogerse otros itinerarios en estudios posteriores, en los que podría incorporarse de dicho ramal.</p>
40	10/417645.9/08	Ayuntamiento de Meco	Propone la incorporación del plano O13 del PDIESMAN actualmente en proceso de aprobación	Se recoge

ANEXO VIII

Informe definitivo de Análisis
Ambiental y Estudio y análisis de las
alegaciones presentadas al ISA

ANEXO IX

Informe definitivo de Análisis Ambiental

En cumplimiento del artículo 20 de la Ley 2/2002, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, la Dirección General de Evaluación Ambiental ha emitido el informe definitivo de análisis ambiental sobre el Plan Regional de Vías Ciclistas y Peatonales (Plan Cima). **Dicho informe**, formulado en base a la documentación presentada y a los informes técnicos pertinentes **es favorable**, señalando que “además de las medidas de prevención, reducción y compensación de efectos negativos que, con carácter general, se incluyen en el estudio de incidencia ambiental presentado”, se cumplirán una serie de condiciones.

Globalmente, el Informe de Análisis Ambiental considera que los objetivos del Plan Cima persiguen un desarrollo sostenible y son coherentes con otros planes al respecto, como la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid (Plan Azul), así como que los objetivos y contenidos del ISA son adecuados, aunque sería recomendable la coordinación con las obras de infraestructuras de carreteras, atendiendo a las consideraciones reseñadas por la Dirección General de Carreteras, de forma que las repercusiones ambientales que puedan originarse durante la fase de obras se reduzcan lo máximo posible, tanto especialmente en el tiempo como en intensidad.

Por otra parte, se considera especialmente deseable que se dé prioridad a todos aquellos recorridos que reduzcan el uso del transporte motorizado en la vida cotidiana, de forma que se compatibilicen los planes urbanísticos y los trazados ciclistas y peatonales actualmente existentes con el trazado de las nuevas vías ciclistas y peatonales. La coordinación con los planes y propuestas municipales resulta, de este modo, prioritario.

También es relevante referirse al riesgo subyacente de que los recorridos en el medio natural con o sin protección sectorial expresa, pasen a ser empleados de manera indiscriminada por vehículos para las necesidades del medio rural o con fines recreativos y que den lugar a la potenciación de nuevas actividades y usos por la creación de nuevas vías de acceso. En este sentido, el informe de la Dirección General del Medio Natural señala que el Plan se encontrará supeditado y condicionado a lo establecido en las diferentes normativas específicas de los espacios naturales protegidos de la Comunidad de Madrid, a fin de adecuarse a las mismas y no contravenirlas.

En función de los elementos anteriormente descritos, el **informe favorable** señala la necesidad de cumplir una serie de condiciones que, en su conjunto, quedan recogidas en el presente documento y se describen a continuación:

Condiciones ambientales

De manera general se atenderá y, en particular, en todas las vías sobre el medio natural no transformado, sin perjuicio del resultado de los procedimientos ambientales correspondientes y de informe del órgano con competencias sobre el medio natural, a los siguientes criterios:

- De manera general, se considerarán y se valorarán las alegaciones recibidas en la aplicación del Plan.
- El uso público en los espacios protegidos se supeditará a los objetivos de conservación que estén fijados. Se precisará en cada caso el previo informe favorable del órgano competente en su gestión y protección, sin perjuicio del resultado de los procedimientos ambientales de aplicación.
- En los espacios protegidos por cualquier legislación sectorial (dominio público, montes, Parques Regionales, LICs, ZEPAs, ...) se dará prioridad absoluta a la adecuación de caminos y vías preexistentes, siempre y cuando su uso público sea compatible con los objetivos de conservación, de forma que sólo de manera excepcional, expresa y adecuadamente motivada, se abrirán nuevos trazados.
- En los espacios protegidos la vigilancia y el seguimiento del plan perseguirá un uso razonable y contenido de las vías como ejes de penetración, debiendo restringirse, si fuera necesario, la excesiva frecuentación en el caso de detectarse.
- El tratamiento de los recorridos sobre cualquier zona protegida o con valores relevantes deberá evitar el asfaltado y los tratamientos de gran impacto, debiendo preferirse siempre las mínimas adecuaciones que permitan su uso ciclista y peatonal y las mínimas alteraciones del medio en cualquier aspecto.

- En general deben utilizarse criterios de integración paisajística en todos los recorridos, de manera que los efectos inducidos sobre el medio por intrusión visual sean los mínimos. Esta cuestión es especialmente relevante en el caso de todas las zonas con elevado valor faunístico, como define el propio ISA, donde las actuaciones serán mínimamente invasivas.

- Se restringirá la posibilidad de acceso desde las vías a las zonas más relevantes del medio natural que atraviesen mediante las medidas adecuadas en todos aquellos casos en que se considere necesario.

- La señalización de las vías se integrará de manera apropiada e indicará clara e inequívocamente los usos a los que se destinan, prohibiendo el resto.

- Se tomarán cuantas medidas sean precisas para impedir el uso motorizado como nuevas rutas, sin relación con su fin principal, de las vías ciclistas y peatonales, lo que incluirá restricciones físicas de acceso y circulación, señalización adecuada, normas de uso y disfrute, vigilancia y sistemas de alerta y corrección de efectos no deseados.

- Los trazados concretos de los proyectos deberán estudiar los flujos de tráfico de las zonas afectadas de manera que se ofrezcan infraestructuras que no exijan la utilización del automóvil para acceder a ellas, debiendo ser directamente accesibles en bicicleta desde los núcleos de población localidades por las que transcurre y estar conectados a los transportes colectivos.

- La iluminación deberá restringirse a la estrictamente imprescindible, debiendo distinguirse entre recorridos urbanos y periurbanos (con menores restricciones) y zonas naturales (donde la iluminación debe puntual, muy medida y valorada o bien impedirse).

- En el ISA (página 120) se indica: “*Para no alterar el comportamiento de las especies en cierto parajes de elevado valor faunístico (...) se procederá a realizar un estudio que determine la compatibilidad de usos dictando, en su caso, las restricciones que se estime oportunas*”. En este punto, se debe indicar que si el estudio desaconseja el trazado de la vía por ese itinerario, se plantearán alternativas de mayor viabilidad ambiental o se desestimaré el recorrido.

