



26-UB2-00121.5/2023
SIA 23/119

En contestación a su oficio con referencia de entrada en el Registro General de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior con el número 06/152278.9/23 del pasado día 21 de julio de 2023 por el que viene a interesar informe en relación con el Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid y a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formula el siguiente Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico:

1. ANTECEDENTES

1.1 Antecedentes legales

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, sobre evaluación ambiental, que reúne en un único texto legal el régimen jurídico de la evaluación de planes, programas y proyectos derivados de la Directiva europea 2001/45/CE, de 27 de junio sobre evaluación de las repercusiones de determinados planes y programas en el medio ambiente y la Directiva 2011/92/UE, de 13 de diciembre, de evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, establece la obligatoriedad de someter a evaluación medioambiental determinados planes y programas que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Dicha norma constituye la legislación vigente aplicable al expediente de acuerdo con la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, donde se establece el régimen transitorio en materia de evaluación ambiental en tanto que se apruebe una nueva legislación autonómica en materia de evaluación ambiental.

En este sentido, y a los fines previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de 2013 el órgano promotor remite con fecha 21 de julio de 2023 a esta Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, como Órgano ambiental, la documentación correspondiente a fin de comenzar el procedimiento de evaluación ambiental del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid.

1.2 Antecedentes administrativos

Con fecha 21 de julio de 2023 y referenciado con el número 06/152278.9/23, tuvo entrada en la Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, procedente de la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción de la Dirección General de Carreteras, en relación con el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032, acompañada de la siguiente documentación:

- MEMORIA
 1. PARTE INICIAL
 2. PARTE ORDENATORIA
 3. PARTE TÉCNICA ESPECÍFICA



4. PARTE ECONÓMICO FINANCIERA

- ANEXOS
 - ANEXO 1 IMD 2019
 - ANEXO 2 TRAMIFICACIÓN
 - ANEXO 3 DIAGNÓSTICO GEOMETRÍA
 - ANEXO 4 CESIONES
 - ANEXO 5 CATÁLOGO
 - ANEXO 6 FICHAS TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS Y PLANOS DE DELIMITACIÓN DP Y ZP
 - ANEXO 7 FICHAS DE PLANEAMIENTO
 - ANEXO 8 ANÁLISIS COSTE / BENEFICIO
 - ANEXO 9 DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS
- PLANOS
- DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO:
 - DIE Plan de carreteras.
 - PLANOS.

Con fecha 1 de agosto de 2023 y referencia 26/035212.3/23, se comunica a la Dirección General de Carreteras el inicio del procedimiento de evaluación ambiental y la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

1.3 Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas

El documento del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 fue publicado en la página web de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior (Documentos en fase de consultas en evaluación ambiental estratégica), así como en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, dentro de la sección de Normativa y Planificación/Expedientes en consulta y participación pública a fin de lograr la máxima difusión posible. La documentación estuvo publicada desde el 31 de julio de 2023 hasta la fecha del presente informe.

En cumplimiento del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, entre las fechas 1 a 3 de agosto de 2023 se inician consultas previas por espacio de treinta días hábiles para que formulen las sugerencias que estimen oportunas a los siguientes organismos (resumen de contenido en Anexo I):

ADMINISTRACIONES Y PÚBLICO CONSULTADO	RESPUESTAS RECIBIDAS
AYUNTAMIENTO CADALSO DE LOS VIDRIOS	
AYUNTAMIENTO DE AJALVIR	
AYUNTAMIENTO DE ALAMEDA DEL VALLE	
AYUNTAMIENTO DE ALCALÁ DE HENARES	X
AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS	
AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN	



ADMINISTRACIONES Y PÚBLICO CONSULTADO	RESPUESTAS RECIBIDAS
AYUNTAMIENTO DE ALDEA DEL FRESNO	
AYUNTAMIENTO DE ALGETE	
AYUNTAMIENTO DE ALPEDRETE	
AYUNTAMIENTO DE AMBITE	
AYUNTAMIENTO DE ANCHUELO	
AYUNTAMIENTO DE ARANJUEZ	X
AYUNTAMIENTO DE ARGANDA DEL REY	
AYUNTAMIENTO DE ARROYOMOLINOS	X*
AYUNTAMIENTO DE BATRES	
AYUNTAMIENTO DE BECERRIL DE LA SIERRA	
AYUNTAMIENTO DE BELMONTE DE TAJO	
AYUNTAMIENTO DE BERZOSA DEL LOZOYA	
AYUNTAMIENTO DE BOADILLA DEL MONTE	X
AYUNTAMIENTO DE BRAOJOS	
AYUNTAMIENTO DE BREA DE TAJO	
AYUNTAMIENTO DE BRUNETE	
AYUNTAMIENTO DE BUITRAGO DEL LOZOYA	
AYUNTAMIENTO DE BUSTARVEJO	
AYUNTAMIENTO DE CABANILLAS DE LA SIERRA	
AYUNTAMIENTO DE CAMARMA DE ESTERUELAS	
AYUNTAMIENTO DE CAMPO REAL	
AYUNTAMIENTO DE CANENCIA	
AYUNTAMIENTO DE CARABAÑA	
AYUNTAMIENTO DE CASARRUBUELOS	
AYUNTAMIENTO DE CENICIENTOS	
AYUNTAMIENTO DE CERCEDILLA	
AYUNTAMIENTO DE CERVERA DE BUITRAGO	
AYUNTAMIENTO DE CHAPINERÍA	
AYUNTAMIENTO DE CHINCHÓN	
AYUNTAMIENTO DE CIEMPOZUELOS	
AYUNTAMIENTO DE COBEÑA	
AYUNTAMIENTO DE COLLADO MEDIANO	
AYUNTAMIENTO DE COLLADO VILLALBA	
AYUNTAMIENTO DE COLMENAR DE OREJA	X
AYUNTAMIENTO DE COLMENAR DEL ARROYO	
AYUNTAMIENTO DE COLMENAR VIEJO	X
AYUNTAMIENTO DE COLMENAREJO	
AYUNTAMIENTO DE CORPA	



ADMINISTRACIONES Y PÚBLICO CONSULTADO	RESPUESTAS RECIBIDAS
AYUNTAMIENTO DE COSLADA	X
AYUNTAMIENTO DE CUBAS DE LA SAGRA	
AYUNTAMIENTO DE DAGANZO	
AYUNTAMIENTO DE EL ÁLAMO	
AYUNTAMIENTO DE EL ATAZAR (RESPONDE LA MANCOMUNIDAD DE EL ATAZAR)	X
AYUNTAMIENTO DE EL BERRUECO	
AYUNTAMIENTO DE EL BOALO	
AYUNTAMIENTO DE EL ESCORIAL	
AYUNTAMIENTO DE EL MOLAR	X*
AYUNTAMIENTO DE EL VELLÓN	
AYUNTAMIENTO DE ESTREMERAS	
AYUNTAMIENTO DE FRESNEDILLAS DE LA OLIVA	
AYUNTAMIENTO DE FRESNO DE TOROTE	
AYUNTAMIENTO DE FUENLABRADA	
AYUNTAMIENTO DE FUENTE EL SAZ DE JARAMA	
AYUNTAMIENTO DE FUENTIDUEÑA DE TAJO	
AYUNTAMIENTO DE GALAPAGAR	
AYUNTAMIENTO DE GARGANTA DE LOS MONTES	
AYUNTAMIENTO DE GARGANTILLA DE LOZOYA	
AYUNTAMIENTO DE GASCONES	
AYUNTAMIENTO DE GETAFE	
AYUNTAMIENTO DE GRIÑÓN	
AYUNTAMIENTO DE GUADALIX DE LA SIERRA	
AYUNTAMIENTO DE GUADARRAMA	X
AYUNTAMIENTO DE HORCAJO DE LA SIERRA	
AYUNTAMIENTO DE HORCAJUELO DE LA SIERRA	
AYUNTAMIENTO DE HOYO DE MANZANARES	
AYUNTAMIENTO DE HUMANES DE MADRID	
AYUNTAMIENTO DE LA ACEBEDA	
AYUNTAMIENTO DE LA CABRERA	
AYUNTAMIENTO DE LA HIRUELA	
AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	
AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE PUERTO REAL	
AYUNTAMIENTO DE LEGANÉS	
AYUNTAMIENTO DE LOECHES	X
AYUNTAMIENTO DE LOS MOLINOS	
AYUNTAMIENTO DE LOZOYA	
AYUNTAMIENTO DE LOZOYUELA NAVAS SIETEIGLESIAS	



ADMINISTRACIONES Y PÚBLICO CONSULTADO	RESPUESTAS RECIBIDAS
AYUNTAMIENTO DE MADARCOS	
AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA	X
AYUNTAMIENTO DE MANZANARES EL REAL	
AYUNTAMIENTO DE MECO	X
AYUNTAMIENTO DE MEJORADA DEL CAMPO	
AYUNTAMIENTO DE MIRAFLORES DE LA SIERRA	
AYUNTAMIENTO DE MONTEJO DE LA SIERRA	
AYUNTAMIENTO DE MORALEJA DE ENMEDIO	
AYUNTAMIENTO DE MORALZARZAL	
AYUNTAMIENTO DE MORATA DE TAJUÑA	
AYUNTAMIENTO DE MÓSTOLES	X
AYUNTAMIENTO DE NAVACERRADA	X
AYUNTAMIENTO DE NAVALAFUENTE	
AYUNTAMIENTO DE NAVALAGAMELLA	
AYUNTAMIENTO DE NAVALCARNERO	X*
AYUNTAMIENTO DE NAVARREDONDA Y SAN MAMÉS	
AYUNTAMIENTO DE NAVAS DEL REY	
AYUNTAMIENTO DE NUEVO BAZTÁN	X
AYUNTAMIENTO DE OLMEDA DE LAS FUENTES	
AYUNTAMIENTO DE ORUSCO DE TAJUÑA	
AYUNTAMIENTO DE PARACUELLOS DE JARAMA	
AYUNTAMIENTO DE PARLA	
AYUNTAMIENTO DE PATONES	
AYUNTAMIENTO DE PEDREZUELA	
AYUNTAMIENTO DE PELAYOS DE LA PRESA	
AYUNTAMIENTO DE PERALES DE TAJUÑA	
AYUNTAMIENTO DE PEZUELA DE LAS TORRES	
AYUNTAMIENTO DE PINILLA DEL VALLE	
AYUNTAMIENTO DE PINTO	X
AYUNTAMIENTO DE PIÑUECAR GANDULLAS	
AYUNTAMIENTO DE POZUELO DE ALARCÓN	X
AYUNTAMIENTO DE POZUELO DEL REY	
AYUNTAMIENTO DE PRADENA DEL RINCÓN	
AYUNTAMIENTO DE PUEBLA DE LA SIERRA	X
AYUNTAMIENTO DE PUENTES VIEJAS	
AYUNTAMIENTO DE QUIJORNA	X
AYUNTAMIENTO DE RASCAFRÍA	
AYUNTAMIENTO DE REDUEÑA	



ADMINISTRACIONES Y PÚBLICO CONSULTADO	RESPUESTAS RECIBIDAS
AYUNTAMIENTO DE RIBATEJADA	
AYUNTAMIENTO DE RIVAS VACIAMADRID	
AYUNTAMIENTO DE ROBLEDILLO DE LA JARA	
AYUNTAMIENTO DE ROBLEDO DE CHAVELA	
AYUNTAMIENTO DE ROBREGORDO	
AYUNTAMIENTO DE SAN AGUSTÍN DEL GUADALIX	
AYUNTAMIENTO DE SAN FERNANDO DE HENARES	X
AYUNTAMIENTO DE SAN LORENZO DE EL ESCORIAL	
AYUNTAMIENTO DE SAN MARTIN DE LA VEGA	
AYUNTAMIENTO DE SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS	
AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES	X
AYUNTAMIENTO DE SANTA MARÍA DE LA ALAMEDA	
AYUNTAMIENTO DE SANTORCAZ	
AYUNTAMIENTO DE SANTOS DE LA HUMOSA, LOS	X
AYUNTAMIENTO DE SERNA DEL MONTE, LA	
AYUNTAMIENTO DE SERRANILLOS DEL VALLE	
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA LA NUEVA	
AYUNTAMIENTO DE SOMOSIERRA	
AYUNTAMIENTO DE SOTO DEL REAL	
AYUNTAMIENTO DE TALAMANCA DE JARAMA	
AYUNTAMIENTO DE TIELMES	
AYUNTAMIENTO DE TITULCIA	
AYUNTAMIENTO DE TORREJÓN DE ARDOZ	X
AYUNTAMIENTO DE TORREJÓN DE LA CALZADA	X
AYUNTAMIENTO DE TORREJÓN DE VELASCO	
AYUNTAMIENTO DE TORRELAGUNA	
AYUNTAMIENTO DE TORRELODONES	
AYUNTAMIENTO DE TORREMOCHA DE JARAMA	
AYUNTAMIENTO DE TORRES DE LA ALAMEDA	
AYUNTAMIENTO DE TRES CANTOS	
AYUNTAMIENTO DE VALDARACETE	
AYUNTAMIENTO DE VALDEAVERO	
AYUNTAMIENTO DE VALDELAGUNA	
AYUNTAMIENTO DE VALDEMANCO	
AYUNTAMIENTO DE VALDEMAQUEDA	
AYUNTAMIENTO DE VALDEMORILLO	X
AYUNTAMIENTO DE VALDEMORO	
AYUNTAMIENTO DE VALDEOLMOS ALALPARDO	



ADMINISTRACIONES Y PÚBLICO CONSULTADO	RESPUESTAS RECIBIDAS
AYUNTAMIENTO DE VALDEPIÉLAGOS	
AYUNTAMIENTO DE VALDETORRES DE JARAMA	
AYUNTAMIENTO DE VALDILECHA	
AYUNTAMIENTO DE VALVERDE DE ALCALÁ	
AYUNTAMIENTO DE VELLILLA DE SAN ANTONIO	X
AYUNTAMIENTO DE VENTURADA	
AYUNTAMIENTO DE VILLA DEL PRADO	
AYUNTAMIENTO DE VILLACONEJOS	
AYUNTAMIENTO DE VILLALBILLA	
AYUNTAMIENTO DE VILLAMANRIQUE DE TAJO	
AYUNTAMIENTO DE VILLAMANTA	
AYUNTAMIENTO DE VILLAMANTILLA	
AYUNTAMIENTO DE VILLANUEVA DE LA CAÑADA	
AYUNTAMIENTO DE VILLANUEVA DE PERALES	
AYUNTAMIENTO DE VILLANUEVA DEL PARDILLO	
AYUNTAMIENTO DE VILLAR DEL OLMO	
AYUNTAMIENTO DE VILLAREJO DE SALVANÉS	
AYUNTAMIENTO DE VILLAVICIOSA DE ODÓN	
AYUNTAMIENTO DE VILLAVIEJA DEL LOZOYA	
AYUNTAMIENTO DE ZARZALEJO	
FEDERACION DE MUNICIPIOS DE MADRID	
CANAL DE ISABEL II, S.A.	X
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID. MINISTERIO DE FOMENTO	X
DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL	
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO	X
RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U.	
SUBDIRECC. GRAL DE PATRIMONIO - D.G. INFRAESTRUCTURAS - MINISTERIO DE DEFENSA	
ADIF	X*
DG PROMOCIÓN ECONÓMICA. ÁREA DE MINAS E INSTALACIONES DE SEGURIDAD	
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	X
JEFATURA BOMBEROS	X
SEO SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ORNITOLOGÍA	
ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS	X
ÁREA DE VIAS PECUARIAS	X
CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES REGULARES DE MADRID	X
D.G. TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR. ÁREA DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS	
D.G. PATRIMONIO CULTURAL	



ADMINISTRACIONES Y PÚBLICO CONSULTADO	RESPUESTAS RECIBIDAS
SERVICIO DE INFORMES TÉCNICOS MEDIOAMBIENTALES (D.G. DE BIODIVERSIDAD Y GESTIÓN FORESTAL)	X
ÁREA DE CALIDAD ATMOSFÉRICA	X
ÁREA DE CALIDAD HÍDRICA	X
ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL	X
METRO DE MADRID, S.A.	X
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ESTUDIOS TERRITORIALES Y CARTOGRAFÍA	X
SUBDIRECCIÓN GENERAL DEL SUELO	
DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA	X, X*
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO	
D.G. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COLECTIVO	X
AYUNTAMIENTO DE MADRID - SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL	X
DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD, PROTECCIÓN CIVIL Y FORMACIÓN	X
GRUPO MUNICIPAL MÁS MADRID-VERDES EQUO DEL AYUNTAMIENTO DE COLLADO VILLALBA	X*
PARTIDO POLÍTICO VERDES EQUO	X*
DIRECCIÓN GENERAL DE REEQUILIBRIO TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID	X*
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DE LA JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA	X*

Nota: marcados con X* las contestaciones que ha remitido la Dirección de Carreteras con fechas 6 de octubre y 27 de noviembre de 2023 (resumen del contenido en Anexo I):

Además de las administraciones y público referenciado anteriormente, se han recibido escritos de las siguientes organizaciones (resumen del contenido en Anexo I):

PEDALIBRE
ÁLVARO M. P. (PARTICULAR)
ASOCIACIÓN VECINAL "EL VAL" (ALCALÁ DE HENARES)

1.4 Información pública

Con fecha 25 de julio de 2023 la Directora General de Carreteras resolvió someter el AVANCE DEL PLAN DE CARRETERAS 2025-2032 DE LA COMUNIDAD DE MADRID a informe de las Corporaciones Locales y Organismos públicos afectados por las actuaciones, así como a las Corporaciones de Derecho Público y entidades que representen los intereses de los usuarios, a fin de que puedan formular las observaciones y sugerencias que consideren convenientes, durante el plazo de un (1) mes.