Publicidad

De acuerdo con el artículo 14 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, una vez aprobada el Plan CIMA, el órgano promotor pondrá a disposición del órgano ambiental, de las Administraciones públicas afectadas y del público la siguiente documentación:

a) El Plan aprobado.

b) Una declaración general, en relación con el Plan que resuman los siguientes aspectos:

1º De qué manera se han integrado los aspectos ambientales.

2º Cómo se han tomado en consideración el Estudio de Incidencia Ambiental y los resultados de las consultas, y de qué manera se han incluido las condiciones establecidas en el procedimiento de análisis ambiental, así como las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.

3º Las razones de la elección del Plan aprobado, en relación con las alternativas consideradas.

c) Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación de la Estrategia de manera global y, particularizadamente, de cada uno de los Planes.

d) Un resumen no técnico sobre la documentación contenida en los puntos b)

Finalmente, se considera relevante que el Plan CIMA solicite que todos los instrumentos de planeamiento incluyan las necesarias referencias al propio Plan y a los proyectos que para su desarrollo se vayan aprobando.

Seguimiento y vigilancia ambiental

Debe destacarse que a fin de cumplir con las previsiones contenidas en los epígrafes i) y j) del artículo 16 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, y en el artículo 15 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, los agentes responsables deberán realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del Plan, para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos.

El Estudio de Incidencia Ambiental (o ISA) incluye unas Medidas de Seguimiento conforme a los indicadores y objetivos ambientales establecidos en el Documento de Referencia.

La vigilancia ambiental y el seguimiento se llevarán a cabo mediante la comprobación del cumplimiento de los indicadores ambientales contenidos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental. Debe efectuarse, en consecuencia, tanto el reporte del cumplimiento de las medidas específicas de cada actuación como las referencias al Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan y al presente informe.

Los resultados de los indicadores se incluirán en informes anuales o con la periodicidad que se establezca en cada actuación, los cuales se remitirán por parte de los agentes responsables a la Dirección General de Evaluación Ambiental, que hará público un informe global al respecto con la misma periodicidad.

Si de los informes se dedujera la necesidad de nuevas medidas o corregir las existentes, se implementarán las modificaciones de las actuaciones que sean pertinentes. De todo ello se informará debidamente al público.

Aplicación de la legislación de evaluación ambiental de proyectos

Deberán someterse a los procedimientos ambientales correspondientes, los planes, proyectos y actividades previstos en la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, y en el resto de la legislación estatal y europea de aplicación. En este sentido, esta Dirección General como órgano ambiental considera, considerando el actual nivel de definición del Plan CIMA, conforme a lo indicado en el artículo 20.4 de la Ley, sin perjuicio de una apreciación individualizada conforme las propuestas concretas que se presenten, que serán sometidos a evaluación de impacto ambiental todos los proyectos que afecten a los ámbitos recogidos en el Anexo Sexto de la misma.

Estudio y análisis de las alegaciones presentadas al Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA)

Conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Ley 9/2006 y según los criterios señalados por la Dirección General de Evaluación Ambiental en el documento de referencia, la Comisión de Urbanismo procedió a iniciar la fase de consultas del Plan CIMA aprobado inicialmente junto con su Informe de Sostenibilidad Ambiental el 26 de marzo de 2008, notificando en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (B.O.C.M. del 4 de abril) el anuncio de información pública de la documentación presentada a dicha Dirección General.

Durante el plazo previsto en el artículo 18 de la Ley 2/2002 y en el artículo 10 de la Ley 9/2006, de 45 días hábiles a partir del siguiente al de la publicación oficial, los citados documentos fueron accesibles al público general en los locales de la Comisión de Urbanismo de Madrid, asimismo, el informe de sostenibilidad ambiental fue accesible en la página web de la Comunidad de Madrid.

De forma simultánea a la exposición pública, se consultó individualmente a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado a fin de que formularan las observaciones que estimaran oportunas. Finalizado el plazo de consultas, se han analizado las alegaciones recibidas al Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan CIMA, las cuales serán comentadas y contestadas en los apartados siguientes.