Con fecha 31 de agosto de 2023 la Directora General de Carreteras resolvió ampliar el plazo de consulta a Corporaciones Locales y Organismos públicos afectados por las actuaciones, así como a las Corporaciones de Derecho Público y entidades que representen los intereses de los usuarios, por el plazo de un (1) mes adicional al plazo original acordado.



2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLAN DE CARRETERAS 2025-2032 DE LA COMUNIDAD DE MADRID

2.1 Ámbito de actuación

El ámbito geográfico del PLAN DE CARRETERAS 2025-2032 de la Comunidad de Madrid se corresponde con el territorio completo de la Comunidad de Madrid, área de 8.021,80 km², perímetro de 759.401,38 m, e integrado por 179 municipios.

La red de carreteras de la Comunidad de Madrid está constituida por un total de 203 viales con una longitud total de 2.488,75 km. Atendiendo a sus funciones se clasifican en tres categorías:

- Red principal (634,32 km)
- Red secundaria (614,79 km), de carácter comarcal, complementa las funciones de la red principal.
- Red local (1.239,64 km). Se forma por exclusión, estando integrada por las vías que no forman parte de la red principal, secundaria o estatal.

CATEGORÍA	Carreteras		Longitud		
	Nº	Porc. %	Long. (km)	Porc. %	Long.media (km)
RED PRINCIPAL	33	16,3%	634,32	25,5%	19,22
RED SECUNDARIA	30	14,8%	614,79	24,7%	20,49
RED LOCAL	140	69,0%	1.239,64	49,8%	8,86
Total general	203	100,0%	2.488,75	100,0%	12,22

Prácticamente la mitad de la longitud de la Red Principal está constituida por viales de dos calzadas. Las redes Secundaria y Local son carreteras de calzada única, salvo en tramos muy específicos:

	1 calzada		2 calzadas		Total
	Long. (km)	%	Long. (km)	%	
RED PRINCIPAL	336,15	15,5%	298,17	95,1%	634,32
RED SECUNDARIA	600,74	27,6%	14,05	4,5%	614,79
RED LOCAL	1.238,35	56,9%	1,29	0,4%	1.239,64

Por otro lado, la red actual de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid está formada por las siguientes vías ciclistas:

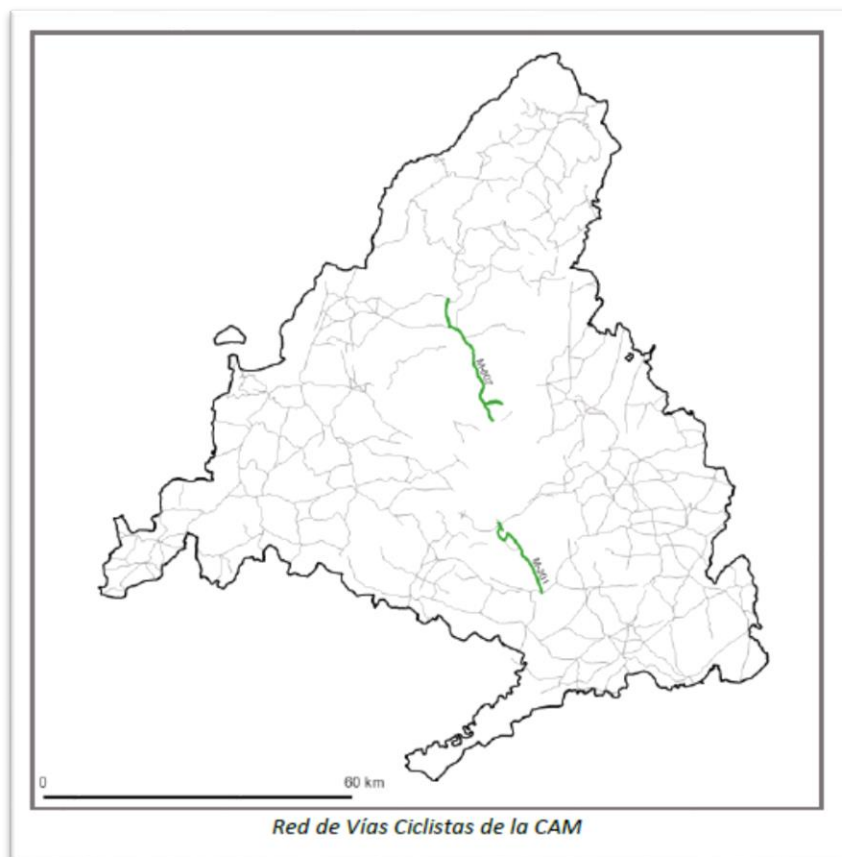
- M-40 - Manzanares el Real. Discurre junto a las carreteras M-607 -desde el cruce de la M-40-, M-609 y M-862.
- M-616. Desde el enlace con la M-607 al t.m. de Madrid con Alcobendas.
- M-301. Desde la c/ de la Hulla (San Cristóbal de los Ángeles) a la M-506 (San Martín de la Vega).



Carril bici	T.T.M.M.	pk_o	pk_f	Long (km)
M-301	San Martín de la Vega, Getafe	0+700	19+000	21,26
M-616	Madrid	0+000	2+110	2,11
M-607	Colmenar Viejo, Tres Cantos	14+000	35+700	24,22
M-609	Soto del Real, Colmenar Viejo	0+000	4+000	4,15
M-862	Soto del Real	0+000	1+570	1,32

La red básica de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid deberá:

- Convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana.
- Integrar las principales localidades de la Comunidad de Madrid.
- Facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista, permitiendo el acceso autónomo a los espacios naturales protegidos y a los lugares de mayor valor paisajístico y cultural.



2.2 Marco Normativo

El PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 se enmarca en el siguiente ámbito normativo:



Marco de referencia de la Unión Europea:

- Libro Blanco del Transporte.
- Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro. Comisión Europea 2020.
- Directiva 2015/1480, por la que se modifica la Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.
- Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea hasta el año 2030. Donde destaca el Pacto Verde Europeo donde se marcan los niveles de reducción de emisiones respecto a 1990.

Marco de referencia estatal:

- Plan de Infraestructuras, Transportes y Viviendas PITVI (2012-2024), como referencia de la planificación de carreteras de la década pasada.
- Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia 2020.
- La Ley de cambio climático y transición energética (2020).
- Estrategia de Seguridad Vial 2030.
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA.
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

Marco de referencia autonómico:

- Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la CAM (2013-2025).
- Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020. Plan Azul.
- Estrategia de Conservación de carreteras de la DGC de la Comunidad de Madrid.
- Estrategia de Seguridad Vial de la DGC de la Comunidad de Madrid.
- Mapas Estratégicos de Ruido fase III (MER).
- Estrategia de Energía, Clima y Aire – Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid (en tramitación).

2.3 Descripción, objetivos y características del Plan

El Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid tiene como objetivo global ofrecer a los ciudadanos unas infraestructuras viarias de calidad, que les permitan desplazarse con seguridad, rapidez y comodidad, dentro de un marco de movilidad sostenible con el resto de los modos de transporte, y con la máxima integración con el medioambiente de la Región.

Se incluye dentro de los objetivos del Plan el desarrollo de la red básica de vías ciclistas que fomente la movilidad en bicicleta en la región, pudiendo disminuir de esta forma el tráfico en las carreteras en ciertos tramos, a la vez que se consigue una circulación segura y segregada para vehículos y ciclistas.



Los objetivos específicos del Plan de Carreteras se articulan alrededor de siete criterios de planificación que constituyen las líneas maestras o estrategias:

Criterio 1. Calidad: se relaciona con la necesidad de proporcionar una oferta viaria de calidad de manera que satisfaga las exigencias de las personas usuarias, considerando también su repercusión sobre otros aspectos como la seguridad, la competitividad, la accesibilidad y el medio ambiente.

Criterio 2. Seguridad: mejora de las carreteras, tanto en lo que respecta a sus estándares geométricos (*trazado, anchura*), como a su equipamiento (señalización, balizamiento, barreras). El objetivo principal es la mejora de la accidentalidad.

Criterio 3. Competitividad: Este criterio está muy relacionado con la accesibilidad del territorio y la reducción de las congestiones. Un sistema adecuado de infraestructuras permite que los particulares y las empresas no se vean penalizados en su actividad económica por unos tiempos de recorrido elevados.

Criterio 4. Sostenibilidad: implica las vertientes Sostenibilidad social, Sostenibilidad medioambiental y Sostenibilidad económica/financiera.

Criterio 5. Innovación: la evolución de las tecnologías aplicadas al vehículo, a la sensorización y a la gestión de la demanda va a suponer una revolución en muchos aspectos relacionados con la planificación de carreteras. En este sentido, las nuevas tecnologías para los vehículos y la gestión del tráfico serán esenciales para reducir las emisiones de transporte y conseguir una movilidad más sostenible.

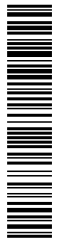
Criterio 6. Coordinación: dar una respuesta coordinada e integrada de las diferentes instituciones a la problemática de la movilidad.

Criterio 7. Escalabilidad: análisis de las soluciones a corto, medio y largo plazo, priorizando las de menos coste.

Teniendo en cuenta los criterios de intervención anteriores se establecen unos objetivos múltiples, destacando el proporcionar una oferta viaria de calidad como forma de mejorar la seguridad vial, obtener un nivel de servicio adecuado a la demanda de las personas usuarias, favoreciendo la fluidez del tráfico y la reducción de la congestión, y por tanto de las emisiones asociadas, reducir la accidentalidad, mejorar la accesibilidad de todos los territorios, reducir los impactos en el paso por núcleos urbanos y en los lugares de gran valor ambiental, impulsar el transporte multimodal, fomentar el transporte público, reducir la fragmentación de hábitats, maximizar la eficacia de las inversiones, o coordinar con otras administraciones.

El documento de Avance realiza un diagnóstico de la red, mediante un proceso de mallado y tramificado, atendiendo al número de calzadas, naturaleza del tramo (travesía/interurbano), Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000 (Intersección con polígonos de delimitación) y tráfico (IMD). Como resultado se obtienen 1.361 tramos.

A partir del diagnóstico de la situación actual de la red principal, secundaria y local, se establecen las siguientes necesidades de actuación:



- Necesidades de actuación por insuficiencia de ancho de plataforma: en el caso de la Red Principal se ha establecido un ancho mínimo de 8 m, en el caso de la Red Secundaria 7 m y finalmente, en la Red Local se ha establecido un umbral de 5,5 m de ancho de plataforma.
- Necesidades de actuación por insuficiencia de radio: en el caso de la Red Principal se ha establecido un radio mínimo de 450 m, para la Red Secundaria 265m, y para la Red Local 130 m.
- Necesidades de actuación por pendiente excesiva: el criterio establecido en función de la tipología de red, es decir, en el caso de la Red Principal se ha establecido una pendiente máxima de 5%, para la Red Secundaria 7%, y para la Red Local 8%.
- Tramos y puntos congestionados en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. Se contemplan actuaciones en determinadas travesías, glorietas y carreteras multicarriles y convencionales con Nivel de Servicio E y F en más de 100 horas anuales.
- Otros tramos con congestiones puntuales: puntos con ciertos problemas de congestión, especialmente en lo que se refiere a intersecciones y conexiones con otras vías.
- Actuaciones en tramos con accidentalidad ciclista.
- Medidas de acción contra el ruido.

Se establecen unos indicadores de intervención y los criterios de diseño de la red, a partir de las características deseables de aplicación a los nuevos proyectos a redactar a partir de las propuestas de actuación.



Tabla Indicadores

CRITERIOS	OBJETIVOS	INDICADORES		
		Aspecto a diagnosticar	Ámbito metropolitano	Resto del territorio
CALIDAD	Proporcionar una oferta viaria de calidad	Oferta viaria	Ancho de plataforma	
			Radio de curvatura	
			Pendiente	
	Red con un nivel de servicio adecuado a la demanda	Relación oferta/demanda	Nivel de Servicio	
	Mejora global de la Red Autonómica - Resiliencia del sistema	NO SE REALIZA UN DIAGNÓSTICO. ES UNA CUESTIÓN QUE SE DEBERÁ CONSIDERAR EN LA DEFINICIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN		
SEGURIDAD	Reducción de la accidentalidad en la Red de Carreteras	A APLICAR ACTUACIONES PREVISTAS EN LA "ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID"		
		Red ciclista	Accidentalidad ciclista	
COMPETITIVIDAD	Mejora de la accesibilidad absoluta al territorio a través de la reducción de los tiempos de recorrido	Accesibilidad absoluta	Tiempo de recorrido respecto a objetivo	
	Reducción de congestiones con la consiguiente reducción de las emisiones de gases a la atmósfera	Reducción de congestiones	Tiempo vehículos parados	
SOSTENIBILIDAD	Social: Reducción de los impactos urbanísticos derivados de las infraestructuras viarias	Interferencia con núcleos urbanos	Grado de conflictividad	
	Financiera: Gestión adecuada de los recursos destinados a la red de Carreteras	A APLICAR ACTUACIONES PREVISTAS EN LA "ESTRATEGIA DE CONSERVACIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID"		
	Financiera: Maximización de la eficacia de las inversiones	Rentabilidad de las inversiones	Tasa interna de retorno	
	Medioambiental: mejora de la integración de la Red en el medio natural	Integración ambiental	Zonas sensibles	
			Análisis de ruidos	
	Medioambiental: reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	Emisiones	Emisiones totales	
	Medioambiental: Reducción de la fragmentación de hábitats atribuible a la red de carreteras	Fragmentación de hábitats	Atropellos animales	
	Medioambiental: Fomento del transporte público	Redes sensibles a impulso del transporte público y del transporte multimodal	Intensidad media diaria de autobuses	
Medioambiental: Impulso del transporte multimodal	Grado dificultad acceso estaciones ferroviarias			
	Medioambiental: Impulso al transvase modal hacia modos de transporte sostenibles	NO SE REALIZA UN DIAGNÓSTICO. CONSISTE EN EL DESARROLLO DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS COMPLEMENTADO CON LAS NECESIDADES		
INNOVACIÓN	Colaborar en el desarrollo de las nuevas tecnologías dotando a la red de la infraestructura necesaria para su implantación	NO SE REALIZA UN DIAGNÓSTICO. ES UNA CUESTIÓN QUE SE DEBERÁ CONSIDERAR EN LA DEFINICIÓN DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACIÓN		
COORDINACIÓN	Coordinación con administraciones de territorios limítrofes y con administraciones con competencias en ordenación del territorio, transporte y medio ambiente en Madrid	NO SE REALIZA UN DIAGNÓSTICO. ES UNA CUESTIÓN TRANSVERSAL QUE AFECTA A LA FORMULACIÓN DEL PLAN		
ESCALABILIDAD	Optimización de los recursos financieros disponibles a corto plazo	NO SE REALIZA UN DIAGNÓSTICO. ES UNA CUESTIÓN QUE SE UTILIZARÁ PARA LA PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE MAYOR ENVERGADURA		



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1240707432303802142791

El marco temporal de los trabajos a realizar comprende el periodo 2025 - 2032, debiéndose agrupar las medidas y propuestas que se hagan en dos horizontes temporales, como continuidad de las medidas a corto plazo concretadas en los presupuestos de 2023 y 2024:

- Medidas a medio plazo: primer cuatrienio: 2025-2028
- Medidas a largo plazo: segundo cuatrienio: 2029-2032

Definición de las actuaciones previstas

Nuevas carreteras y variantes: Estas actuaciones plantean el proyecto de nuevos trazados, por lo que su impacto territorial potencial tiene mayor entidad que en el resto de propuestas, especialmente en los aspectos relacionados con la ocupación de suelo (áreas protegidas, usos del suelo, ecosistemas, geomorfología).

Duplicaciones y ampliaciones de capacidad: La duplicación de un tramo existente consiste en la transformación de una carretera de calzada única en otra de calzadas separadas, mediante la construcción de una nueva calzada, generalmente muy cercana y aproximadamente paralela a la existente; esta actuación suele incluir modificaciones del trazado existente, supresión de cruces a nivel, reordenación de accesos y en general las modificaciones precisas para alcanzar las características de calzada duplicada con control de accesos.

También puede darse el caso en que como solución se proceda a aumentar la capacidad viaria mediante la implantación de 1 ó 2 carriles adicionales por sentido, ya sea ampliando la calzada correspondiente, o construyendo calzadas adicionales (ampliaciones de capacidad).

Acondicionamientos, ensanche y mejora: Tienen como fin la modificación y mejora de las características de las carreteras existentes, lo que supondrá una mejora en los tiempos de recorrido, el nivel de servicio y la seguridad de la circulación, así como una mejora en la calidad de los entornos urbanos y en la salud de la población. Los acondicionamientos y adecuación de travesías no conllevan incrementos de ocupación, actuándose únicamente sobre la plataforma actual.

Ordenación de intersecciones y control de accesos en resto de la red: Este grupo presenta actuaciones de escasa envergadura, y considerando su ubicación, no se espera una elevada afección al medio. Se trata de intervenciones de carácter puntual en localizaciones concretas de la red.

Vías ciclistas: De un modo similar a las duplicaciones, las vías ciclistas configuran nuevas explanaciones adosadas a trazados existentes, aunque, lógicamente, de menor entidad dadas las secciones tipo adoptadas.

Actuaciones medioambientales: su aplicación está destinada a mejorar la situación actual de todos los grupos de factores y compensar, en cierto modo, los posibles efectos negativos descritos para las actuaciones anteriores, de carácter funcional.

Cuadro resumen de las actuaciones de la propuesta:

PROPUESTA DE ACTUACIÓN	TIPO DE ACTUACIÓN	Nº de tramos/puntos afectados	Longitud total km.
Creación de infraestructuras	Nuevas carreteras	5	36
	Duplicaciones	5	58,33
	Ampliaciones de capacidad	3	27,7
	Variantes	13	33
Acondicionamientos, ensanches y mejoras	Acondicionamientos	12	73,56
	Ensanches y mejoras	9	31,01
	Ampliaciones de capacidad 2+1	2	34,8
	Mejora red local	3	10,34
	Adecuación travesías	9	9,95
Explotación	Nuevo enlace/mejora enlace	5	5
	Mejora enlace MITMA	6	6
	Intersecciones y control de accesos	5	15,37
	Concesiones	8	43,75
Integración ambiental	Diversas	19	
Red básica de vías ciclistas	Nuevos carriles bici	25	403,4
Programas complementarios	Patrimonio histórico	1	

2.4 Alcance y alternativas contempladas

Documento inicial estratégico y alternativas

El Documento inicial estratégico (DIE) recoge los objetivos de planificación y alcance, aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente, condicionantes ambientales, alternativas



planteadas, alternativa seleccionada e incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

Para la situación actual, se ha elaborado una matriz de doble entrada para identificar los principales condicionantes ambientales en la red de carreteras, donde se han tenido en cuenta los siguientes parámetros: NO₂, ruido, hidrología, hábitats, fauna, espacios naturales protegidos, espacios de la Red Natura 2000, vías pecuarias, usos del suelo, paisaje y Bienes de Interés Cultural.

Para establecer las actuaciones necesarias detectadas durante el proceso de diagnóstico, se han propuesto 3 alternativas diferenciadas entre sí por la estrategia a seguir:

- Alternativa 0, o de No Actuación
 - Alternativa 1, Expansiva
 - Alternativa 2, Conservadora
- **Alternativa 0:** no propone ninguna actuación, lo cual implica que en el año horizonte del Plan se constatará un aumento de los problemas relacionados con la demanda de movilidad.
 - **Alternativa 1 (expansiva):** se proponen nuevos itinerarios viarios que den respuesta a las necesidades detectadas. Los criterios que se establecen para que un tramo sea identificado como con necesidad de actuación son:
 - Longitud total en el tramo con incumplimiento del umbral establecido superior a 300 m.
 - Longitud relativa respecto a la total del tramo con incumplimiento del umbral establecido superior al 20%.

En el ámbito de la adecuación de la relación oferta/demanda, se contempla en esta alternativa la duplicación de aquellas carreteras convencionales que presenten una IMD superior a 15.000 vehículos/día.

Cuadro resumen de actuaciones, a los que habría que añadir las actuaciones en carriles bici:

Tabla de actuaciones Alternativa 1, Expansiva

Nuevas carreteras:	44,83 km
Duplicaciones:	56,59 km
Ampliaciones de capacidad:	75,05 km
Acondicionamientos:	246,51 km
Ensanches y Mejoras:	42,38 km
Mejoras Red Local:	46,82 km
Carreteras 2+1:	61,90 km
Ordenación de intersecciones:	25,47 km
TOTAL, KM DE ACTUACIÓN:	599,55 km

- **Alternativa 2 (conservadora):**

Con el fin de contener las necesidades de inversión y los impactos medioambientales y territoriales derivados de la construcción de infraestructuras, para esta tercera alternativa se modifican con respecto a la alternativa 1 algunos de los criterios de determinación de tramos con necesidades de actuación, de manera que el resultado obtenido ofrezca un mayor equilibrio entre funcionalidad de la red viaria, impacto ambiental y volumen de inversión.



Se proponen nuevas actuaciones teniendo en cuenta la sostenibilidad de la inversión en infraestructuras, para responder de forma equilibrada entre las necesidades detectadas sin poner en riesgo la sostenibilidad del sistema. Los criterios que se establecen para que un tramo sea identificado como con necesidad de actuación son:

- Longitud total en el tramo con incumplimiento del umbral establecido superior a 500 m.
- Longitud relativa respecto a la total del tramo con incumplimiento del umbral establecido superior al 30%.

Al ser menos restrictivos que los utilizados para la alternativa 1, el número de tramos identificados como con necesidad de actuación por el diagnóstico de calidad de la oferta viaria resultará ser menor en esta alternativa y, por consiguiente, también resultará menor el número de actuaciones necesarias.

En el ámbito de la accesibilidad, a diferencia de la Alternativa 1, en esta alternativa no se plantea la construcción de nuevas carreteras destinadas a mejorar la estructuración territorial.

En el ámbito de la adecuación de la relación oferta/demanda, en esta alternativa el criterio para plantear la duplicación de una carretera convencional será exclusivamente el Nivel de Servicio, por lo que no se duplicarán aquellas carreteras que, aun presentando una IMD superior a 15.000 vehículos/día presenten un Nivel de Servicio admisible.

A diferencia de la Alternativa 1, en este caso tampoco se plantearán actuaciones de acondicionamiento, ensanche o mejora en aquellas carreteras de la red local que presenten una IMD menor de 1.000 vehículos/día, ni en aquellas carreteras de la red secundaria que presenten una IMD menor de 2.000 vehículos/día, ya que se considera en este caso que tráfico tan reducidos no justifican las inversiones y afecciones territoriales asociadas a esas actuaciones.

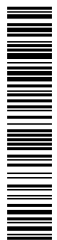
Cuadro resumen de actuaciones en la alternativa 2:

Tabla de actuaciones Alternativa 2, Conservadora

Nuevas carreteras:	36,00 km
Duplicaciones:	58,33 km
Ampliaciones de capacidad:	27,70 km
Acondicionamientos:	73,56 km
Ensanches y Mejoras:	31,01 km
Mejoras Red Local:	10,34 km
Carreteras 2+1:	34,80 km
Ordenación de intersecciones:	15,37 km
TOTAL, KM DE ACTUACIÓN:	287,11 km
Número de enlaces en los que se actúa	11
Carriles bici	403,40 km

Alternativa seleccionada

En el DIE se realiza un análisis temático comparativo de las distintas alternativas partiendo de los siguientes criterios y objetivos del plan, como calidad, seguridad, sostenibilidad, competitividad y escalabilidad, que se resumen a continuación:



CRITERO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
Calidad de la Red	Cogestión agravada en año horizonte del plan. No se da solución a los puntos críticos de vulnerabilidad de la red.	Resuelve las situaciones de congestión recurrente en la Red, dotando también a la misma de las infraestructuras necesarias para reducir su vulnerabilidad ante incidencias. Contempla el ensanche y mejora de todas las carreteras.	Proporciona también una adecuada respuesta a los problemas diagnosticados en la Red, aunque más ajustada que la alternativa 1, sin actuar sobre aquellas carreteras que presentan un tráfico muy reducido.
Seguridad Vial	Aumento significativo de la accidentalidad tanto en términos absolutos como relativos	Mejora general en los índices de accidentalidad relativos	También cabe esperar en este caso una reducción de los índices relativos de accidentalidad
Sostenibilidad	Esta alternativa, al no proponer actuaciones, implica el mantenimiento o agravamiento de la problemática existente, respecto a la fragmentación de hábitats, integración de la red en espacios naturales de interés o la red hidrográfica. Por otro lado no genera nuevos puntos de conflicto de la red con el entorno, ni nuevas ocupaciones del suelo. Respecto a la integración con el medio urbano supondrá un agravamiento de las desfavorables condiciones existentes ya en la actualidad. Aumento de las congestiones de carácter recurrente. No propone nuevas inversiones y por lo tanto tampoco requiere el consumo de importantes recursos económicos. En cuanto al cambio climático derivado de las emisiones de GEI, esta primera alternativa no ofrece soluciones que den respuesta al reto planteado, ya que las emisiones en este caso seguirán creciendo de la	Esta segunda alternativa supone una mejora respecto a la primera en algunos aspectos (integración en el medio urbano, respuesta a las demandas de la sociedad, emisiones) pero implica un empeoramiento significativo de otros como es la sostenibilidad económica y el impacto en el medio natural derivado del gran número de actuaciones en infraestructuras previsto.	En cuanto a integración en el medio ambiente del territorio ofrece una respuesta optimizada con respecto a la alternativa 1, ya que al igual que ella, incorpora actuaciones de mejora de la integración ambiental de la red existente (especialmente enfocados en mejorar la permeabilidad transversal de las infraestructuras existentes y reducir de esta manera la fragmentación de los hábitats y la consiguiente pérdida de biodiversidad), mejorando los problemas de mayor importancia diagnosticados a este respecto, pero además, al reducir el número e importancia de las actuaciones previstas en infraestructura con respecto a la alternativa 1, también disminuye el impacto global sobre el territorio y la artificialización de suelo con respecto a la misma, obteniendo de esta forma una mejor respuesta global al reto de la sostenibilidad ambiental. No obstante, también presentará algunos impactos negativos como consecuencia de las actuaciones de mejora de la oferta viaria que se incluyen en la propuesta, afectando en alguna medida al paisaje y a otros elementos del medio natural. Estas afecciones deberán ser mitigadas mediante las correspondientes medidas correctoras y compensatorias que



	mano de los incrementos tendenciales del tráfico, agravándose además la situación como consecuencia del aumento de la duración de las congestiones de carácter recurrente y debidas a incidencias. En resumen, de forma global, se considera que esta primera alternativa no da una respuesta adecuada al reto de la sostenibilidad.		se deberán definir en los correspondientes proyectos. En resumen, esta tercera alternativa ofrece un resultado de mayor equilibrio entre las necesidades de movilidad de la sociedad, la integración de la red en el medioambiente y la contención de las inversiones necesarias.
Competitividad	Al no incluir ninguna actuación que resuelva las deficiencias de accesibilidad existentes para determinadas zonas en la situación actual, implica que dichas deficiencias se perpetúan en el tiempo.	Esta alternativa ofrece una adecuada respuesta a las necesidades de competitividad establecidas.	Esta tercera alternativa también ofrece una respuesta adecuada a las necesidades de competitividad establecidas.
Escalabilidad	No aplica	Al proponer todas las actuaciones no considera limitaciones presupuestarias.	Da respuesta a las actuaciones más urgentes y permite posponer actuaciones acomodándolas a incrementos futuros.

En el DIE se concluye que, atendiendo a los criterios y objetivos del Plan, así como a los retos del futuro, se considera que la Alternativa 2 es la que mejor se adapta a esos criterios y objetivos y la que ofrece una respuesta a los retos más equilibrada entre funcionalidad y sostenibilidad, por lo que se elige como propuesta para el Plan.

En función de esta alternativa se han presentado las propuestas de actuación en relación con la creación de infraestructuras, acondicionamientos, ensanches, mejoras y explotación. También se han incluido las actuaciones ambientales previstas, las actuaciones de cruce de vías ciclistas y nuevos carriles bici y una propuesta de actuación en un puente de patrimonio histórico.

Para la alternativa seleccionada, se han identificado los impactos ambientales mediante matrices de caracterización para cada una de las cinco actuaciones propuestas en cada tipo de carretera:

- nuevas carreteras y variantes,
- las duplicaciones y ampliaciones de capacidad,
- acondicionamientos, ensanches y mejoras,
- ordenación de intersecciones y control de accesos,
- actuaciones de las vías ciclistas.

Según el Documento Inicial Estratégico, la mayoría de los impactos se han considerado compatibles, excepto la ocupación del suelo y la afección a la vegetación, la geomorfología y ecosistemas que se han considerado moderados y la afección a zonas protegidas que se ha considerado moderado y severo en determinados casos (nuevas carreteras y variantes, duplicidades y ampliaciones de capacidad).



Alcance de la alternativa seleccionada

Las propuestas concretas por tipo de carretera y de actuación se recogen en los siguientes cuadros:

TIPO DE RED	CARRETERA	TIPO ACTUACIÓN	ACTUACION	PK Inicio	PK final	LONGITUD km
1. CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS						
Principal	M-205	NUEVA CARRETERA	Nueva M-205 entre M-203 y la R-3. Alternativa de la actual M-203 entre el pk 9 y el pk 18	17+750	R-3	9,00
Principal	M-410	NUEVA CARRETERA	M-410 entre la A-42 en Parla y la M-506 en Valdemoro (pk 2+000 de M-423).	10+090	M-506	4,00
Principal	M-410	NUEVA CARRETERA	M-410 entre la A-5 y M-413 AP-41	0+000	A-5	8,00
Principal	M-600	NUEVA CARRETERA/VARIANTE	Nueva carretera desde Villanueva de la Cañada a Brunete, entre M-503 y M-501	24+500	36+800	12,30
Local	M-415	NUEVA CARRETERA	M-415 entre M-404 y límite de provincia con Toledo, como prolongación de la M-407	M-407	Límite Provincia	2,70
		NUEVAS CARRETERAS				36,00
Principal	M-100	DUPLICACIÓN	M-100 entre la R-2 y enlace con M-111 y M-106	7+000	22+500	15,50
Principal	M-300	DUPLICACIÓN	M-300 entre Arganda del Rey y Loeches, conexión con la carretera M-225	0+000	16+200	16,20
Principal	M-410	DUPLICACIÓN	M-410 entre la M-413 y A-42	0+000	9+300	7,43
Principal	M-600	DUPLICACIÓN	M-600 entre la M-501 y la A-5	36+800	51+600	14,80
Local	M-121	DUPLICACIÓN	M-121 entre Alcalá de Henares y Meco	0+000	4+400	4,40
		DUPLICACIONES				58,33
Principal	M-601	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	M-601 entre la A-6 y la M-623 en Collado Villalba con acceso al nuevo Hospital General.	0+000	7+800	7,80
Principal	M-608	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	Entre M-601 en Collado Villalba hasta pk 25 en Manzanares el Real	25+000	41+400	16,40
Local	M-116	AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD	M-116 entre Meco y A-2	0+000	3+500	3,50
		AMPLIACIONES DE CAPACIDAD				27,70
Principal	M-505	VARIANTE	Variante de la carretera M-505 en Galapagar	M-505	M-505	3,50
Principal	M-509	VARIANTE	Variante de la carretera M-509 en Villanueva del Pardillo; conexión con M-503	M-509	M-503	2,00
Principal	M-600	VARIANTE	Variante de la carretera M-600 en El Escorial	Paso FF.CC	M-505	2,00
Secundaria	M-102	VARIANTE	Variante de la carretera M-102 en Torrelaguna	0+000	2+000	2,00
Secundaria	M-103	VARIANTE	Variante de la carretera M-103 en Valdetorres del Jarama	M-103	M-103	2,00
Secundaria	M-302/M-313	VARIANTE	Variante de las carreteras M-302 y M-313 en Morata de Tajuña	M-302	M-302	2,50
Secundaria	M-305	VARIANTE	Variante de la carretera M-305 en Villacanejos	15+500	18+000	2,50
Secundaria	M-614	VARIANTE	Variante de la carretera M-614 en Guadarrama	M-614	M-614	3,00
Local	M-116/M-121	VARIANTE	Variante de las carreteras M-116 y M-121 en Meco	M-116	M-121	2,00
Local	M-123	VARIANTE	Variante de la carretera M-123 en Algete	M-123	M-103	2,00
Local	M-224	VARIANTE	Variante de las carreteras M-226 y M-235 en Los Santos de la Humosa	M-226	M-226	3,00
Local	M-224/M-220	VARIANTE	Variante de las carreteras M-224, M-225 y M-220 en Torres de la Alameda	M-224	M-224	4,00
Local	M-417	VARIANTE	Variante de la carretera M-417 en Cubas de la Sagra	M-417	M-417	2,50
		VARIANTES				33,00