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
1	10/187414.9/08	Ayuntamiento de Alcobendas	<p>No presenta objeciones debido al nivel de concreción del plan, dejando estas para los correspondientes estudios de impacto. Aunque estima que los itinerarios nº21 y nº22 no están definidos detalladamente, por lo que no puede precisarse el grado de afección.</p> <p>Apoya la alternativa 2 como la propuesta que mejor contribuye a la movilidad sostenible, siempre y cuando se cumplan las medidas correctoras.</p>	<p>El Plan tiene como ámbito territorial toda la Comunidad Autónoma de Madrid, por lo que la escala de trabajo del mismo es general y no es posible describir con exactitud los trazados de los itinerarios, simplemente se muestran sus características principales, evaluando de la misma forma las posibles afecciones al medio, para dejar en posteriores estudios una mayor concreción de análisis.</p> <p>Las medidas de vigilancia ambiental propuestas en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (apartado 12) están diseñadas para garantizar no solo el adecuado cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales y de sostenibilidad, sino también para asegurar la aplicación y efectividad de las medidas preventivas y correctoras propuestas.</p>
2	10/304435.9/08	Ayuntamiento de Alcorcón	<p>Alega lo no idoneidad del planeamiento de desarrollo elegido, así como la incompatibilidad entre el trazado propuesto del itinerario EN14-15 y el planeamiento ya aprobado del municipio.</p> <p>Además, estima necesaria la adecuación del cruce que se produciría en el subtramo 02 del tramo B del IT14, con el viario estructurante de primer nivel establecido en el Plan General que se encuentra en tramitación.</p> <p>Por último, propone un trazado alternativo en paralelo a las vías de tren al itinerario 15.</p>	<p>Se considera que las alegaciones expuestas por el Ayuntamiento de Alcorcón no tienen relación directa con el contenido ambiental que presenta el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan CIMA. Estas alegaciones ya han sido convenientemente analizadas y contestadas en el anexo VIII del presente documento.</p>
3	10/187455.9/08	Ayuntamiento de Arganda del Rey	<p>Informa que el tramo B del enlace IT05N-IT07, subtramo 04, conecta con un paso inferior con el tramo C, subtramo 01, mediante un desarrollo en superficie que discurre por la Unidad de Ejecución nº124 "Área de Centralidad"</p>	<p>Se considera que las alegaciones expuestas por el Ayuntamiento de Arganda del Rey no tienen relación directa con el contenido ambiental que presenta el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan CIMA.</p> <p>No obstante, los itinerarios propuestos se ajustarán, en la realización concreta del proyecto de obras, al planeamiento aprobado. En el momento de la realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
4	10/187470.9/08	Ayuntamiento de Becerril de la Sierra	Solicita la inclusión del municipio dentro del Plan y sugiere un ramal que enlace con el itinerario IT01 atravesando una zona de gran belleza paisajística.	Se trata de una red básica a nivel regional y no se puede habilitar el acceso a todos lugares de interés turístico o medioambiental de cada municipio. Es competencia y tarea municipal diseñar vías peatonales y ciclistas que conecten la red regional con los destinos del municipio que cada Ayuntamiento estime oportuno.
5	10/189381.9/08	Ayuntamiento de Ciempozuelos	<p>Alega que dentro de los itinerarios que discurre por su término municipal no se incluye el carril-bici existente en el Sector S-19 y S-19b.</p> <p>Plantea que los trazados propuestos pueden condicionar el futuro crecimiento municipal y establece que la mayor parte de los trazados discurre por suelo no urbanizable de especial protección, por lo que deben cumplir con la normativa urbanística municipal.</p>	<p>Se subsanará este error en el documento para la aprobación definitiva. Con tal finalidad se ruega al Ayuntamiento de Ciempozuelos facilite la documentación correspondiente.</p> <p>En el momento de la realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.</p>
6	10/189429.9/08	Ayuntamiento de Cubas de la Sagra	<p>Solicita que el itinerario IT03, tramo E, subtramo 04, se estudie conjuntamente con los técnicos municipales para determinar su mejor trazado.</p> <p>Proponen enlazar la red de carriles bici, existentes y propuestos, del municipio al Plan CIMA.</p> <p>Sugieren la realización de medidas que incentiven los desplazamientos en bicicleta, con apoyo financiero a la instalación de aparcabicis, nuevos tramos, adecuación de caminos, etc.</p>	<p>Se tiene en cuenta. La ejecución de los tramos se realizará coordinadamente con el planeamiento municipal.</p> <p>El Plan contribuirá a dinamizar las actuaciones municipales y generar las conexiones necesarias con las redes municipales.</p> <p>El ISA establece una serie de medidas encaminadas a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al motorizado (apartados 10.10 y 10.12). Además, el Plan ISA sigue una estrategia que requiere la realización simultánea de medidas infraestructurales y medidas promocionales.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
7	10/189463.9/08	Ayuntamiento de Daganzo de Arriba	<p>Sugiere una serie de medidas y mejoras para fomentar el uso de la bicicleta.</p> <p>Incluye la creación de 6 itinerarios para bici de montaña, señalizando sus valores ambientales, y aprovecharían los valores ecológicos y paisajísticos de sus 10 vías pecuarias y tres descansaderos.</p> <p>Propone la creación de carriles bici que conecten el municipio con otras localidades cercanas y que discurren paralelos a las carreteras M-100, M-113 y M-118. En concreto, se podría aprovechar el desdoblamiento de la M-100 para la implantación de un carril bici.</p>	<p>Se valora positivamente la labor realizada por el Ayuntamiento, así como las propuestas y la concienciación sobre la necesidad de fomentar los modos de transporte no motorizado. Las conexiones metropolitanas son prioritarias para la ejecución del Plan. Asimismo, el Plan apuesta por la intermodalidad y establece una estrategia para mejorar la combinación de la bicicleta con el transporte colectivo a través de cambios normativos e infraestructurales. Estas medidas se contemplan además, dentro del capítulo de las medidas correctoras del Informe de Sostenibilidad Ambiental.</p> <p>El Plan CIMA considera dos de los itinerarios propuestos por el Ayuntamiento. La red básica diseñada se plantea como una red troncal a partir de la cual se distribuyen otras vías como los itinerarios de bicicleta de montaña. No obstante, se incorporarán los recorridos a la red de bicicletas de montaña que se desarrollará con posterioridad.</p> <p>Se recomienda a la DG de Carreteras la posibilidad de incluir una vía ciclista en el proyecto de desdoblamiento de la M-100. Sin embargo, la propuesta de habilitar vías ciclistas en las carreteras M-113 y M-118 no tiene cabida dentro de la red básica de vías ciclistas debido al equilibrio territorial que se pretende establecer.</p>
8	10/191845.9/08	Ayuntamiento de Getafe	<p>Considera viable la propuesta del Plan CIMA siempre que cumpla con lo establecido en el Informe de Sostenibilidad Ambiental y se realice un seguimiento pormenorizado, fundamentalmente en la fase de obras, con el fin de que se cumplan con los objetivos ambientales establecidos.</p> <p>Anuncia que dicho informe se ha expuesto en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento.</p>	<p>Del análisis y aprobación del Informe de Sostenibilidad Ambiental por la D.G. Evaluación Ambiental, resulta una Memoria Ambiental que contendrá determinaciones preceptivas que deberán incorporarse a la propuesta del Plan (artículo 12, Ley 9/2006). Por otra parte, el alcance de las medidas de seguimiento del ISA se diseña conforme a los indicadores y objetivos ambientales establecidos en el documento de referencia.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
9	10/191866.9/08	Ayuntamiento de Madrid	<p>Considera que el Plan no aporta información con el suficiente nivel de detalle como para permitir una evaluación de la incidencia ambiental. Asimismo, establece que en la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental no se ha tenido en cuenta el informe del Departamento de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento, donde proponía una evaluación detallada de las vías ciclistas que afectan a su término.</p> <p>Alega que no se definen los itinerarios de la red-urbana – metropolitana ni los enlaces con el anillo verde o con las vías ciclistas existentes.</p> <p>Considera que no se ha tenido presente el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, el Anillo Verde Ciclista y la Estrategia Local de la Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid (2006-2012).</p> <p>Establece que se deberá justificar la compatibilidad del Plan CIMA con el PGOU de Madrid.</p> <p>Alega que se debería estudiar el impacto ambiental negativo que sobre la salud humana y arbolado y zonas verdes tendría el Plan.</p> <p>Sugiere que en el apartado de Medidas Correctoras se incorporen todas aquellas medidas necesarias para enmendar los posibles efectos negativos del Plan. Además, de analizar la viabilidad económica de las mismas.</p>	<p>El Informe de Sostenibilidad Ambiental forma parte del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica al que es sometido el Plan CIMA con el objetivo de contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la planificación, por lo que la escala de trabajo estará determinada por el ámbito (autonómico) del Plan. La amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación de dicho informe se ha establecido previamente en el documento de referencia elaborado por la D.G. Evaluación Ambiental.</p> <p>El carácter regional del Plan establece el alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental, por lo que se evaluó la red básica ciclista sin contemplar las redes municipales. No obstante, dentro de las medidas propuestas para la accesibilidad y movilidad sostenible, se contempla la de permitir conexiones con las redes de carácter local, que, en muchos casos, condicionará el trazado definitivo de los proyectos constructivos.</p> <p>En el análisis de la planificación concurrente, se han tenido en cuenta aquellos planes de carácter autonómico, que es el ámbito territorial en el que se plantea el Plan CIMA, tales como el Plan Azul, el cual sirve como documento de referencia a la Estrategia Local de la Calidad del Aire de Madrid. Por otra parte, el Plan CIMA ha considerado las recomendaciones para el diseño de vías ciclistas que recoge el Avance al Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid</p> <p>En el momento de la realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.</p> <p>La seguridad y salud públicas se ha considerado como un elemento del medio susceptible de ser afectado por las actuaciones contempladas en el Plan CIMA, tanto en la fase de obras como en la de explotación y como tal, se ha valorado las posibles incidencias en el apartado 9 del Informe de Sostenibilidad Ambiental.</p> <p>Se confirma que en el apartado 10 del Informe de Sostenibilidad Ambiental se contemplan todas las medidas necesarias para reducir los efectos negativos evaluados en dicho informe y en el apartado 11 se incluye el análisis de viabilidad económica de estas medidas.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
9	10/191866.9/08	Ayuntamiento de Madrid	<p>Considera que se deberá determinar en qué fase concreta del desarrollo del Plan se definirán con detalle las medidas preventivas y correctoras necesarias.</p> <p>Respecto a las medidas de seguimiento, el Ayuntamiento de Madrid sugiere que se incluya un conjunto de indicadores y que los proyectos que desarrollen el Plan, estarán sometidos a procedimiento de impacto ambiental cuando proceda.</p>	<p>El Informe de Sostenibilidad Ambiental contiene medidas correctoras del Plan. Por otra parte, las medidas correctoras y preventivas, así como las de seguimiento, se precisarán en aquellos proyectos que desarrollen el Plan CIMA y que requieran de un documento ambiental para su aprobación. De tal forma, que en estudios posteriores se concretarán las medidas para reducir las afecciones ambientales en las distintas fases del proyecto.</p> <p>El apartado 12 del Informe de Sostenibilidad Ambiental expone un conjunto de medidas de seguimiento diseñadas a partir de un sistema de indicadores, tal y como indicaba el documento de referencia. Por otra parte, los proyectos que desarrollen el Plan CIMA estarán supeditados a lo dispuesto en la Ley 2/2002 y por el Real Decreto Legislativo 1/2008, así como lo que disponga la Dirección General de Evaluación Ambiental.</p>