TIPO DE RED	CARRETERA	TIPO ACTUACIÓN	ACTUACION	PK inicio	PK final	LONGITUD km
2. ACONDICIONAMIENTOS, ENSANCHES Y MEJORAS						
Principal	M-505	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento entre Molino de la Hoz y Galapagar	7+500	15+500	8,00
Secundaria	M-104	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-104 del pk 0+239 al 14+382	0+239	14+382	14,14
Secundaria	M-204	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-204 del pk 19+100 al 26+800	19+100	26+800	7,70
Secundaria	M-209	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-209 del pk 2+490 a pk 5+700	2+490	5+700	3,21
Secundaria	M-311	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-311 del pk 3+600 al pk 4+670	3+600	4+670	1,07
Secundaria	M-311	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-311 entre los pk 12+800 al pk 20+300	12+800	20+301	7,50
Secundaria	M-404	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-404 entre los pk 52+300 al 59+800	52+384	59+758	7,37
Secundaria	M-507	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-507 entre los pk 31+450 al 33+620	31+436	33+620	2,18
Secundaria	M-513	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-513 entre los pk 12+700 al 16+500	12+733	16+570	3,84
Local	M-229	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-229 del pk 0+000 al 2+500	0+000	2+500	2,50
Local	M-229	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-229 del pk 10+700 al 12+000	10+700	12+000	1,30
Local	M-625	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-625 del pk 0+000 al 14+800	0+012	14+750	14,74
		ACONDICIONAMIENTOS				73,56
Secundaria	M-103	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-103 entre los pk 0+000 y 3+000	0+000	3+000	3,00
Secundaria	M-213	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-213 entre los pk 0+200 y 7+200	0+286	7+149	6,86
Secundaria	M-213	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-213 entre los pk 8+000 al 11+000	8+003	10+920	2,92
Secundaria	M-213	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-213 entre los pk 11+000 al 14+300	11+189	14+269	3,08
Secundaria	M-215	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-215 entre los pk 0+000 y 1+500	0+668	1+418	0,75
Secundaria	M-311	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-311 entre los pk 7+150 y 11+500	7+183	11+467	4,28
Secundaria	M-311	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-311 entre los pk 21+250 y 24+250	21+255	24+207	2,95
Local	M-225	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-225 entre los pk 0+046 y el 2+954	0+046	2+954	2,91
Local	M-235	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-235 entre los pk 0+046 y el 2+954	0+331	4+590	4,26
		ENSANCHES Y MEJORAS				31,01
Principal	M-607	AMPLIACIÓN 2+1	M-607 entre Colmenar Viejo (M-609) y Cerceda (M-608)	35+200	47+000	11,80
Secundaria	M-404	AMPLIACIÓN 2+1	M-404 entre Griñón (M-407) y Ciempozuelos	16+000	39+000	23,00
		AMPLIACIONES DE CAPACIDAD 2+1				34,80
Local	M-221	MEJORA RED LOCAL	Mejora de la carretera M-221 entre el pk 11+000 al 16+614	11+000	16+614	5,61
Local	M-316	MEJORA RED LOCAL	Mejora de la carretera M-316 entre el pk 0+234y el 4+323	0+234	4+323	4,09
Local	M-621	MEJORA RED LOCAL	Mejora de la carretera M-621 entre el pk 0+000 y el 0+640	0+000	0+640	0,64
		MEJORAS RED LOCAL				10,34
Principal	M-608	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Moralzarzal	35+000	37+000	2,00
Secundaria	M-507	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Villamanta	M-507	M-507	3,00
Local	M-113	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía de Paracuellos del Jarama	1+987	2+675	0,72
Local	M-113	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Fresno del Torote	17+412	17+735	0,32
Local	M-219/M-224	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de las travesías en Pozuelo del Rey	14+568	14+762	0,23
Local	M-523/M-524	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de las travesías en Villanueva de Perales	8+643	9+464	0,83
Local	M-617	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía de El Boalo	0+931	2+006	1,08
Local	M-617	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía de El Boalo	4+025	5+147	1,12
Local	M-618	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Torreloz	23+293	23+662	0,66
		ADECUACIÓN TRAVESÍAS				9,95



TIPO DE RED	CARRETERA	TIPO ACTUACIÓN	ACTUACION	PK inicio	PK final
2. ACONDICIONAMIENTOS, ENSANCHES Y MEJORAS					
Principal	M-505	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento entre Molino de la Hoz y Galapagar	7+500	15+500
Secundaria	M-104	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-104 del pk 0+239 al 14+382	0+239	14+382
Secundaria	M-204	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-204 del pk 19+100 al 26+800	19+100	26+800
Secundaria	M-209	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-209 del pk 2+490 a pk 5+700	2+490	5+700
Secundaria	M-311	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-311 del pk 3+600 al pk 4+670	3+600	4+670
Secundaria	M-311	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-311 entre los pk 12+800 al pk 20+300	12+800	20+301
Secundaria	M-404	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-404 entre los pk 52+300 al 59+800	52+384	59+758
Secundaria	M-507	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-507 entre los pk 31+450 al 33+620	31+436	33+620
Secundaria	M-513	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-513 entre los pk 12+700 al 16+500	12+733	16+570
Local	M-229	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-229 del pk 0+000 al 2+500	0+000	2+500
Local	M-229	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-229 del pk 10+700 al 12+000	10+700	12+000
Local	M-625	ACONDICIONAMIENTO	Acondicionamiento de la carretera M-625 del pk 0+000 al 14+800	0+012	14+750
		ACONDICIONAMIENTOS			
Secundaria	M-103	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-103 entre los pk 0+000 y 3+000	0+000	3+000
Secundaria	M-213	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-213 entre los pk 0+200 y 7+200	0+286	7+149
Secundaria	M-213	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-213 entre los pk 8+000 al 11+000	8+003	10+920
Secundaria	M-213	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-213 entre los pk 11+000 al 14+300	11+189	14+269
Secundaria	M-215	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-215 entre los pk 0+000 y 1+500	0+668	1+418
Secundaria	M-311	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-311 entre los pk 7+150 y 11+500	7+183	11+467
Secundaria	M-311	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-311 entre los pk 21+250 y 24+250	21+255	24+207
Local	M-225	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-225 entre los pk 0+046 y el 2+954	0+046	2+954
Local	M-235	ENSANCHES Y MEJORAS	Ensanche y mejora de la carretera M-235 entre los pk 0+046 y el 2+954	0+331	4+590
		ENSANCHES Y MEJORAS			
Principal	M-607	AMPLIACIÓN 2+1	M-607 entre Colmenar Viejo (M-609) y Cerceda (M-608)	35+200	47+000
Secundaria	M-404	AMPLIACIÓN 2+1	M-404 entre Griñón (M-407) y Ciempozuelos	16+000	39+000
		AMPLIACIONES DE CAPACIDAD 2+1			
Local	M-221	MEJORA RED LOCAL	Mejora de la carretera M-221 entre el pk 11+000 al 16+614	11+000	16+614
Local	M-316	MEJORA RED LOCAL	Mejora de la carretera M-316 entre el pk 0+234 y el 4+323	0+234	4+323
Local	M-621	MEJORA RED LOCAL	Mejora de la carretera M-621 entre el pk 0+000 y el 0+640	0+000	0+640
		MEJORAS RED LOCAL			
Principal	M-608	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Moralarzal	35+000	37+000
Secundaria	M-507	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Villamanta	M-507	M-507
Local	M-113	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía de Paracuellos del Jarama	1+987	2+675
Local	M-113	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Fresno del Torote	17+412	17+735
Local	M-219/M-224	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de las travesías en Pozuelo del Rey	14+568	14+762
Local	M-523/M-524	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de las travesías en Villanueva de Perales	8+643	9+464
Local	M-617	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía de El Boalo	0+931	2+006
Local	M-617	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía de El Boalo	4+025	5+147
Local	M-618	ADECUACIÓN TRAVESÍAS	Mejora de la travesía en Torrelodones	23+293	23+662
		ADECUACIÓN TRAVESÍAS			



TIPO DE RED	CARRETERA	TIPO ACTUACIÓN	ACTUACION	PK Inicio	PK final	LONGITUD km
3. EXPLOTACIÓN						
Principal	M-100	NUEVO ENLACE	Enlace de las carreteras M-100, M-111 y M-106	21+500		1,00
Principal	M-503	MEJORA DE ENLACE	Mejora de enlace de la M-503 y la M-50	12+400		1,00
Principal	M-506	NUEVO ENLACE	M-506 nuevo enlace pk 8+990	8+500		1,00
Principal	M-506	NUEVO ENLACE	M-506 nuevo enlace pk 19+600	19+600		1,00
Principal	M-506	NUEVO ENLACE	M-506 nuevo enlace pk 13,300	13+300		1,00
		NUEVO ENLACE / MEJORA ENLACE				5,00
Principal	M-406	MEJORA ENLACE MITMA	Mejora del enlace entre la M-406 y la A-5	0+000		1,00
Principal	M-600	MEJORA ENLACE MITMA	Mejora del enlace entre la M-600 y la AP-6	0+600		1,00
Principal	M-607	MEJORA ENLACE MITMA	Mejora del enlace de la M-607 con la M-40 en sentido Norte-Sur	13+000		1,00
Secundaria	M-206	MEJORA ENLACE MITMA	Mejora del enlace de pesas de la M-206 y M-45/M-50	12+000		1,00
Secundaria	M-404	MEJORA ENLACE MITMA	Mejora del enlace entre la M-404 y la A-4	37+000		1,00
Local	M-119	MEJORA ENLACE MITMA	Mejora del enlace entre la M-119 y la A-2	0+710		1,00
		MEJORAS ENLACE MITMA				6,00
Principal	M-111	ORDENACIÓN INTERSECCIONES / CONTROL DE ACCESOS	M-111 Acondicionamiento y reordenación de accesos hasta el pk 8+500. Duplicación entre el pk 8+500 y el enlace con la M-50	3+880	10+150	6,27
Principal	M-300	ORDENACIÓN INTERSECCIONES / CONTROL DE ACCESOS	Mejora intersección M-300 y M-224	17+500		1,00
Principal	M-300	ORDENACIÓN INTERSECCIONES / CONTROL DE ACCESOS	Mejora de intersección entre las carreteras M-300 y M-204	22+800		1,00
Principal	M-600	ORDENACIÓN INTERSECCIONES / CONTROL DE ACCESOS	M-600 entre M-510 y M-503	21+600	27+700	6,10
Secundaria	M-419	ORDENACIÓN INTERSECCIONES / CONTROL DE ACCESOS	Mejora de intersección entre las carreteras M-419 y M-404	0+000		1,00
		INTERSECCIONES Y CONTROL DE ACCESOS				15,37
Principal	M-45	CONCESIONES	Ampliación de un carril en tronco en todo el trazado de la M-45 de tres (3) actuales a cuatro (4). División de Concesiones.	0+000	34+800	34,80
Principal	M-45	CONCESIONES	Construcción de nuevo tramo de vías colectoras del PK 2+800 al PK 5+400 M-45, para completar las mismas en el entorno consolidado de Leganés. División de Concesiones.	2+800	5+400	2,60
Principal	M-45	CONCESIONES	Ampliación enlace M-45 con carretera Villaverde-Getafe y posible construcción accesos peatonales entre Getafe y Villaverde. División de Concesiones.	6+650	7+250	1,25
Principal	M-45	CONCESIONES	Ampliación del enlace M-45 con Leganés habilitando salida en dirección hacia M-40. División de Concesiones.	5+400	5+800	0,90
Principal	M-45	CONCESIONES	Nuevo ramal de acceso desde M-45 a Parquesur. División de Concesiones.	5+100	5+700	1,20
Principal	M-45	CONCESIONES	Mejoras de trazado y capacidad en enlace con autovía A-4 y nuevo ramal desde M-45 a Avda Andalucía. División de Concesiones.	ENLACE A4 - PK 9		1,00
Principal	M-45	CONCESIONES	Mejoras en enlace con autovía A-3. División de Concesiones.	ENLACE A3 - PK 19		1,00
Principal	M-45	CONCESIONES	Nuevo ramal de acceso desde M-45 a Parquesur. División de Concesiones.	ENLACE M 301 PK 11+200		1,00
		CONCESIONES				43,75



TIPO DE RED	CARRETERA	TIPO ACTUACIÓN	ACTUACION	PK Inicio	PK final
4. INTEGRACIÓN AMBIENTAL					
Principal	M-203	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Balsa de retención-filtración	8+700	
Principal	M-206	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Balsa de retención-filtración	6+000	
Principal	M-206	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente + pantalla	14+000	15+580
Principal	M-208	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Tratamiento de márgenes	6+000	8+000
Principal	M-300	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente	25+760	26+460
Principal	M-301	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Tratamiento de márgenes	10+000	11+000
Principal	M-406	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente + pantalla	5+600	7+320
Principal	M-406	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente + pantalla	8+360	9+340
Principal	M-407	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente + pantalla	4+890	6+160
Principal	M-502	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente + pantalla	1+830	2+390
Principal	M-503	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente + pantalla	9+230	11+150
Principal	M-505	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente	16+220	17+480
Principal	M-608	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Paso de Fauna	27+300	
Principal	M-608	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Paso de Fauna	12+500	
Secundaria	M-208	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Balsa de retención-filtración	6+500	
Secundaria	M-413	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Pavimento fonoabsorbente + pantalla	10+000	12+370
Local	M-618	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Balsa de retención-filtración	21+100	
Local	M-618	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Tratamiento de márgenes	11+800	12+000
Ramal	M-832	INTEGRACIÓN AMBIENTAL	Tratamiento de márgenes	3+400	3+900
		INTEGRACIÓN AMBIENTAL			



TIPO DE RED	CARRETERA	TIPO ACTUACIÓN	ACTUACION	PK inicio	PK final	LONGITUD km
5. RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS						
Principal	M-111	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-111	0+000	24+500	24,50
Principal	M-300	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-300 entre los pppk 5+600 y 13+187	5+600	13+187	7,59
Principal	M-302	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-302	0+000	9+180	9,18
Principal	M-501	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-501	0+000	60+000	60,00
Principal	M-502	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-502 entre los pppk 0+373 y 5+305	0+373	5+305	4,93
Principal	M-505	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-505	27+000	36+000	9,00
Principal	M-506	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-506	40+000	43+090	3,09
Principal	M-511	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-511	0+000	4+500	4,50
Principal	M-600	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici en la carretera M-600	0+000	51+000	51,00
Principal	M-607	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-607 entre los pppk 35+620 y 54+100	35+620	54+100	18,48
Principal	M-608	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-608	0+000	41+500	41,50
Principal	M-608	ADECUACIÓN CRUCE VÍA CICLISTA	Adecuación cruce pk 18+260 en la M-608 con ruta BTT ADESGAM			-
Principal	M-608	ADECUACIÓN CRUCE VÍA CICLISTA	Adecuación cruce pk 33+710 en la M-608 con ruta BTT ADESGAM			-
Secundaria	M-103	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-103	14+500	25+000	10,50
Secundaria	M-204	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-204	19+000	27+000	8,00
Secundaria	M-206	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-206	0+000	7+501	7,50
Secundaria	M-219	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-219	0+000	15+500	15,50
Secundaria	M-307	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-307	2+800	8+000	5,20
Secundaria	M-404	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-404	0+000	60+000	60,00
Secundaria	M-507	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-507	0+000	17+000	17,00
Secundaria	M-510	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-510	41+000	49+000	8,00
Secundaria	M-512	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-512	0+000	22+000	22,00
Secundaria	M-604	ADECUACIÓN CRUCE VÍA CICLISTA	Adecuación cruce pk 15+140 en la M-604 con ruta BTT Lozoya			-
Local	M-121	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-121	0+000	4+500	4,50
Local	M-313	NUEVOS CARRILES BICI	Carril bici paralelo a la carretera M-313	6+230	17+660	11,43
		NUEVOS CARRILES BICI				403,40
6. PROGRAMAS COMPLEMENTARIOS						
Principal	M-215	PATRIMONIO HISTÓRICO	Ampliación puente sobre Río Tajuña en Ambite			

Las Actuaciones medioambientales que se recogen en el Cuadro 4. Integración ambiental, se concretan de la siguiente manera:

- Pasos de fauna: la carretera M-608 destaca sobre el conjunto de la red en incidencias relacionadas con el atropello de animales. Se ha seleccionado las zonas donde resulta técnicamente viable la construcción de paso de fauna sin producir alteraciones significativas en el entorno:
 - P.k. 12+500. Reserva de la Biosfera. Corredor Ecológico del Lozoya.
 - P.k. 27+300. Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.
- Renaturalización de taludes y otros espacios aledaños: Se han seleccionado carreteras cuyo ámbito de influencia se encuentra mayoritariamente incluido en algún espacio natural protegido. A partir de este criterio, se identifican áreas anejas a la plataforma que se encuentren en estados de degradación o sujetas a deterioro.



Carretera	P.K.o	P.K.f	Comentario
M-832	3+400	3+900	Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama
M-618	11+800	12+000	Parque Regional Cuenca Alta del Manzanares
M-208	6+000	8+000	Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama
M-301	10+000	11+000	Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama

- Balsas de retención de sedimentos. Se localizan en puntos de cruce con cauces naturales sensibles o que cuentan con áreas sensibles inmediatamente aguas abajo.

Carretera	P.K.o	Comentario	Cauce
M-206	6+000	Lagunas de Cerro Gordo a 2.300 m aguas abajo	Río Henares
M-208	6+500	Lagunas de Velilla a 800 m aguas abajo	Arroyo de Pantueña
M-203	8+700	Parque Regional	Río Jarama
M-618	21+100	Charca de Los Camorchos. Parque Regional	Arroyo de Los Carboneros

- Medidas contra el ruido: instalación de pavimentos fonoabsorbentes y pantallas acústicas en las siguientes carreteras y puntos kilométricos:

Carretera	P.K.o	P.K.f	Comentario
M-206	14+000	15+580	San Fernando de Henares. Alta población expuesta
M-300	25+760	26+460	Alcalá de Henares. Alta población expuesta. Hay un instituto
M-406	5+600	7+320	Leganés. Alta población expuesta. Hay hospitales, residencias de ancianos y colegios
M-406	8+360	9+340	Leganés. Alta población expuesta. Colegio público.
M-407	4+890	6+160	Fuenlabrada. Alta población expuesta. Colegios públicos.
M-413	10+000	12+370	Arroyomolinos. Alta población expuesta.
M-502	1+830	2+390	Pozuelo de Alarcón. Alta población expuesta. Colegio público.
M-503	9+230	11+150	Pozuelo de Alarcón y Majadahonda. Alta población expuesta. Colegios y hospitales.
M-505	16+220	17+480	Galapagar. Una escuela infantil en el límite de la zona.



Análisis de las alternativas consideradas

Respecto a la manera en cómo se ha efectuado el análisis, valoración y selección de las alternativas del PCCM, la comparación entre las mismas se ha realizado a partir de cinco de los siete criterios utilizados para trazar las líneas maestras o estrategias del PCCM.