10	10/192144.9/08	Ayuntamiento de Perales de Tajuña	<p>Informa que es admisible tanto ambiental como urbanísticamente la incidencia en su municipio de la vía principal del Plan CIMA. No obstante, considera que la vía secundaria de bicicleta de montaña es incompatible con los desarrollos urbanísticos previstos por el Avance del PGOU del municipio.</p>	<p>En el momento de la realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.</p>
11	10/192250.9/08	Ayuntamiento de Redueña	<p>El Ayuntamiento mantiene que el Plan CIMA puede afectar a su municipio al transcurrir por el Camino del Canal y la Cañada Pastoril, que parece que no coincide con la descrita en la memoria como Ladera de los Huertos, por lo que solicita se aclare este particular.</p>	<p>Se confirma que el itinerario IT01 discurre al oeste y norte del casco urbano de Redueña, por el Camino del Canal. El Informe de Sostenibilidad, en su página 90 y 91, comenta que este itinerario atraviesa una superficie de Monte de Utilidad Pública (situada al suroeste del casco urbano, en la Dehesa Boyal y Alto de Pezuelos), denominada "Ladera de las Huertas" según cartografía digital de la Comunidad de Madrid.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
12	10/192291.9/08	Ayuntamiento de San Fernando de Henares	<p>Comenta que los itinerarios del Plan CIMA que pasan por el municipio atraviesan zonas de alto valor ecológico, como son el Parque Regional del Sureste y el LIC de las cuencas de los ríos Jarama y Henares. Y sugiere que se analicen las posibles afecciones durante las diferentes fases del proyecto mediante un Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>Alega la necesidad de tener en consideración determinados criterios en el diseño de las plataformas y en los trazados de las vías, como por ejemplo: evitar la iluminación en áreas naturales o de protección, emplear pavimentos terrosos para una mayor naturalidad, incluir medidas de integración paisajística, garantizar la seguridad vial entre peatones y ciclistas en determinados tramos, evitar el uso de vehículos motorizados, etc. Así como una serie de medidas correctoras contra la contaminación de suelos, agua y atmósfera, para evitar afecciones a la vegetación y fauna, etc.</p> <p>Propone que la vía ciclista conecte con el anillo verde de Madrid, a través de Coslada.</p> <p>Finalmente sugiere que se contemple el mantenimiento de las infraestructuras.</p>	<p>De acuerdo con los condicionantes ambientales expuestos en la Memoria Ambiental y aplicando la Ley 2/2002, serán sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental todos los proyectos que afecten a los ámbitos recogidos en el Anexo Sexto de la misma, sin perjuicio de una apreciación individualizada por parte de la D.G. Evaluación Ambiental.</p> <p>Varios de los criterios señalados en la alegación están asumidos plenamente en el Plan (Apartado 7, Anexo II y Anexo IV) y en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (Apartado 10), mientras que otros se corresponden con la fase de proyecto, momento en el que serán tenidos en consideración.</p> <p>Las conexiones metropolitanas son prioritarias para la ejecución del Plan. El itinerario IT06 comunicará el municipio de Madrid con Alcalá de Henares, pasando por Coslada, San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz.</p> <p>De acuerdo en la necesidad de establecer métodos de conservación de las redes y de su entorno, se requiere un órgano de coordinación del Plan y la determinación de la responsabilidad de explotación y conservación de la red por parte de un organismo de la Comunidad de Madrid.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
13	10/192349.9/08	Ayuntamiento de Tielmes	<p>Comenta que en la memoria del Plan se ha clasificado su término municipal de manera incorrecta.</p> <p>Alega que la vía ciclista del Tajuña, actualmente en servicio, presenta el inconveniente de que es atravesado por vehículos particulares. Por tanto solicita modificar el trazado por una zona más próxima a la vega, en terrenos LIC.</p> <p>El Ayuntamiento sostiene que el itinerario propuesto como Rutas por las Cañadas podría solaparse con la M-228, por otra parte, su Plan General está en proceso de aprobación, por lo que se podría incluir este trazado como Red General de Espacios Libres y Zonas Verdes, por tanto, solicita mayor nivel de detalle.</p>	<p>El planeamiento vigente se corresponde con las Normas Complementarias y Subsidiarias de Perales de Tajuña, aprobadas definitivamente por Orden del Ministerio de la Vivienda de 31 de enero de 1977 (BOE 07/06/78). Posteriormente se realizó un Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano de Tielmes, aprobado definitivamente por Acuerdo del Consejo de Gobierno de Madrid, de 23 de marzo de 1995, publicado en el BOCM de fecha 18 de abril de 1995.</p> <p>Dicho Proyecto de Delimitación de Suelo Urbano de Tielmes clasifica las terrenos como Suelo No Urbanizable Comun, no existiendo Suelo No Urbanizable de Especial Protección, a no ser en la planificación sectorial, clasificación, esta última, que no es objeto de esta alegación.</p> <p>Se intentará la mayor segregación posible respecto a los vehículos motorizados. Al tratarse de una vía existente y en funcionamiento, la propuesta de su modificación de trazado no se incluye en el Plan, aunque ésta se podrá recoger en posteriores actuaciones.</p> <p>El eje ciclista IT10, Transversal Tajo-Tajuña, discurrirá paralelo a la carretera M-228 desde el núcleo de Tielmes hasta Valdilechas. En el momento de la realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.</p>
14	10/192370.9/08	Ayuntamiento de Torrejón de Velasco	<p>Considera inadecuado el trazado del itinerario que transcurre por el Suelo Urbanizable No Programado (SUNP-1), por el Camino de la Coja, ya que condicionaría su desarrollo.</p>	<p>En el momento de la realización de los proyectos de ejecución de las citadas vías se analizarán las servidumbres existentes coordinándose con el planeamiento vigente y sus afecciones.</p>
15	10/195264.9/08	Ayuntamiento de Tres Cantos	<p>Comentan las necesidades de favorecer conexiones con el carril bici existente en la carretera M-607.</p> <p>En relación con el Estudio de Incidencia Ambiental, no existen sugerencias al respecto.</p>	<p>Dentro de las medidas propuestas para la accesibilidad y movilidad sostenible del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se contempla la de permitir conexiones con las redes de carácter local, que, en muchos casos, condicionará el trazado definitivo de los proyectos constructivos.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
16	10/192448.9/08	Ayuntamiento de Valdemorillo	<p>Expone una descripción de los tramos de los itinerarios ciclistas Enlace IT01-IT11 y Enlace IT14-ENIT01-IT11, que coinciden con Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido dentro del municipio.</p> <p>Con respecto a dichos tramos, sugiere una serie de medidas como evitar acceso motorizado, evitar obras en periodos reproductivos de las especies (abril-septiembre), considerar las futuras obras de futura duplicación de la calzada de la M-600, o que el trazado del carril bici que discurre por el núcleo urbano se deberá consensuar con el Ayuntamiento.</p>	<p>Varios de los criterios señalados en la alegación están asumidos plenamente en el Plan, como evitar el paso de los vehículos motorizados a las vías ciclistas. Se considerarán las obras previstas en las carreteras que afecten o estén relacionadas con el trazado del itinerario y sus enlaces que atraviesan el municipio. La solución definitiva vendrá dada por el proyecto de ejecución que se coordinará con el Ayuntamiento. El Informe de Sostenibilidad Ambiental, recoge además, medidas para evitar perturbaciones a la fauna (apartado 10) como adecuar las actuaciones al calendario reproductivo de las especies. En el tramo que afecta al núcleo urbano, se contactará con los responsables municipales para escoger el mejor trazado posible.</p>
17	10/195245.9/08	Ayuntamiento de Villaviciosa de Odón	<p>Solicita la inclusión en el Plan CIMA del Camino de Sacedón que una con el Camino de la Zarzuela (IT04) atravesando el río Guadarrama mediante un puente de nueva construcción que sería tan solo usado por peatones y bicicletas.</p>	<p>Con respecto a la sugerencia remitida por el Ayuntamiento, se menciona la futura realización, por parte de la Dirección General de Carreteras, de una vía ciclista y peatonal que discurrirá desde la M-40 hasta la localidad de Brunete. Ello conlleva el paso sobre el río Guadarrama, que se realizará por una pasarela al efecto situada junto a la actual autovía. Con esto se solucionarán los problemas que tienen los habitantes para su paso al lado contrario del río. Hay que mencionar que sólo se plantea el paso de peatones y ciclistas y, en ningún caso, el de vehículos motorizados.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
18	10/187314.9/08	Ecologistas en Acción	<p>Consideran que el objetivo básico del plan CIMA consistente en “obtener una disminución efectiva de la movilidad motorizada” no es argumento suficiente para justificar en todo caso sus actuaciones, sobre todo cuando éstas puedan generar defectos en el medio (apertura de nuevos caminos, intervenciones en parajes singulares o en espacios naturales protegidos, etc.).</p> <p>Consideran que el plan CIMA es inconsistente con el objetivo de disminuir la movilidad motorizada, pues aunque se aumente la disponibilidad de rutas peatonales y ciclistas, no se actúa sobre la reducción del espacio disponible para los coches en favor de peatones y ciclistas. Además, razonan que el reto de la movilidad sostenible es inalcanzable mientras se siga potenciando el uso de vehículos a motor mediante la construcción de cientos de kilómetros de autovías y autopistas por las que está prohibido circular en bicicleta.</p> <p>Consideran que el plan no será efectivo a menos que se limiten, restrinjan o penalicen los desplazamientos en vehículo privado.</p> <p>Comentan que la mayor parte de los itinerarios propuestos en el plan CIMA tiene carácter turístico o de ocio y que no constituyen una red adecuada para ser considerada, como la red EuroVelo, útil para el uso de la bici como transporte urbano e interurbano.</p>	<p>Es importante diferenciar un objetivo estratégico a nivel de plan y determinadas afecciones que habrán de ser evaluadas a nivel de proyecto. Conforme a lo dispuesto en el ISA, el desarrollo del plan CIMA se hará por proyectos que incluirán necesariamente un análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso. Será en ese momento cuando se valore si las afecciones son o no de suficiente entidad como para justificar las actuaciones.</p> <p>La movilidad sostenible requiere una planificación estratégica al más alto nivel que module todos los tipos de transporte. No es este el objeto del plan CIMA. Así, las consideraciones respecto de la construcción de carreteras de alta capacidad en la Comunidad de Madrid no han lugar aquí, debiendo ser tratadas en las evaluaciones de los planes correspondientes. Por su lado, amen del establecimiento de las propias vías ciclistas y peatonales, el plan CIMA facilita las conexiones intermodales y creará campañas de concienciación ciudadana todo ello encaminado a disminuir la movilidad motorizada en favor de la no motorizada.</p> <p>Las consideraciones respecto del uso o no uso del vehículo privado no han lugar aquí, debiendo ser tratadas en las evaluaciones de los planes correspondientes.</p> <p>El plan CIMA plantea el uso cotidiano (peatonal y ciclista) de las vías como objetivo prioritario del mismo. Por este motivo se plantea una red reticulada que conecte entre sí gran número de núcleos de población. No obstante, el éxito de las vías como alternativa al transporte motorizado diario, no sólo depende de la puesta en marcha de infraestructuras adecuadas, sino de otros factores como la predisposición de la población para utilizarlas en sus desplazamientos ordinarios. Es probable que el contar con una red de vías interconectadas con las redes de transporte público haga que mucha gente se plantee usar la bicicleta o ir a pie.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