Señalar además que en el DIE la valoración de impactos ambientales se ha efectuado sobre la alternativa 2 (seleccionada), sin hacer una comparación con el resto de alternativas. En este sentido, dada la amplitud de actuaciones que recoge globalmente el PCCM y por tanto, de cada alternativa, desde el punto de vista ambiental, se hace necesario realizar un análisis y valoración ambiental de manera más concreta de las actuaciones o grupo de actuaciones del PCCM, con el objetivo segregar la componente ambiental de otras consideraciones técnicas.

A estos efectos, en el cuerpo del presente informe, se señalan una serie de indicaciones de cómo plantear y tener en cuenta las alternativas del planeamiento, no a escala de proyecto, pero sí a una escala adecuada que permita una comparativa y una toma de decisiones más conveniente.

3. DETERMINACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, como documento de planificación, debe ser sometido, conforme a lo establecido en el artículo sexto de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria:

Artículo 6. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.

1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo;

De acuerdo con el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, “el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas”. Las consultas concretas realizadas en este expediente se encuentran detalladas en el epígrafe específico dentro de “Antecedentes”.

En virtud del artículo 19 de la Ley 21/2013, la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, teniendo en cuenta la documentación presentada, las consultas realizadas (resumidas en Anexo I) y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V, esta Dirección General determina que el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente debido a los potenciales efectos que las actuaciones derivadas de la misma puedan tener sobre los siguientes aspectos:

- Hidrología y calidad de las aguas
- Suelos, tanto en lo que respecta a la contaminación como a su ocupación
- Calidad del aire



- Cambio climático
- Medio ambiente sonoro
- Paisaje
- Patrimonio cultural e histórico
- Afección a fauna y flora
- Afección a espacios naturales protegidos y Red Natura 2000
- Consumo de recursos y materias primas
- Efectos sobre la población y salud humana

A tal efecto a continuación se incluye en este informe el documento de alcance previsto en el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y mediante el cual se delimita la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el estudio ambiental estratégico que forme parte del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032.

4. DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Conforme al artículo 20 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, teniendo en cuenta el presente documento de alcance el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico en el que se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación de la Estrategia, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación del mismo.

El estudio ambiental estratégico se considerará parte integrante del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 y contendrá, como mínimo, la información señalada en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, así como aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad según se determina en dicho artículo.

Al efecto de poder realizar un adecuado análisis y comparación con la cartografía territorial y sectorial existente y para su integración en un SIG con otros expedientes de evaluación ambiental estratégica, deberán remitir la cartografía en formato digital vectorial, preferiblemente en formato shapefile (extensión ".shp") tanto de la situación actual como de las nuevas propuestas del plan.

4.1 Nivel de detalle exigido al Estudio Ambiental Estratégico

De manera general, cabe resaltar que la información que se suministre debe tener el detalle suficiente para permitir un diagnóstico ambiental coherente con las características de la Comunidad de Madrid y los objetivos del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 (PCCM 2025-2032).

Deberá incluirse un apartado en el cual se desarrolle la toma en consideración de las sugerencias/alegaciones de las Administraciones Públicas y Público consultados (cuyo resumen se incluye en el Anexo I de este informe).

Teniendo en cuenta las citadas sugerencias realizadas por los organismos que han participado en el procedimiento respecto a sus competencias específicas, y considerando lo señalado en el anexo IV de la Ley 21/2013, el promotor elaborará un estudio ambiental estratégico que deberá incluir lo siguiente:



4.1.1 Un esbozo del contenido, objetivos principales del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 y relaciones con otros planes y programas pertinentes

El documento incluirá los objetivos del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 y un esbozo de las principales decisiones adoptadas.

Deben especificarse las relaciones del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 con otros planes y programas a fin de comprobar la posible concurrencia con ellos y las medidas que deban adoptarse en relación con su posible complementación, asegurando que todos los efectos ambientales significativos de cada uno son convenientemente evaluados y teniendo en cuenta las fases de los procesos de decisión, para evitar la duplicidad de evaluaciones, de acuerdo con la disposición adicional quinta de la Ley 21/2013.

En este sentido, los objetivos del PCCM 2025-2032 deberán tener en cuenta los siguientes planes y estrategias puestas de manifiesto en las consultas recibidas durante la exposición pública, en particular:

- Estrategia estatal por la bicicleta (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA)
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (MITMA)
- Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente
- Estrategia de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2022-2030
- Estrategia de energía, Clima y Aire – Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid
- Estrategia Española de Economía Circular España Circular 2030
- Estrategia de Gestión Sostenible de los residuos de la Comunidad de Madrid (2017-2024)
- Estrategia de Seguridad Vial 2022-2023

De acuerdo con lo señalado por el Área de Calidad Atmosférica, en el Estudio Ambiental Estratégico se deberá analizar cómo el PCCM considera los objetivos de la estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, Plan Azul+ y su documento de revisión, y los incorpora en el mismo, en particular con las líneas del sector transporte.

De igual manera, se deberán analizar las medidas y objetivos propuestos en la nueva Estrategia de Energía, Clima y Aire-Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid. En concreto, las recogidas en las siguientes áreas de actuación de su Anexo 1:

- A-1 Uso eficiente de los medios de transporte y promoción del transporte público (promover una movilidad sostenible). Su principal meta es la reducción en un 23 % de los recorridos realizados en vehículo privado para el 2030.
- A2- Apoyo al cambio modal (Promover la movilidad activa y saludable, el uso del vehículo compartido y la creación de aparcamientos disuasorios)
- A8 Actuaciones sobre infraestructuras de transporte de la Comunidad de Madrid (Implantar medidas para la prevención de los impactos del cambio climático en el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras de transporte).

La Dirección General de Salud Pública propone como objetivo estratégico la “Movilidad Saludable”, vehiculado a través de dos perspectivas: minimizando la contaminación generada por el sistema de movilidad (emisiones de NO₂ y partículas y ruido, principalmente) y promoviendo una movilidad más



activa. Desde el punto de vista sanitario/ambiental esa Dirección General considera que el PCCM debería ser transversal con los siguientes planes o programas:

- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático
- Plan Nacional de Salud y Medio Ambiente
- Plan de Protección Civil
- Otros programas del ámbito ambiental como el Plan Marco de Acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación por partículas aéreas inferiores a 10 micras (PM10), partículas inferiores a 2,5 micras (PM2,5), dióxido de nitrógeno (NO2), ozono (O3) y dióxido de azufre (SO2).

4.1.2 Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no desarrollar el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032

Se deberá analizar la situación actual del medio ambiente en el ámbito madrileño, en relación con las principales normas, políticas y programas ambientales establecidos.

A través del estudio inicial del medio se establecerán indicadores que se utilizarán para medir y describir las condiciones de referencia y comparar alternativas, evaluar el cumplimiento de los objetivos ambientales del plan y realizar el seguimiento ambiental.

Por otra parte deberá evaluarse el grado de ejecución de los objetivos ambientales fijados en los planes de carreteras de los periodos anteriores.

Asimismo, deberá analizarse una previsión de futuro que considere la Alternativa cero, que implica la no realización del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 propuesto.

4.1.3 Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032

Con base en el punto anterior y en relación con las áreas ambientales más destacadas de acuerdo con las normas, políticas y programas ambientales (zonas Red Natura 2000, espacios naturales protegidos, montes preservados, vías pecuarias, etc.), deberán identificarse y valorarse ambientalmente las zonas que podrían verse afectadas, teniendo en cuenta el grado de concreción del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032.

De acuerdo con lo señalado en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, en el estudio del cruce con zonas sensibles deberían tenerse en cuenta, además de la afección a los ENP y Red Natura 2000 de la Comunidad de Madrid, la afección de las nuevas infraestructuras a los hábitats de interés comunitario (HIC), así como a la red de zonas húmedas de la Comunidad de Madrid, a las de aves esteparias y a corredores ecológicos.

En el Plan se debe estudiar convenientemente la necesidad de mantener la conectividad para la fauna que evite la fragmentación de hábitats tanto para las nuevas carreteras, duplicaciones y ampliaciones de capacidad como en los puntos negros identificados de atropellos de fauna. Se debe estudiar la implantación de nuevos pasos de fauna.

En este sentido se tendrá especialmente en cuenta nuevos pasos de fauna y vallados protectores en la M-608 (entre Venturada y Villalba) y M-607 (entre Colmenar y Cerceda), que se interponen entre el



monte de El Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y concentran gran porcentaje de los atropellos en las carreteras de la región, estando prevista la ampliación de su capacidad; en la M-600, que va ser objeto de prolongación y desdoblamiento en parte de su trazado; así como en la M-501 autovía de los pantanos, lugares todos ellos de gran interés y necesidad de mantener la conectividad para la fauna. Se está haciendo un gran esfuerzo para que el lince ibérico (*Lynx pardinus*) recupere sus antiguos territorios, para lo cual está prevista su reintroducción en la Comunidad, coincidiendo los lugares óptimos para la especie con aquellos afectados por la fragmentación que originan estas carreteras.

En lo referente al estudio de atropellos, además de identificar las zonas de mayor ocurrencia de este tipo de incidentes sería necesaria incluir en el Plan de carreteras una propuesta de medidas atenuadoras como el estudio de implantación de nuevos pasos de fauna en los puntos negros, vallados que conduzcan a la fauna al lugar de paso, implantación de señalización con detección de presencia de animales grandes próximos a cruzar, mantenimiento temprano de márgenes (podas y desbroces) en lugares de mayor incidencia, así como el control de poblaciones presa (conejo) en taludes y terraplenes en ciertas carreteras del sur de la Comunidad.

De acuerdo con lo señalado en el escrito de la asociación Ecologistas en Acción, deberían tenerse en cuenta en la actuaciones del Plan las IBA's (Áreas Importantes de Aves). Estas áreas, de acuerdo con la definición de la Comisión Europea, "son áreas que desempeñan un papel clave en la protección de las aves y la biodiversidad, cuya identificación forma parte de un proyecto global, elaborado por BirdLife International. Las IBA's de la Comunidad de Madrid han sido cartografiados por SEO Birdlife (<https://seo.org/cartografia-iba/>).

Para la construcción de nuevas carreteras y ampliación de las existentes, deberá establecerse la obligación de realizar una cartografía, a escala de proyecto de ejecución, ubicando los hábitats señalados en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal y los que se identifiquen en los trabajos de campo que deben realizarse para comprobar si hay Hábitat de interés Comunitario (HIC) no detectados. Esta cartografía abarcará la zona que se prevé pueda verse afectada por el proyecto de ejecución más una franja de protección. Este estudio estará firmado por técnico competente, se realizará en una o varias etapas según la época fenológica de las especies y deberá ser informado por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal.

De acuerdo con lo señalado por el Área de Calidad Atmosférica, el Estudio Ambiental Estratégico deberá incluir un estudio de contaminación atmosférica, un estudio de emisiones de gases de efecto invernadero e incidencia del PCCM sobre el cambio climático y un estudio de la contaminación acústica.

4.1.4 Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, incluyendo en particular los problemas relacionados con las zonas de especial importancia medioambiental, como las designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000

El Estudio Ambiental Estratégico debe permitir conocer los problemas ambientales que existen en el ámbito del PCCM, especialmente en las zonas con especial importancia designadas en aplicación de la normativa sobre protección y conservación de espacios naturales y de especies amenazadas, o por la relevancia de otros de sus valores naturales. Se debe prestar especial atención a las acciones del Plan que puedan afectar directa o indirectamente a la viabilidad o al estado de conservación de los espacios o especies.



En relación con las actuaciones previstas en el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, se indicará cómo se ha integrado la necesidad de protección de todos aquellos ámbitos relevantes desde el punto de vista de conservación del medio natural de la Comunidad de Madrid.

Se analizará la contribución actual de los terrenos afectados a la mitigación del cambio climático. Entre otros aspectos deberá analizarse el papel de los terrenos en la conectividad entre zonas relevantes a efectos ambientales y respecto a la permeabilidad territorial. En este sentido, como indica la Dirección General de Urbanismo, los corredores ecológicos, incluidos en el estudio *Planificación de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid: identificación de oportunidades para el bienestar social y la conservación del patrimonio natural*, se diseñaron para completar y unir entre sí los distintos espacios protegidos.

En el análisis de alternativas de las actuaciones del PCCM, para garantizar la protección de la Red Natura 2000, deben integrarse criterios no considerados, como la relativa a la afección a la citada Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad de Madrid.

(<https://www.comunidad.madrid/servicios/urbanismo-medio-ambiente/estudios-planificacion-sectorial>)

4.1.5 Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración

Según la documentación presentada, una de las motivaciones fundamentales del PCCM es la sostenibilidad ambiental de acuerdo con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible. En consecuencia, a nivel general, deberán considerarse los objetivos para una movilidad sostenible de la citada estrategia y su concreción al ámbito del PCCM.

Para cada factor del medio (espacios protegidos, biodiversidad, especies amenazadas, salud humana, patrimonio cultural, etc.) deberán establecerse los criterios que derivan de la normativa ambiental de los diferentes rangos jerárquicos (internacional, comunitario, estatal y autonómico) así como de planes sectoriales o estrategias relacionados. A estos efectos y de forma general deberán considerarse los criterios ambientales relacionados en el Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Si del análisis realizado, según lo indicado en este documento de alcance, se concluye que puede existir incompatibilidad con algún instrumento de planificación, o que puede haber algún impacto significativo sobre algún factor del medio o aspecto ambiental del territorio, deberán establecerse objetivos ambientales adicionales encaminados a la minimización o corrección del impacto.

En materia de **aguas**, de acuerdo con lo indicado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, toda actuación que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medida horizontalmente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación, y en particular las actividades mencionadas en el artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. En el diseño de la infraestructura viaria se prestará especial atención a los estudios hidrológicos, con el objeto de que el diseño de las obras asegure el paso de las avenidas extraordinarias.

Por otra parte, el Área de Calidad Hídrica considera conveniente que en la evaluación ambiental de las actuaciones del Plan de Carreteras 2025-2032, en relación con los recursos hídricos, se tenga en cuenta el cumplimiento de los objetivos establecidos en la normativa e instrumentos de planificación en la materia, como la Directiva Marco del Agua y la planificación hidrológica, así como a los establecidos en otros planes o estrategias de carácter ambiental que contemplan la gestión de dichos



recursos, como la Estrategia Española de Economía Circular 2030, el I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023, y la Estrategia de Gestión Sostenible de los residuos de la Comunidad de Madrid (2017-2024).

En materia de **vías pecuarias**, de acuerdo con las conclusiones señaladas por el Área de Vías Pecuarias, se deberá tener en cuenta el marco legal (Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid) a la hora de redactar los proyectos de las diferentes propuestas que se incluyen en el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032.

En materia de **residuos**, de acuerdo con lo señalado por el Área de Planificación y Gestión de Residuos, cualquier intervención requerirá la realización de un estudio histórico de usos para el área de actuación que permita identificar la existencia de actividades potencialmente contaminantes o los posibles focos de contaminación, tanto actuales como históricos.

En materia de **movilidad**, diversos ayuntamientos y asociaciones solicitan nuevas actuaciones en relación con la movilidad en bicicleta, de acuerdo con los objetivos de la Estrategia estatal por la bicicleta. En este sentido se recoge la importancia del uso de la bicicleta como medio de transporte interurbano, complementario a su uso urbano, entre poblaciones que distan pocos km entre sí, ayudaría a reducir las emisiones de CO₂ en trayectos cortos donde la bicicleta es una alternativa factible al uso de vehículos a motor, y fomentaría la práctica deportiva de la bicicleta por parte de los ciudadanos. Para avanzar hacia este objetivo hay que hacer notar que entre las barreras al uso de la bicicleta como medio de transporte se encuentra fundamentalmente la falta de una infraestructura viaria segregada en vías principales que evite la percepción de peligrosidad de los potenciales usuarios.

En materia de **espacios protegidos, biodiversidad y especies amenazadas**, además de lo recogido en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, la Dirección General de Urbanismo considera que deberían tenerse en cuenta los corredores ecológicos, incluidos en el estudio *Planificación de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid: identificación de oportunidades para el bienestar social y la conservación del patrimonio natural*, los cuales se diseñaron para completar y unir entre sí los distintos espacios protegidos. En interés de preservar la movilidad de las distintas especies animales, se sugiere que se tenga en cuenta el contenido del citado estudio. En el caso de que una nueva carretera, un desdoblamiento o una ampliación de capacidad se superpusiera a uno de estos corredores, deberían estudiarse medidas correctoras de la barrera que pudiera causarse con la implantación más adecuada de pasos de fauna y de sistemas de canalización hacia ellos.

En materia de **calidad de aire, contaminación atmosférica y cambio climático**, diversos ayuntamientos y otras administraciones ponen de manifiesto los problemas de ruido, contaminación y emisiones generados por las infraestructuras viarias, por lo que se realizarán los estudios correspondientes con el objetivo de cumplir la normativa correspondiente, tal y como señala el Área de Calidad Atmosférica.

4.1.6 Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la flora, la fauna, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios,



acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos

La evaluación de los probables efectos del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 sobre el medio ambiente se realizará para cada una de las alternativas presentadas, de manera adecuada al detalle del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032.

Se evaluarán, de manera global, para cada medida prevista sus posibles repercusiones al menos sobre la diversidad biológica y geológica, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, la población, la salud humana, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, el paisaje, y, cuando proceda, sobre la interrelación entre estos factores.

De la evaluación practicada se concluirán los efectos ambientales significativos de cada alternativa del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, de manera que permitan su comparación.

Los aspectos relevantes puestos de manifiesto y que deberán ser analizados son:

- La incidencia de las infraestructuras de transporte en proceso de evaluación sobre las poblaciones de avifauna amenazada, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, la fragmentación de los hábitats.
- La ocupación y alteración del suelo, el aumento del riesgo de erosión.
- Las alteraciones del régimen hidrológico, del transporte de sedimentos y el empeoramiento de la calidad de las aguas en los sistemas fluviales.
- Pérdida, degradación y fragmentación de hábitats naturales y seminaturales en general. En particular, alteración de los hábitats esteparios.
- Afectación y aumento de mortalidad de la fauna por atropello.
- Posible incidencia negativa de las actuaciones sobre espacios naturales protegidos, entre ellos los espacios de la Red Natura 2000, sobre áreas de importancia para especies con problemas de conservación o sobre zonas de protección de la fauna.
- Alteración del paisaje por impacto visual, pérdida de naturalidad por intromisión de elementos artificiales. Efectos negativos sobre el paisaje urbano y el patrimonio arquitectónico.
- Riesgo de afectación al patrimonio histórico y cultural por la ejecución de las obras.
- Efectos sobre la salud humana por incremento de los niveles de contaminación acústica y atmosférica durante la fase de ejecución de las obras y en la situación postoperacional. Efectos de la contaminación atmosférica y acústica sobre la población y la salud humana.
- Modificación de los usos del suelo por ocupación de una importante superficie de los suelos rústicos.
- Incremento en la generación de residuos, como materiales inertes, residuos de construcción y demolición en la fase de construcción.
- Consumo de materiales para la construcción de nuevas infraestructuras (extracción, producción y transporte).
- Pérdida de servicios ecosistémicos y consecuente disminución de la resiliencia frente al cambio climático debida a la ocupación de determinados territorios por las infraestructuras.

En relación con las afecciones arriba relacionadas, deberán analizarse los efectos acumulativos y sinérgicos que pueda producir el PCCM en adición a otros planes de infraestructuras en tramitación (infraestructuras ferroviarias, infraestructuras eléctricas, parques solares fotovoltaicos, etc.). Dichos



efectos acumulativos y sinérgicos se tendrán en cuenta a escala comarcal y de la Comunidad de Madrid y de manera especial en cuanto a las afecciones de orden territorial más susceptibles en este sentido, como las alteraciones paisajísticas, la fragmentación de los hábitats, la pérdida o alteración de los hábitats esteparios, los cambios de usos del suelo y la homogeneización del territorio.

De acuerdo con lo señalado en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, se considera conveniente incluir en el futuro documento ambiental un análisis específico de los posibles efectos que cada una de las actuaciones propuestas pudieran generar en los valores naturales y en los espacios protegidos, si se vieran afectados, estableciéndose una serie de limitaciones, cuando así sea preciso, para garantizar la protección y la conservación de los valores naturales y reducir las posibles afecciones mediante la aplicación de medidas preventivas, atenuadoras y correctoras.

Las nuevas infraestructuras afectan a los siguientes espacios de interés:

Act.	Carretera	Afección
Nueva carretera	M-205	PR Sureste, zonas esteparias ZEC ES3110006 Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid
	M-410 Extensión E	Discurre dentro del Corredor de la Sagra y de los Yesos
	M-410 Extensión O	PR Curso medio del río Guadarrama. ZEC ES3110005 Cuenca del río Guadarrama
	M-415	Zona de interés para aves esteparias
	M-600 O	PR del Curso Medio del río Guadarrama. ZEC ES3110005 Cuenca del río Guadarrama
Duplicaciones	M-100	Zona de interés para aves esteparias
	M-300	Zona de interés para aves esteparias
	M-410	Zona de interés para aves esteparias
	M-600	Cruza ZEC "Cuenca de los ríos Alberche y Cofío" del km 40 al 44 Corredor de la Sagra en km 45 (conectividad)
	M-121	Zona de interés para aves esteparias
Ampliación	M-601	PR Cuenca Alta del Manzanares.
	M-608	PR Cuenca Alta del Manzanares.

Fuente: Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal

4.1.7 Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo

Determinadas las actuaciones o los grupos de actuaciones del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 susceptibles de producir impactos negativos significativos sobre algún elemento del medio ambiente, y una vez decidida la elección de alternativas, deberán instrumentarse los mecanismos



adecuados para la prevención, corrección y compensación de los impactos ambientales significativos de la alternativa elegida.

Se concluirán una serie de Directrices de actuación relacionadas con los efectos ambientales significativos previamente determinados, con el nivel de detalle adecuado al detalle de la actuación.

De acuerdo con lo señalado en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, para evitar efectos apreciables, directos o indirectos, sobre las figuras de protección de su competencia y sobre las especies protegidas, es necesario que se tengan en cuenta las consideraciones realizadas indicadas en su informe y en particular las siguientes condiciones, además de las medidas propuestas en la documentación recibida y que resulten complementarias:

- Con respecto a la minimización de impacto por la ejecución de los proyectos derivados del Plan, además de las condiciones ya descritas, se tendrán en cuenta las siguientes:
 - No se afectarán las zonas húmedas existentes y se dotarán a los drenajes transversales y longitudinales de estructuras que faciliten el escape de anfibios, reptiles y pequeños mamíferos, dotándolas de rampas o similares.
 - Se respetarán los ejemplares de las especies de flora recogidas en el Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles singulares. En ningún caso se apearán los ejemplares arbóreos, de cualquier calibre, de las especies catalogadas, debiéndose señalar su presencia antes de realizar los desbroces u otras actuaciones.
 - En el caso de que se vean afectados árboles singulares catalogados, se deberá considerar la legislación que regula los árboles singulares.
 - Se recomienda que la ejecución de las obras evite el periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 15 de agosto. Las obras se realizarán únicamente en horario diurno. Para aquellas actividades que, por su naturaleza, produzcan efectos que pudieran transmitirse a las especies protegidas (ej. actuaciones que requieran de la utilización de maquinaria pesada, las que provoquen emisiones de ruidos fuertes, etc. tanto en ejecución de obras como en actuaciones de mantenimiento), se realizarán fuera del periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de agosto.
 - Las actuaciones alejadas de los núcleos urbanos se realizarán preferentemente en horario diurno, evitando en estas zonas y para aquellas actuaciones que provoquen mayor emisión de ruido y usen maquinaria pesada, las horas de mayor actividad para la fauna, al amanecer y durante el anochecido.
 - Se estima necesario incluir instalaciones que favorezcan la fijación de poblaciones de aves como aviones, vencejos, golondrina, cernícalos, carraca, lechuza y mochuelo, así como de quirópteros. Estas adaptaciones pueden consistir en la instalación de cajas nido, la habilitación de espacios bajo cubierta, tejas y ladrillos adaptados, fisuras artificiales, etc. Las cajas refugio para quirópteros se colocarán en paredes de construcciones, postes y troncos de árboles, a una altura mínima de 4 m (mejor 5-8 m), orientadas hacia zonas abiertas, en el exterior de arboledas o en árboles aislados. Se evitará su colocación junto a ramas.
- Con respecto a residuos y vertidos:
 - Los residuos generados se segregarán en origen para su posterior tratamiento por gestor autorizado. Una vez finalizada la obra y retirados todos los residuos, y materiales, la zona debe quedar limpia.



- El almacenamiento de sustancias peligrosas debe ser en un lugar cubierto, seguro, limpio y ordenado, alejados de aquellas actividades que impliquen un riesgo potencial. Se aconseja disponer de medidas preventivas (bandejas, cubetos) en las zonas de almacenamiento de sustancias peligrosas. Los materiales utilizados para recoger o absorber sustancias peligrosas, serán residuos peligrosos y se gestionarán como tal.
 - Se evitará el realizar la limpieza y mantenimiento de los vehículos y maquinaria en las zonas situadas en el medio natural. En caso de ser necesario, los mantenimientos y reparaciones de la maquinaria se realizarán empleando un elemento impermeable (plástico, tela, etc.) bajo la máquina a revisar.
 - Será necesario que la parcela se mantenga siempre libre de residuos y materiales dispersos.
- Con respecto a las afecciones lumínicas:
 - En el caso de iluminación exterior, las luminarias se diseñarán y ubicarán de tal forma que se prevenga la contaminación lumínica evitando el flujo lumínico radiado por encima del plano horizontal (flujo hemisférico superior), la intrusión lumínica en zonas con vegetación que son refugio de la fauna y el deslumbramiento. Utilizar luminarias que tengan el vidrio refractor de cerramiento plano y transparente, para evitar afectar los hábitos de las especies nocturnas.
 - Para proteger la fauna, se aconseja la no utilización de herbicidas en las labores de mantenimiento de zonas verdes y jardinería e infraestructuras verdes. Especialmente, se cumplirá lo indicado en el Reglamento de ejecución (UE) 2017/2324 de la Comisión de 12 de diciembre de 2017 que renueva la aprobación de la sustancia activa glifosato con arreglo al Reglamento (CE) 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios, y modifica el anejo del Reglamento de Ejecución (UE) 540/2011 de la Comisión.
 - Igualmente no podrán utilizarse plaguicidas, insecticidas, rodenticidas y otros productos químicos que por sus características provoquen perturbaciones en los sistemas vitales de la fauna silvestre que potencialmente utilice este entorno como zona de alimentación, en particular la avifauna insectívora y granívora, los pequeños roedores o las especies que precisan el consumo de insectos en determinadas etapas de su vida (periodo de cría de los pollos en las aves, etapas iniciales del crecimiento, etc.); excepto en el caso de plaga declarada oficialmente, conforme a la Ley 43/2002 de Sanidad Vegetal, en cuyo caso se habilitarán oficialmente los productos y métodos a emplear.
 - En todo caso, si la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal considera que en el desarrollo de las actuaciones del Plan se produce o se pudiera producir afección alguna a las especies catalogadas, se podrán tomar medidas adicionales de protección.

De acuerdo con lo señalado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, en la redacción de los proyectos que surjan en aplicación del Plan se tendrá en cuenta en todo momento la necesidad de adecuar la actuación a la naturalidad de los cauces y, en general, del dominio público hidráulico, y, en ningún caso, se intentará que sea el cauce el que se someta a las exigencias del proyecto. Será necesario estudiar con detalle los cruces de tales vías con los cauces naturales, de forma que se mantengan las características de éstos. Se sugiere, en relación con estas obras de cruce, que se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. Se deberán respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua. En los puntos de cruce, el proyecto definitivo deberá contemplar la restauración de los cauces en una longitud, tanto aguas arriba, como aguas abajo, que supere la zona de influencia de las obras. En las zonas donde las carreteras o caminos



discurren paralelos a algún cauce, deberá evitarse la afección al mismo y se cuidará expresamente el drenaje de los terrenos.

El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en una zona donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas. Para ello se controlará la escorrentía superficial que se origine en esta área mediante la construcción de un drenaje alrededor del terreno ocupado, destinado a albergar estas instalaciones. El drenaje tendrá que ir conectado a una balsa de sedimentación. También se puede proteger a los cauces de la llegada de sedimentos con el agua de escorrentía mediante la instalación de barreras de sedimentos.

Se llevará a cabo una gestión adecuada de los residuos, tanto sólidos como líquidos. Las superficies sobre las que se dispongan los residuos serán totalmente impermeables para evitar afección a las aguas subterráneas. En cuanto a los posibles residuos líquidos peligrosos que se generen, se adoptarán las medidas adecuadas para evitar la contaminación del agua, estableciendo áreas específicas acondicionadas, delimitadas e impermeables para las actividades que puedan causar más riesgo, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria o vehículos empleados.

De acuerdo con lo señalado por el Área de Calidad Atmosférica, se establecen una serie de medidas concretas a tener en cuenta en los nuevos desarrollos o actuaciones sobre carreteras que se realicen como consecuencia de la ejecución del plan, encaminadas a la mejora de la calidad del aire y minimización de la contaminación atmosférica:

- En relación a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, del PCCM se deberá incluir al menos los siguientes criterios, para su incorporación en los pliegos de contratación de las obras:
 - Cálculo de la huella de carbono de las obras de ampliación, remodelación, construcción, etc. de carreteras.
 - Estimación de las emisiones generadas en fase de explotación por las distintas soluciones planteadas, según rasantes, anchura de calzada, carriles, velocidad, etc.
 - Criterios de iluminación eficiente de la red viaria.
 - Criterios de diseño de pantallas acústicas.
 - Rendimiento de las especies vegetales seleccionadas para las labores de restauración, en función de su capacidad de secuestro de carbono.
- En relación al régimen administrativo aplicable a actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera:
 - Las actividades a ejecutar, así como aquellas plantas auxiliares, asociadas a la construcción de carreteras como pueden ser plantas de hormigón, plantas de trituración de áridos, grupos electrógenos de potencia térmica nominal igual o mayor a 1 MW, etc. así como cualquier otra actividad catalogada según el anexo IV de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre y modificaciones posteriores estarán sometidas a régimen administrativo. La construcción, montaje, explotación, traslado o modificación sustancial, de aquellas actividades que figuren como grupo A y B, estarán sometidas a Autorización por parte de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, mientras que las que figuren como grupo C deberán ser notificadas a la citada Dirección General.
- En relación a la generación de partículas difusas durante las obras, se deberán considerar las siguientes medidas:



- Se estudiará el régimen predominante de los vientos para la ubicación de aquellas actividades generadoras de partículas difusas, como zona de instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, etc. evitando que los acopios o actividades con mayor afección en este sentido puedan afectar al núcleo de población. En cualquier caso, se estimará la necesidad de implantar medidas cortavientos o incluso en aquellos casos que sea posible, se realizarán en condiciones confinadas, bajo cubierta o protegidas convenientemente de la acción del viento.
 - Las vías de acceso a las zonas de obra, los viales interiores, las explanadas de acopio, etc. estarán constituidos por materiales con alto grado de compactación y se mantendrán limpios de acumulaciones de polvo no controladas. Se realizarán riegos periódicos que se intensificarán en épocas de sequía o de vientos intensos.
 - En lo que respecta a la disposición de los acopios de material susceptible de generar emisiones difusas, se considerará lo siguiente:
 - Los acopios deberán estar limitados en altura, de manera que, por un lado, se garantice la seguridad de los trabajadores y, por otro, se reduzca la dispersión de partículas a la atmósfera.
 - El número de acopios será el menor posible. Es preferible menos acopios más grandes que muchos pequeños.
 - Con carácter general, se reducirá la velocidad y la altura de caída de material a los acopios
 - Los acopios se colocarán preferentemente de manera que su eje longitudinal sea paralelo a la dirección de los vientos predominantes.
 - Se instalarán apantallamientos perimetrales para proteger los acopios de material del viento, ya sea mediante vallas, plantaciones, montículos o taludes.
 - Se cubrirán con lonas las cajas de los camiones de transporte de tierras y rocas que deban circular por las carreteras de la zona, con el fin de que no se produzcan emisiones de partículas que puedan incidir negativamente en el estado de dichas carreteras, en la seguridad vial de los vehículos que transiten por ellas o en la calidad de vida de la población adyacente.
 - Durante momentos de fuertes vientos, se limitarán las operaciones que generan emisiones de partículas difusas, como excavaciones, movimientos de tierra y operaciones de transporte de materiales pulverulentos.
 - Se adecuará la velocidad de circulación de los vehículos limitándola a 20 km/h, mediante la señalización oportuna.
 - Los equipos de perforación deben incorporar recogedores y captadores que disminuyan la producción de polvo.
 - Se instalará un equipo de lavado de ruedas para la maquinaria de obra.
- Con respecto a las emisiones de gases contaminantes y gases de efecto invernadero durante las obras:
- En la medida de lo posible, se utilizarán vehículos y maquinaria híbrida o eléctrica, para las obras.
 - La maquinaria empleada en las obras deberá encontrarse en buen estado de funcionamiento, de forma que se evite la emisión de ruidos, gases y partículas contaminantes. Para garantizar el correcto funcionamiento deberá encontrarse al corriente de ITV y mantenimientos correspondientes.



- Se realizará un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la maquinaria a emplear en las obras.
 - En el diseño del proyecto de restauración y revegetación, se incorporarán especies vegetales que, considerando las características climáticas locales, su rendimiento fotosintético y su eficiencia en el uso del agua, maximicen su capacidad de secuestro de carbono.
- En relación a las emisiones acústicas de vehículos y la maquinaria:
- La maquinaria utilizada debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre y, en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias.
 - Con objeto de reducir el impacto acústico y vibraciones en la zona y atendiendo además a la zonificación acústica del municipio, se implantarán todas las medidas que minimicen las emisiones de ruido y se cumplirán los límites de emisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Entre las medidas para la mitigación de la huella de carbono generada, pueden contemplarse actuaciones de creación de zonas verdes y revegetación vinculadas a las infraestructuras viarias, publicadas por el CEDEX (<https://ingenieriacivil.cedex.es/index.php/ingenieria-civil/article/view/2346#sec-1>) o publicaciones como "Funcionalidad de la vegetación en el entorno de las infraestructuras" (Enrique Figueroa Clemente, 2016).

4.1.8 Un resumen de los motivos de selección de las alternativas contempladas para cada plan de actuación incluido en el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida

Se justificará cada alternativa propuesta o, en su caso la ausencia de alternativas. Deben ser técnica, económica y ambientalmente viables. Su planteamiento debe tener en cuenta el ámbito territorial de aplicación del plan. Se describirá el método de evaluación y selección de alternativas, que deberá tener en cuenta los efectos directos e indirectos.