18	10/187314.9/08	Ecologistas en Acción	<p>Consideran que en la subred natural – interurbana y en todas las vías que discurren por parques, orillas de cursos de agua y zonas verdes arboladas, no se debe instalar iluminación artificial en ninguna circunstancia, al ser su grado de contaminación lumínica alto y exigen que esto se recoja explícitamente en el plan y su ISA.</p> <p>Afirman que no se ha realizado inventario en el que figure la titularidad de los caminos siendo éste un paso imprescindible para el adecuado desarrollo del Plan.</p> <p>Estiman que es necesario incluir entre los principios de sostenibilidad y criterios ambientales del objetivo ambiental 2 del ISA uno dirigido a garantizar la protección íntegra de los caminos que pudieran utilizarse para desarrollar las vías ciclistas que contiene el plan.</p> <p>Del análisis de impactos de los caminos sobre el medio, concluyen que los más coherente es no abrir nuevos caminos ya que por un lado estas actuaciones son las más impactantes y por otro que ya existen en la Comunidad de Madrid bastantes caminos aptos para el paso de bicicletas y ciclistas.</p> <p>Argumentan que es contradictorio caracterizar impactos como permanentes e irreversibles y al tiempo recuperables.</p> <p>Objetan que para evitar alteraciones en espacios naturales protegidos no se debería abrir ningún camino al existir ya vías para su uso pedestre y ciclista. Éstas deberían señalizarse y tener regulaciones de uso en función de su capacidad de acogida.</p>	<p>El ISA ya recoge explícitamente en el apartado 3.3 que la iluminación se empleará únicamente en áreas urbanas, no afectando en ningún caso a la subred natural – interurbana.</p> <p>No es una alegación que atañe directamente al contenido propio del ISA. No obstante, en el documento de aprobación inicial del plan se indica que se ha analizado la titularidad de los caminos a partir de información catastral.</p> <p>La alegación ya está recogida en otros criterios del objetivo 2 como son el de “Garantizar el mantenimiento de la integridad ecológica del territorio evitando crear infraestructuras que fragmenten el territorio. - Garantizar la conservación de la naturalidad del territorio, evitando la antropización innecesaria de las nuevas vías ciclistas y peatonales. - Garantizar la protección de las vías pecuarias”</p> <p>El plan CIMA tratará en la medida de lo posible utilizar caminos existentes por ser la alternativa ambiental y económica más razonable, sin embargo se plantea la posibilidad de abrir nuevas vías. Estos proyectos incluirán necesariamente un estudio de análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso. Será en ese momento cuando se valoren alternativas de trazado y si las afecciones son o no de suficiente entidad como para justificar las actuaciones.</p> <p>Los impactos producidos por el uso de la vía son de carácter permanente e irreversible durante el periodo de explotación sin menos cabo de una posible recuperación o naturalización futura en caso de querer eliminar la vía por no ser utilizada, generar demasiados impactos no previstos, etc.</p> <p>En caso de apertura de vías en espacios naturales protegidos, éstos se realizarán con el máximo respeto por el medio natural, cumpliendo imperativamente la normativa existente y en todo caso, se realizarán los correspondientes estudios de impacto ambiental en los que se evaluará concretamente lo oportuno de los trazados y sus alternativas</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
18	10/187314.9/08	Ecologistas en Acción	<p>Alegan que para evitar afecciones a elementos del patrimonio cultural y a las vías pecuarias (ambos aspectos ilegalizados por la normativa que los regula) deberían eliminarse del Plan todas aquellas actuaciones que entrasen en conflicto con las primeras.</p> <p>Consideran que es necesario incluir en la evaluación de los impactos sobre la vegetación y la fauna que las vías del plan CIMA serán elementos que favorezcan la fragmentación del territorio.</p> <p>Fundamentan que se deberían desestimar las rutas con una proporción alta de tramos inexistentes por su afección a la geomorfología y a los suelos.</p> <p>Argumentan que los enlaces 12 y 16 pasan por zonas de Reserva Natural del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, estando en estas zonas prohibidos, según el PRUG vigente, los usos deportivos y recreativos, por lo que se solicita la anulación de las rutas indicadas.</p> <p>Argumentan que los enlaces 1 y 11 y el itinerario 24 pasan por zonas de Máxima Protección y de Protección y Mejora del Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama estando en estas zonas prohibidos, según la normativa vigente, los usos de ocio salvo el senderismo, por lo que se solicita la anulación de las rutas indicadas.</p>	<p>La utilización de caminos y vías pecuarias se realizará de acuerdo a la normativa que las regula. Así mismo, no se contravendrá la Ley de Patrimonio Histórico. Las vías que pudieran afectar a alguno de estos elementos serán objeto de evaluación ambiental, de modo que su desarrollo no entre en conflicto con la conservación de los bienes patrimoniales, ya sea a través de medidas preventivas, alternativas de trazado, etc. que se determinarán en fase de proyecto.</p> <p>El punto 9.2 del ISA recoge explícitamente como criterio de referencia en la valoración del plan y sus alternativas el "Evitar la fragmentación de ecosistemas y corredores ecológicos".</p> <p>El desarrollo del plan CIMA se hará por proyectos que incluirán necesariamente un análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso. Será en ese momento cuando se valore si las afecciones al suelo y geomorfología son o no de suficiente entidad como para justificar las actuaciones, incluyendo sus medidas correctoras.</p> <p>El apartado 10.7. del ISA se recoge que los proyectos de construcción deberán tener en cuenta la normativa que regula cada uno de los espacios naturales protegidos afectados, en todo aquello que pueda ser de aplicación a las determinaciones contenidas en el Plan CIMA, especialmente en relación con los usos permitidos. Se toma en cuenta la alegación para, en el momento de planteamiento del proyecto de los enlaces en cuestión, no se contravenga la normativa del Parque, buscando alternativas de trazado o anulando efectivamente las vías indicadas.</p> <p>Se toma en cuenta la alegación para, en el momento de planteamiento del proyecto de los enlaces en cuestión, no se contravenga la normativa del Parque, buscando alternativas de trazado o anulando efectivamente las vías indicadas.</p>

N°	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
18	10/187314.9/08	Ecologistas en Acción	<p>Alegan que por su elevada afección, todos los itinerarios que atraviesen zonas de Alta Calidad Paisajística y de Fragilidad deberían ser desestimados.</p> <p>Consideran necesaria la inclusión, entre las recomendaciones para mitigar los impactos del plan CIMA, la eliminación de las rutas que puedan alterar o modificar gravemente el medio natural.</p> <p>Consideran necesaria la inclusión, entre las recomendaciones para minimizar las posibles afecciones a las comunidades vegetales y faunísticas, la posibilidad de no realizar obras de adaptación de los caminos para transformarlos en vías ciclistas si hay vegetación de importancia y/o fauna de interés, limitándose las actuaciones a la señalización.</p> <p>En conclusión, consideran que la Alternativa 2 es la más dañina para el medio natural, sobre todo a causa del mayor número de rutas ciclistas que requieren apertura de nuevos caminos y obras para su consolidación. Solicitan que sea considerada una Alternativa 3: Red Reticular Adaptada que solvete todo lo alegado anteriormente.</p>	<p>El desarrollo del plan CIMA se hará por proyectos concretos que incluirán necesariamente un análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso. Será en ese momento cuando se valore si las afecciones en las zonas de Alta Calidad Paisajística y de Fragilidad son o no de suficiente entidad como para justificar las actuaciones, incluyendo medidas preventivas, correctoras y alternativas de trazado.</p> <p>En la evaluación concreta de cada proyecto se deberá considerar obligatoriamente entre las alternativas, la posibilidad de no llevar a cabo la actuación. Por este motivo no es necesaria la inclusión de la recomendación en el ISA.</p> <p>El desarrollo del plan CIMA se hará por proyectos concretos que incluirán necesariamente un análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso. Será en ese momento cuando se valore si las afecciones a la vegetación y fauna recomiendan la no realización de obras de adaptación que pudiesen afectar negativamente a estas comunidades.</p> <p>El punto 9.2.3. del ISA justifica la elección de la Alternativa 2 como la opción más coherente con los objetivos ambientales y con el cumplimiento de los objetivos del Plan CIMA. La Alternativa propuesta no ha lugar al ser coincidente con la 2 en lo relativo a pavimentado, iluminación, protección del medio natural y cultural y cumplimiento de la normativa. Además, en conexión con el Plan, todos los tramos que se ejecuten contarán necesariamente con un análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso, que a ese nivel evalúen los potenciales impactos de las actuaciones sobre el medio (máxima preocupación del remitente) y los minimicen a través de medidas preventivas, correctoras, selección de alternativas de trazado o no obra si finalmente el impacto ambiental fuese elevado.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
19	10/195434.9/08	Dirección General de Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura y Turismo. Comunidad de Madrid.	<p>Señala que no se valora la incidencia del plan CIMA en el patrimonio histórico, arqueológico, paleontológico, etnográfico ni sobre los bienes patrimoniales históricos o paisajísticos de la Comunidad de Madrid y que los impactos se deberían recoger en la memoria ambiental.</p> <p>Se plantea la posibilidad de incluir en el plan CIMA un programa marco encaminado a dar a conocer el patrimonio histórico afectado por el proyecto y a prevenir afecciones sobre el mismo. Dicho plan debería integrarse en el estudio ambiental como parte sustancial sobre la que tomar decisiones relativas a alternativas y medidas preventivas y correctoras.</p> <p>Estipula que en ausencia de programa marco será necesario que cada actuación concreta que implique movimiento de tierras cuente con un estudio previo de evaluación y valoración del posible patrimonio histórico, arqueológico, paleontológico y etnográfico afectado.</p>	<p>La alegación está contemplada en el ISA en los siguientes puntos: El punto referido a la descripción del patrimonio cultural en la ISA es el 7.1.6. En él se recoge lo referido a vías pecuarias, patrimonio histórico y bienes declarados de interés cultural. En lo relativo a valoración de impactos, en el punto 9.1.2. se identifican los elementos del patrimonio cultural (dentro del medio socioeconómico) susceptibles de sufrir impactos y quedan recogidos en la matriz de identificación de impactos de las actuaciones del plan sobre el patrimonio cultural. En el mismo apartado está la evaluación de los impactos en fase de obra y en fase de explotación. Las valoraciones de los impactos están en el punto 9.2.</p> <p>Esto está ya contemplado en el tercer objetivo ambiental del Plan (apartado 4.2. del ISA): “Contribuir a la conservación y restauración del patrimonio cultural”. Los principios de sostenibilidad sobre los que se sustenta son: - Fomentar la puesta en valor del patrimonio cultural e Histórico existente, facilitando su interpretación y disfrute. - Asegurar los medios económicos y técnicos para la conservación de los hitos culturales más valiosos y/o sensibles a la degradación. - Contribuir a la restauración de los elementos de interés presentes en las vías peatonales y ciclistas. - Garantizar la conservación de la diversidad de paisajes culturales presentes en la Comunidad de Madrid. El patrimonio histórico es uno de los elementos sobre los que se sustenta la toma de decisiones.</p> <p>La alegación ya está contemplada en el ISA: En lo relativo al patrimonio cultural y arqueológico afectado por la construcción de tramos de vías, el anexo I recoge entre las directrices para la realización de estudios de EIA de proyectos concretos, la necesidad de realizar un estudio previo de interés cultural y arqueológico de la superficie afectada por el proyecto.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
20	10/195397.9/08	Dirección General de Carreteras. Consejería de transportes e infraestructuras. Comunidad de Madrid.	<p>Respecto de los tramos de carreteras, zonas de dominio público y de protección, competencia de la Dirección General, afectados por los itinerarios y enlaces del Plan CIMA, se solicita la elaboración de un proyecto específico que les será remitido para su evaluación.</p> <p>Solicita que con carácter general, las propuestas de vías ciclistas que discurren paralelas al trazado de la red de carreteras se dispongan con segregación del tráfico de bicicletas respecto del motorizado.</p> <p>Solicita que con carácter general, los cruces de vías ciclistas con la red de carreteras se dispongan a distinto nivel.</p> <p>Solicita que con carácter general, se restrinja el uso del tráfico ciclista en toda la red de gran capacidad competencia de la D.G. de Carreteras (autovías, autopistas y doble calzada).</p> <p>Informa de la necesidad de considerar las actuaciones programadas por la D.G., especialmente la duplicación de calzadas, por su posible afección a las futuras vías ciclistas propuestas</p> <p>Informa que en la actualidad, la D.G. está elaborando dos proyectos de vías ciclistas.</p> <p>Aconseja la creación de un organismo dependiente de la Consejería de Deportes para el mantenimiento de las vías proyectadas, al no tener la D.G. de carreteras medios para asegurar su adecuada conservación.</p> <p>Recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o a su zona de protección deberá pedirse permiso al Área de Explotación de la D.G.</p>	<p>En la fase de proyecto de los distintos tramos, se analizarán las interacciones de las vías con las carreteras y las servidumbres afectadas. Todos los proyectos que desarrollan el Plan conllevarán un análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso.</p> <p>Se admite la alegación que será tenida en consideración en el proceso de ejecución de los diferentes tramos cuando se definan con mayor precisión los mismos, solicitándose, en su caso, informe a la D.G. de Carreteras.</p> <p>Se admite la alegación que será tenida en consideración en el proceso de ejecución de los diferentes tramos cuando se definan con mayor precisión los mismos, solicitándose, en su caso, informe a la D.G. de Carreteras.</p> <p>El ISA recoge el reglamento general de circulación que prohíbe la circulación de ciclistas por autopistas y autovías, por lo que se descartan vías por la red de gran capacidad.</p> <p>El ISA analiza la planificación concurrente del plan CIMA relativa a carreteras: el PEIT y el Plan de Carreteras 2007 – 2011 de la Comunidad de Madrid. No obstante, se admite que en la fase de ejecución de los diferentes tramos cuando se definan con mayor precisión los mismos, será necesario evaluar la actuaciones previstas en el mismo espacio de manera que se minimicen los posibles impactos ambientales y socioeconómicos, siendo deseable realizar la tramitación conjunta de ambas actuaciones.</p> <p>Se tendrá en consideración en la fase de ejecución para su posible inclusión en el eje Jarama.</p> <p>No es una alegación que atañe directamente al contenido propio del ISA. Sin embargo, sí se recoge en el mismo que el plan CIMA debe dotarse de los medios necesarios para garantizar la conservación de la elevada calidad con que han sido concebidas tanto las infraestructuras como las instalaciones de las vías que lo integran.</p> <p>Será tenida en consideración en el proceso de ejecución de los diferentes tramos, solicitándose siempre que sea necesario el debido permiso a la D.G. de Carreteras.</p>

Nº	Referencia	Remitente	Alegación	Contestación
21	10/195369.9/08	Subdirección General de Gestión del Territorio. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.	<p>Informa favorablemente al contenido con carácter general.</p> <p>Solicita que el desarrollo del plan CIMA se articule en proyectos de tramos concretos a fin de ser revisados convenientemente por sus servicios técnicos.</p> <p>Indica que el plan CIMA deberá estar en cualquier caso supeditado y condicionado a las diferentes normativas de espacios naturales protegidos de la Comunidad de Madrid.</p>	<p>Conforme a lo dispuesto en el ISA, el desarrollo del plan CIMA se hará por proyectos que incluirán necesariamente un análisis ambiental o una evaluación de impacto ambiental según el caso.</p> <p>El ISA recoge la alegación tanto a nivel genérico (objetivo ambiental 2 y sus principios de sostenibilidad) como explícito tanto en el punto 4.1. que describe el marco normativo de referencia como en el punto 6.2.1. de la planificación concurrente con los planes de gestión de los espacios naturales protegidos de la Comunidad de Madrid.</p>