Se sintetizará el resultado de la comparación de alternativas, mostrando esquemáticamente el grado de cumplimiento de cada una de ellas para los indicadores ambientales que se hubieran definido previamente. Del mismo modo debe valorarse el grado de cumplimiento de cada alternativa respecto a los objetivos ambientales. La alternativa seleccionada debe ser, prioritariamente, la más favorable desde el punto de vista ambiental y, en caso de no ser así, deberán detallarse las circunstancias que justifican la decisión adoptada.

Se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

- Criterios seguidos para el planteamiento de cada una de las alternativas contempladas. Justificación razonada de las soluciones que en cada caso, se prevea adoptar.
- Descripción de la manera en que fueron evaluadas, incluyendo la dificultad encontrada, en su caso, para recabar la información requerida.



- Los criterios para la valoración de las distintas alternativas incluirán aquellos que minimicen el consumo de recursos naturales (agua, suelo, vegetación, paisaje), maximicen los sistemas de prevención de la contaminación y que, en general, reduzcan las alteraciones ambientales, considerando los diferentes elementos integrantes de la actuación, en sus distintas etapas de ejecución, y los valores ambientales existentes.
- Justificación de la elección de la alternativa seleccionada. Motivos por los cuales han sido rechazadas las demás.

La presencia de especies de fauna catalogadas y su utilización del territorio debe ser un criterio básico para la definición de alternativas. Igualmente, debe tenerse en cuenta la singularidad de la fauna y la vegetación afectadas y su representatividad a escala municipal y regional.

Entre las alternativas, cuando sea posible, se considerará la Alternativa cero que supone la no actuación, de acuerdo con lo señalado anteriormente. En este sentido, hay que señalar que el impacto de una actuación siempre será mayor que el de no hacer nada y que a priori, cualquier actuación que afecte a un espacio protegido por legislación sectorial ambiental, tiene un impacto significativo.

Se deberá calcular la huella de carbono de las diferentes alternativas expuestas el PCCM tanto de la ejecución como de la explotación, así como cuantificar las emisiones de dichas alternativas y analizar su compatibilidad con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en la nueva Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid - Horizonte 2030.

Para la comparación, se partirá del análisis de efectos ambientales previsibles de cada alternativa ilustrado mediante matriz de impactos significativos de cada una de ellas.

El análisis de alternativas valorará la repercusión de las actuaciones de finalidad principalmente ambiental y del resto de actuaciones que también contribuyan al cumplimiento de los principales objetivos ambientales establecidos en los diferentes ámbitos institucionales y ya mencionados.

En base a lo anterior, se concluirá con la comparación ambiental de las diferentes alternativas analizadas, señalando de forma lo más sintética posible la medida en que cada una de ellas contribuye a mejorar la situación del medio ambiente madrileño, y al cumplimiento de los principales objetivos ambientales establecidos.

Finalmente, en el caso de que la alternativa finalmente elegida no coincida con la de mejor valoración ambiental, se señalará como se ha integrado en el proceso de selección de alternativas su valoración ambiental, y se justificarán los otros motivos que han llevado a su selección.

Respecto a la viabilidad de las infraestructuras del PCCM, a la hora de plantear las alternativas se tendrá en cuenta lo señalado por la D.G. de Biodiversidad y Gestión Forestal. Por otra parte, y de acuerdo con lo señalado por el Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, las actuaciones previstas en el Plan de carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032 podrían requerir algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental al encuadrarse en los supuestos de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

- Inclusión en los epígrafes del Anexo I, objeto de evaluación ambiental ordinaria de acuerdo con los establecido en el artículo 7.1.a) de la Ley 21/2013



- Inclusión en los epígrafes del Anexo II, objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 a) de la Ley 21/2013.
- Tratarse de un proyecto que tenga efectos apreciables, directos o indirectos, sobre espacios de la Red Natura 2000 o significativos sobre espacios protegidos, montes en régimen especial, zonas húmedas y embalses protegidos, objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 b) de la Ley 21/2013 y en la Disposición transitoria primera de la Ley 4/2014.
- Tratarse de la modificación de un proyecto incluido en los Anexos I o II, objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 c) de la Ley 21/2013.

Por tanto, los proyectos que desarrollen dichas acciones deberán, al menos, ser objeto de consulta en la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular para determinar la necesidad o no de su sometimiento a algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

4.1.9 Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento

El programa de vigilancia ambiental a incluir en el Estudio Ambiental Estratégico debe permitir realizar el seguimiento del estado del medio y comprobar la efectividad de las medidas propuestas según el anterior epígrafe. Debe cumplir las siguientes funciones:

- Evaluar el grado de cumplimiento de la normativa ambiental y de los objetivos ambientales del PCCM.
- Verificar el grado de ejecución de las actuaciones previstas en el PCCM.
- Identificar los impactos ambientales derivados de la implementación del PCCM y comprobar que fueron tenidos en cuenta y evaluados correctamente en el Estudio Ambiental Estratégico.
- Comprobar que las medidas preventivas, correctoras o compensatorias se han ejecutado de manera adecuada y evaluar la eficacia de las mismas.
- En el caso de que se compruebe que las medidas no resultan eficaces, proponer y establecer nuevas medidas.
- Identificar los efectos ambientales adversos no previstos durante la evaluación ambiental estratégica. Establecer medidas frente a dichos efectos y evaluar su efectividad.

El programa de vigilancia ambiental debe contar con un sistema de indicadores ambientales que tendrá en cuenta los indicadores definidos para la evaluación de las diferentes alternativas y los resultados del estado actual del medio ambiente, según los epígrafes anteriores de este documento de alcance. Debe preverse, a ese fin, tanto el seguimiento individual de las actuaciones que constituyen el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, como del conjunto del mismo.

Por otra parte, la Dirección General de Salud considera preciso profundizar y/o potenciar las campañas de vigilancia con información al Sistema Asistencial que, desde la Consejería de Sanidad y la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, se llevan a cabo para el seguimiento diario de los contaminantes atmosféricos con mayor impacto en salud, a partir de dicha vigilancia ambiental.

➤ Respecto de los Indicadores ambientales

Los indicadores nos permiten conocer el estado y la evolución del medio ambiente y la forma en que evoluciona a medida que se van introduciendo las medidas previstas en el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032.



A la hora de definir los indicadores es importante compaginar el rigor científico con la sencillez en su enunciación, dado que los receptores no serán necesariamente expertos en medio ambiente. Se trata de encontrar un equilibrio entre la gran cantidad de información ambiental, y la fácil comprensión de esta información.

Como ya se ha mencionado anteriormente, deberán proponerse una serie de indicadores de estado y de seguimiento ambiental de las medidas propuestas en el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 que puedan contribuir a mejorar la percepción del grado de cumplimiento de los objetivos ambientales.

4.1.10 Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes

En el Estudio Ambiental Estratégico se debe incluir un resumen del mismo, fácilmente comprensible, y que sintetice la información analizada. A través del mismo se debe proporcionar una visión global de los aspectos fundamentales de la evaluación ambiental del PCCM.

4.2 Fases de información y consultas

Conforme a lo dispuesto en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, el promotor elaborará la versión inicial del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico y someterá dicha versión inicial del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, acompañado del estudio ambiental estratégico, a información pública previo anuncio en el BOCM y, en su caso, en su sede electrónica. La información pública será, como mínimo, de cuarenta y cinco días hábiles. El promotor elaborará, junto con la documentación arriba citada, un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico que será sometido también al trámite de información pública.

Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la documentación que debe someterse a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando los medios de comunicación y, preferentemente, los medios electrónicos.

Simultáneamente al trámite de información pública, el promotor someterá la versión inicial del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032, acompañado del estudio ambiental estratégico, a consulta de las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas siendo estas al menos aquellas consultadas en la presente fase. Esta consulta se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de la consulta.

En consecuencia, el listado mínimo de Administraciones públicas afectadas y público interesado a consultar por el promotor, es el recogido en el apartado 1.3 más los organismos, administraciones o personas físicas o jurídicas a las que si bien no se ha consultado expresamente, han aportado sugerencias o alegaciones durante el periodo de exposición pública, más las que se añaden a continuación:

- Transportes Ferroviarios de Madrid (TFM) Calle Doctor Esquerdo, 136 – 8ª Planta. 28007 Madrid. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras
- GREFA. C. Monte del Pilar, s/n, 28220 Majadahonda, Madrid
- Asociación Herpetológica Española.



Las Administraciones públicas y las personas interesadas relacionadas en el listado anterior dispondrán de un plazo mínimo de treinta días hábiles para emitir los informes y alegaciones que estimen pertinentes.

4.3 Análisis técnico del expediente

El promotor, tomando en consideración las alegaciones formuladas en los trámites de información pública y de consultas, modificará, de ser preciso, el estudio ambiental estratégico, y elaborará la propuesta final del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032.

El promotor remitirá a la Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire, a los efectos de emisión de la declaración ambiental estratégica, la documentación justificativa de la realización de las consultas, así como el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, integrado por:

- Propuesta final del Plan
- El estudio ambiental estratégico
- El resultado de la información pública y de las consultas así como su consideración. (Copia de los escritos recibidos)
- Un documento resumen en el que el promotor describa la integración en la propuesta final del PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 de los aspectos medioambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, de las consultas realizadas y de cómo éstas se han tomado en consideración.

4.4 Declaración ambiental estratégica

Una vez finalizado el análisis técnico del expediente, el órgano ambiental formulará la declaración ambiental estratégica, que tendrá la naturaleza de informe preceptivo, determinante y contendrá una exposición de los hechos que resuma los principales hitos del procedimiento incluyendo los resultados de la información pública, de las consultas, así como de las determinaciones, medidas o condiciones finales que deban incorporarse en el PLAN DE CARRETERAS CM 2025-2032 que finalmente se apruebe o adopte.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició dicho expediente.

Madrid, a fecha de firma

La Directora General de Transición Energética
y Economía Circular

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular





16/274120830623470/0421
www.en.riqboq.com/verdocumento.aspx?codigo=16274120830623470/0421
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a la siguiente URL:
mediante el código de verificación: www.en.riqboq.com/verdocumento.aspx?codigo=16274120830623470/0421



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

ANEXO I: RESUMEN DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS POR LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, ORGANISMOS Y PÚBLICO CONSULTADOS

Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
1	04/08/2023	D.G. DE SEGURIDAD, PROTECCIÓN CIVIL Y FORMACIÓN No hacen sugerencias al respecto
2	08/08/2023	MANCOMUNIDAD DE EL ATAZAR Solicitan que se revise el proyecto denominado "TRANSFORMACIÓN EN CARRETERA COMARCAL DE LA PISTA FORESTAL EXISTENTE ENTRE LOS MUNICIPIOS DE EL ATAZAR Y ROBLLEDILLO DE LA JARA" y sea incluido en el Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid
3	11/08/2023	D.G. DE EMERGENCIAS No realizan observaciones ni sugerencias
4	17/08/2023	AYUNTAMIENTO DE TORREJON DE LA CALZADA 1. <u>Modificación de la ficha 172 Torrejón de la Calzada (M-404) del Avance del Plan.</u> En el Anexo 6 "Fichas travesías y tramos urbanos y planos de delimitación DP y ZP" del documento "Avance del Plan", la ficha número 172 refleja las características de la travesía urbana en Torrejón de la Calzada de la carretera M-404 entre los PK 23+332 y 24+476. Desde el Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada se considera que debería ser revisado el criterio que establece que no existen estrechamientos significativos (cuadro "Tránsito") y que no hay proximidad de fachadas a la plataforma (cuadro "Caracterización del tejido urbano"), pues existe un tramo entre los PK 24+060 y PK 24+120 donde la distancia entre las líneas exteriores de los carriles pasa de 6,50 m a 5,00 m y las fachadas de los edificios colindantes se encuentran al borde de la plataforma.



RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
		2. <u>Recuperación del proyecto de variante de la M-404 en Torrejón de la Calzada.</u>
		El Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada se solicita que se tenga en cuenta la incorporación de una actuación de ejecución de variante en Torrejón de la Calzada, quedando a criterio de la Dirección General de Carreteras su inclusión en la ampliación 2+1 prevista
		3. <u>Previsión de un ramal de conexión desde la M-410 a la zona norte de Torrejón de la Calzada.</u>
		Se propone estudiar la posibilidad de dejar planteado un acceso desde la mencionada prolongación hacia la zona norte de nuestro término municipal para facilitar en el futuro la conexión de una zona industrial prevista en el Avance del Plan General de Ordenación Urbana en tramitación.
5	18/08/2023 y 24/10/2023	DG. DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE COLECTIVO EXPLOTACIÓN Actuaciones con posibles interferencias con la infraestructura ferroviaria de Metro de Madrid; Metro Sur: M-506, NUEVOS ENLACES - Nuevo enlace pk 8+990, pk. Inicio: 8+500, Longitud: 1 km - Nuevo enlace pk 19+600, pk. Inicio: 19+600, Longitud: 1 km - Nuevo enlace pk 13+300, pk. Inicio: 13+300, Longitud: 1 km Actuación con posibles interferencias con la infraestructura ferroviaria de Metro de Madrid: Ampliación de la Línea 3, Línea 9, Línea 1: M-45, CONCESIONES, Ampliación de un carril en tronco en todo el trazado de la M-45 de tres (3) actuales a cuatro (4). División de Concesiones, pk. Inicio: 0+000 pk. Final: 34+800.



1672712083062374070721
www.es/seguridad/verificacion/verificacion.aspx?codigo=1672712083062374070721



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>Actuación con posibles interferencias con la infraestructura ferroviaria de Metro de Madrid, Línea 3: M-45. CONCESIONES, Ampliación enlace M-45 con carretera Villaverde-Getafe y posible construcción accesos peatonales entre Getafe y Villaverde. División de Concesiones, pk. Inicio: 6+650 pk. Final: 7+250.</p> <p>Actuación con posibles interferencias con la infraestructura ferroviaria de Metro de Madrid, Metro Sur: M-45, CONCESIONES, Nuevo ramal de acceso desde M-45 a Parquesur. División de Concesiones., pk. Inicio: 5+100 pk. Final: 5+700.</p> <p>INTEGRACIÓN AMBIENTAL</p> <p>Actuaciones con Posibles interferencias con la infraestructura ferroviaria de Metro de Madrid: Metro Sur y Metro Ligero a Pozuelo de Alarcón:</p> <p>M-406, Pavimento fonoabsorbente, pantalla, pk. Inicio: 5+600 pk. Final: 7+320 M-406, Pavimento fonoabsorbente, pantalla, pk. Inicio: 8+360 pk. Final: 9+340 M-407, Pavimento fonoabsorbente, pantalla, pk. Inicio: 4+890 pk. Final: 6+160 M-502, Pavimento fonoabsorbente, pantalla, pk. Inicio: 1+830 pk. Final: 2+390 M-503, Pavimento fonoabsorbente, pantalla, pk. Inicio: 9+230 pk. Final: 11+150 M-413, Pavimento fonoabsorbente, pantalla, pk. Inicio: 10+000 pk. Final: 12+370</p> <p>RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS</p> <p>Actuaciones con Posibles interferencias con la infraestructura ferroviaria de Metro de Madrid; Metro Ligero a Pozuelo de Alarcón y Metro Ligero a Boadilla del Monte:</p> <p>M-502, Carril bici paralelo a la carretera M-502, pk. Inicio: 0+373 pk. Final: 5+305 M-506, Carril bici paralelo a la carretera M-506, pk. Inicio: 40+000 pk. Final: 43+090 M-511, Carril bici paralelo a la carretera M-511, pk. Inicio: 0+000 pk. Final: 4+500</p> <p>Atendiendo al grado de definición de las actuaciones propias de un plan regional, como es el caso del Avance del Plan de Carreteras 2025-2032, no se pueden concretar las afectaciones específicas sobre las infraestructuras de las que es titular esta Dirección General. Por ello, en fases posteriores de desarrollo de las actuaciones previstas en el plan regional, se deberán remitir los estudios informativos y proyectos, en cada caso, para someterse a informe previo o autorización de la Dirección</p>



16927120989052347070421
www.enrbq.com
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a:
www.enrbq.com



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
6	22/08/2023	<p>General de Infraestructuras de Transporte Colectivo (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario), al objeto de verificar la compatibilidad de las actuaciones con las condiciones de explotación de las líneas de ferrocarril metropolitano.</p> <p>CANAL DE ISABEL II</p> <p>Respecto a las afectaciones a las instalaciones adscritas a Canal de Isabel II, S.A., M.P.:</p> <p>Dada la amplitud del proyecto así como la poca definición de los trazados, actuaciones y alcance de las obras previstas en el documento de Avance del Plan de Carreteras 2025-2032, se comunica que éste será informado por Canal de Isabel II, S.A., M.P. en cuanto a afectaciones de infraestructuras hidráulicas, servidumbres y bandas y franjas de protección pertenecientes a su Red General, ya sean existentes y/o planificadas, una vez adquiera dicho proyecto un mayor grado de definición.</p> <p>Con respecto a información de las infraestructuras hidráulicas de abastecimiento, saneamiento y reutilización existentes pertenecientes a la Red General de Canal de Isabel II que se vayan a ver afectadas por las actuaciones recogidas en el citado documento, los planos actualizados representativos con las redes gestionadas en la actualidad por Canal de Isabel II, S.A., M.P. serán facilitados a través de la Ventanilla Unica de Atención a Promotores de Canal de Isabel II, S.A., M.P.</p> <p>Una vez aprobado definitivamente el Plan de Carreteras 2025-2032 y previamente a la redacción de los Proyectos de construcción correspondientes a cada una de las actuaciones incluidas en el documento que se apruebe, y con el fin de coordinar las afectaciones a tuberías e infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II, S.A., M.P., ya sean existentes, planificadas y/o en construcción, que se puedan ver afectadas por las obras y/o actividades previstas, y dejar previstos los cruces y paralelismos de las conducciones, se deberán solicitar a la Ventanilla Unica de Atención a Promotores de Canal de Isabel II, S.A., M.P., los permisos y los condicionantes técnicos.</p> <p>Una vez redactados los proyectos constructivos, éstos deberán enviarse a Canal de Isabel II, S.A., M.P. con el fin de supervisar la implantación de dichos condicionantes en el Proyecto para la ejecución de las obras.</p>
7	23/08/2023	<p>AYTO BOADILLA DEL MONTE</p>



RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>Para paliar los problemas de tráfico de asociados a la carretera M-513 y su conexión con la M-50, así como a la M-516 en el entorno de la M-503, les planteamos una serie de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duplicación de la carretera M-513 entre la Glorieta del Paster y la M-50: creemos que es conveniente incluir esta actuación en el Plan de Carreteras 2025-2032, ya que, de lo contrario, se dificultaría su materialización en los próximos 10 años. • Ramal directo entre la carretera M-513 y la Autovía M-50 dirección Norte. Con objeto de mejorar el nivel de servicio en la carretera M-513, en el tramo comprendido entre el enlace con la autovía M-50 y la intersección con la carretera M-516, sentido Boadilla del Monte – Brunete, se propone el diseño de un ramal de giro directo que permita incorporar el tráfico que proviene de la carretera M-513 a la autovía M-50, sin tener que acceder a la glorieta del enlace. Con esta actuación se pretende aumentar la capacidad del tramo, así como reducir las horas de congestión en el acceso a la glorieta, motivadas por la elevada intensidad que presenta el movimiento carretera M-513 sentido oeste – autovía M-50 sentido norte. • Duplicación carretera M-516 y mejora de su acceso a la M-50 sentido sur, en el tramo entre la Glorieta de conexión con calle Playa del Saler (Boadilla del Monte) y la Glorieta conexión Calle Barbero de Sevilla- Hospital Puerta de Hierro (Majadahonda). Se solicita que la Comunidad de Madrid dentro de sus competencias, acometa dos actuaciones de vital importancia para el municipio de Boadilla del Monte: <ul style="list-style-type: none"> • Desdoblamiento de la M-516 en el tramo no desdoblado en la zona de conexión entre los municipios de Boadilla del Monte y de Majadahonda. • Construcción de un enlace directo desde la M-516 hacia la M-50 sentido sur, que permita, que los vehículos procedentes de Boadilla del Monte no tengan que circular por la Glorieta de acceso al Hospital Puerta de Hierro, para acceder al ramal de conexión con la M-50 sentido sur. • Carril de conexión desde M-50 a M-516 a la altura del pk 1+100 de la M-516. Se propone la conexión directa desde la vía de servicio de la M-50 sentido norte a la Glorieta de Los Fresnos. Este nuevo movimiento implicaría una única nueva conexión de entrada a la Glorieta, con lo que pasaría a tener 4 movimientos de entrada y 4 de salida, similar al resto de Glorietas de la M-516 en Majadahonda. En caso de que no sea posible técnicamente esta actuación se deberán estudiar otras alternativas mediante la construcción de una variante de la carretera M-516. • Carril de conexión directo desde Ronda Sur de Boadilla del Monte con la carretera M-501. Con fecha 25 de abril de 2022 se solicitó autorización para esta actuación a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, se adjuntaron a la solicitud un estudio previo de diseño y un estudio de tráfico de esta actuación. Para su materialización se deben afectar



Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
8	24/08/2023	<p>suelos del término municipal de Villaviciosa de Odón, por lo tanto, esta actuación se escapa de las competencias propias de nuestro municipio y se necesitaría la participación directa de la Comunidad Autónoma.</p> <ul style="list-style-type: none">• Discrepancias con la documentación consultada.• ANEXO4_CESIONES: Se plantea la cesión completa de la M-516 al municipio de Boadilla del Monte, no estando de acuerdo el Ayuntamiento con esta cesión por varios motivos.• ANEXO7_FICHAS DE PLANEAMIENTO: El planeamiento en vigor es el Plan General del 2015, aprobado definitivamente por Consejo de gobierno de la Comunidad de Madrid el 20 de octubre de 2015 (El plan del 2018 solo tiene aprobación inicial). Se hace referencia varias veces a la M511, cuando actualmente es la M501, quedó un tramo urbano de la M511 que nos cedieron en su día en su paso por Boadilla. La duplicación de la M511 a la que hacen referencia es la actual M501. La circunvalación a la que se hace referencia que uniría la carretera de Brunete con la de Pozuelo evitando le casco antiguo, y que pasaba por Camino bajo cuando éste era suelo urbano y no zona verde, ya no se incluye en el plan del 2015. <p>PEDALIBRE (alegaciones al Avance del Plan)</p> <ul style="list-style-type: none">• Esta asociación propone sustituir el título del plan por el de "Plan de carreteras y vías ciclistas 2025-2032". El documento que se presenta trata de las carreteras y de las vías ciclistas. Por ello, tiene sentido incluir las vías ciclistas en el título del documento dando mayor visibilidad.• Se propone la redacción siguiente: <i>Se necesita un nuevo Plan que dé respuesta conjuntamente con la movilidad en bicicleta y el transporte público a las actuales y futuras demandas de movilidad de personas y de mercancías.</i>• Se propone la redacción siguiente: <i>También, en línea con las actuales tendencias inversoras, debería incorporar nuevas fórmulas innovadoras de gestión en la inversión, mantenimiento y explotación de la red de carreteras de la Comunidad y vías ciclistas, red que a su vez debe considerarse en su análisis y diagnóstico en estrecha relación con la Red de Carreteras del Estado en la Región de Madrid y la Estrategia Estatal por la Bicicleta.</i>• Se propone la siguiente redacción: <i>El nuevo Plan de Carreteras y Vías Ciclistas, a pesar de su carácter sectorial, debe también incorporar una visión global de la estrategia territorial seguida por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, analizando, además, tanto los contenidos de otros planes sectoriales que puedan afectar a las propuestas finales que se establezca, como los planes de carreteras y vías ciclistas de las Comunidades limítrofes.</i>• Se propone la siguiente redacción: <i>De acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas el objeto del contrato es la elaboración de los diferentes documentos que integrarán el Plan de Carreteras y Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid para el periodo 2023 – 2030 y prestar [...]</i>



16r211208306247070421
La autenticidad de este documento se puede comprobar en un rfpqrqon: www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<ul style="list-style-type: none">• Se propone la siguiente redacción: <i>Desde un punto de vista geográfico, el PCVCCM debe tener como ámbito los 8.022 km2 de superficie de la Comunidad de Madrid, integrando los 179 municipios que componen la Región, sin excluir ninguno de ellos. Por tanto, se deberá tener en cuenta toda la red de carreteras autonómica, incluyendo las tres categorías de red: principal, secundaria y local, y vías ciclistas.</i>• Se propone la siguiente redacción: <i>Siguiendo con el Pliego, el Plan debe considerar todos los desplazamientos de personas y mercancías que se producen dentro de la región, cualquiera que sea su motivo, su periodicidad o su marco geográfico, ya que todos ellos son necesarios para la vida social y económica, que requieren de la red de carreteras y vías ciclistas autonómica y tienen la capacidad de producir impactos negativos en la seguridad, el medio ambiente, etc.</i>• Se propone añadir un nuevo punto: 3.1.9 PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2013 – 2025 <i>La Estrategia define unos objetivos y diseña un conjunto de 53 medidas agrupadas en seis conjuntos temáticos, algunas con mayor potencialidad para aplicarse a ámbitos urbanos y metropolitanos y otras de alcance más propiamente regional o nacional. Dentro de las medidas, las de mayor aplicación a escala regional son:</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras: potenciar el urbanismo de proximidad; vincular la planificación urbanística con la oferta de transporte público y no motorizado; promover plataformas logísticas; optimizar la utilización de las infraestructuras existentes; hacer estudios de evaluación de la movilidad generada, establecer directrices de actuación en el medio urbano y metropolitano; implantar planes de movilidad sostenible; promover Cercanías ferroviarias, accesos y servicios de transporte público a las terminales de los diferentes modos de transporte, plataformas reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación, modos no motorizados, planes de movilidad para empresas y polígonos industriales o empresariales, planes de movilidad en centros educativos, comerciales y de ocio, adecuación de la velocidad en las vías de acceso a las grandes ciudades, administración electrónica, teletrabajo y comercio electrónico,...</i>○ <i>Cambio climático y reducción de la dependencia energética: priorizar el transporte público, vehículo limpio y eficiente, eficiencia energética y servicios públicos de transporte, nuevas tecnologías en sistemas de tracción y motores, y combustibles alternativos, promoción de la conducción eficiente, etc.</i>○ <i>Calidad del aire y ruido: áreas con limitación de velocidad para vehículos, establecimiento de zonas de bajas emisiones en las ciudades (ZBE), diseño de mapas de ruido, elaboración de planes de acción para reducir el ruido ambiental.</i>○ <i>Seguridad y salud: mejora de la seguridad vial, mejora de la seguridad ferroviaria, mejora de la seguridad común a todos los modos, mejora de la accesibilidad para las personas con movilidad reducida.</i>



16927120989052347070421
La autenticidad de este documento se puede comprobar en un navegador de Internet mediante el siguiente código de verificación:
www.madrid.es/verificador



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº REGISTRO	FECHA
	<p style="text-align: center;">RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS</p> <ul style="list-style-type: none">○ <i>Gestión de la demanda: aparcamientos disuasorios del vehículo privado e incentivos del uso del transporte público, desarrollo e implantación de medidas para la mejora de la sostenibilidad en el transporte, promover medidas económicas que incentiven la utilización del transporte público, apoyo a la introducción de consideraciones de sostenibilidad en la fiscalidad sobre vehículos y carburantes en el ámbito de la Unión Europea, utilización del coche multiusuario o el coche compartido, información al ciudadano,...</i><i>El Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de Madrid 2013-25 que proponía el acondicionamiento y señalización de caminos y vías pecuarias como la de la Casa de Campo – El Escorial (por Pozuelo) y la ejecución de las vías verdes ciclables (corredores ecológicos) como:</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>Vía verde de Fuencarral (Madrid / Alcobendas / San Sebastián de los Reyes</i>○ <i>Vía verde de Alcobendas (Valdebebas / Río Jarama)</i>○ <i>Vía Verde de Coslada (Madrid / Coslada / Torrejón)</i>○ <i>Vía verde de Getafe (Castella / Arroyo Culebro / Getafe)</i>○ <i>Vía verde de Tetuán (Dehesa de Tetuán / Campamento / Alcorcón)</i>○ <i>Vía verde de Aravaca (Casa de Campo / Monte del Pilar)</i><i>Este Plan Estratégico incluía el Plan REB (Red de Estacionamientos de Bicicleta) en estaciones de la Red de transporte de la Comunidad de Madrid y el Plan RIB (Red de itinerarios para la Bicicleta), con un enfoque de conexión con la red de transporte público y que definía 11 actuaciones prioritarias:</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>Las Tablas – Alcobendas</i>○ <i>Costlada – San Blas</i>○ <i>San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz</i>○ <i>Alcalá de Henares – Torrejón</i>○ <i>Arganda – Rivas – Vicálvaro</i>○ <i>Getafe – Villaverde Alto</i>○ <i>Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto</i>○ <i>Vía Verde del ferrocarril militar Leganés – Cuatro Vientos</i>○ <i>El Pardo – Puerta de Hierro</i> <p>● Proponen añadir un nuevo punto: 3.1.10 ARCO VERDE</p>



16912098306247070421
www.inia.gob.es/verificaci3n
mediante el c3digo seguro de verificaci3n



Direcci3n General de Transici3n Energ3tica y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p><i>Proyecto de la Comunidad de Madrid para acercar la naturaleza a los ciudadanos. Aspira a conectar los 3 Parques Regionales con otros espacios naturales de inter3s rodeando el Anillo Ciclista de Madrid. Ser3 una infraestructura verde de la Comunidad de Madrid para favorecer, conservar y proteger la biodiversidad regional.</i></p> <p><i>Arco Verde conecta actualmente 15 municipios de la Comunidad de Madrid con los 3 grandes Parques Regionales de la Comunidad (Cuenca Alta del Manzanares, curso medio del río Guadarrama y Sureste) a trav3s de la red de Vías Pecuarias y otros caminos y senderos, para crear un gran Corredor Verde que rodear3 Madrid y los municipios de su Área Metropolitana. Adem3s de los Parques Regionales, Arco Verde incluir3 espacios de la Red de Parques Periurbanos, Montes de Utilidad P3blica, 3reas forestales de alto valor ambiental y espacios naturales de nueva creaci3n. Conectar3 25 municipios de la Comunidad de Madrid con los 3 grandes Parques Regionales de la Comunidad (Cuenca Alta del Manzanares, curso medio del río Guadarrama y Sureste) a trav3s de la red de Vías Pecuarias y otros caminos y senderos, para crear un gran Corredor Verde que rodear3 Madrid y los municipios de su Área Metropolitana.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Proponen ańadir un nuevo punto: 3.1.11 ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA <p>El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiar3 las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los pr3ximos 10 ańos. La Estrategia constituye, junto con la Agenda Urbana Espańola, el pilar estrat3gico del Ministerio para afrontar los retos de la movilidad en los pr3ximos 10 ańos, y se complementa con el desarrollo de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiaci3n del Transporte.</p> <p>La Estrategia de Movilidad entiende la movilidad como un derecho, un elemento de cohesi3n social y de crecimiento econ3mico, y pretende dar soluciones a los problemas reales de movilidad de la ciudadanía desde una perspectiva amplia y transversal. Se sustenta en tres pilares o principios b3sicos: la seguridad de personas y bienes, entendida como el sustrato sobre el que se asienta el sistema de movilidad; la sostenibilidad en lo social, en lo econ3mico y en lo medioambiental; la conectividad, entendida por un lado desde la vertiente de la digitalizaci3n y el avance tecnol3gico y, por otro, como conectividad multimodal y como conectividad con Europa y el mundo. Es una estrategia cuyos objetivos est3n perfectamente alineados con los compromisos internacionales y con la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente.</p> <p>En este escenario, el fomento de la movilidad no motorizada, dentro de la cual la bicicleta es un elemento fundamental, adquiere un papel fundamental, ayudando a conseguir una movilidad m3s sostenible, con la conectividad entre modos y la seguridad como elementos claves para su desarrollo.</p> <p>Mediante esta Estrategia de la bicicleta, se establecen una serie de 3reas y objetivos estrat3gicos que deben orientar, en los pr3ximos ańos, las prioridades en las polític3s p3blicas en torno a la bicicleta. Pero, adem3s, la Estrategia nace con la ambici3n</p>



16727120989052347070721
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a:
www.enrqbq.com/verificacion.aspx?codigo=16727120989052347070721



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>de impulsarlas actuaciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad. Para ello, se articulan un sistema de instrumentos que, liderados por organizaciones tanto del sector público como empresarial y del tercer sector, coordinan y dan impulso a un conjunto de más de 200 acciones estratégicas.</p> <ul style="list-style-type: none">• Proponen añadir un nuevo punto: 3.1.12 Ruta Ibérica EuroVelo EuroVelo es una red transfronteriza de rutas ciclistas de larga distancia que atraviesan Europa en toda su extensión. Hay 17 rutas definidas con unos recorridos que suman cerca de 90.000 km. Esta red es un proyecto iniciado por la Federación Europea de Ciclistas (ECF, por sus siglas en inglés), con sede en Bruselas.• Proponen añadir nuevo punto: 3.1.13 CicloVía del Tren de Arganda Aunque la iniciativa de este proyecto nace del tejido asociativo, son varios los ayuntamientos: Madrid, Rivas y Arganda, han mostrado interés en él. El proyecto pretende recuperar para la ciudadanía el antiguo trazado del Tren de Arganda, un total de 27,200 km. y crear una "ecovía" que conecte el Parque de El Retiro en Madrid con la Vía Verde del Tajuña.• Proponen añadir nuevo punto: 3.1.14 Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha redactado la Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista, con el objetivo de convertirse en un manual de referencia para aquellas administraciones públicas que acometan, en el ámbito de sus competencias, la planificación, construcción y mantenimiento de estas infraestructuras. De este modo, el MITMA pretende facilitar una herramienta que ayude a reorientar la movilidad hacia medios de transporte más sostenibles y activos, que permitan a su vez proteger la salud, el medioambiente, el clima, la calidad del aire, el bienestar y la seguridad de toda la ciudadanía, sea en el ámbito urbano, metropolitano, interurbano, rural o natural.• Añadir en el apartado 3.5.2. de Redes de Infraestructuras (pág. 25) un nuevo punto: Red Ciclista Como se ha quedado reflejado anteriormente en el punto 3.3. – Inventario de la Red de Vías ciclistas (Pág. 19) el nivel de desarrollo de la red ciclista regional es prácticamente nulo por lo que está pendiente desarrollar todo el potencial que representa la movilidad en bicicleta.



169274120983062347070271
www.pajpajm.com
La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código seguro de verificación:
www.pajpajm.com/verificar



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<ul style="list-style-type: none">• En relación con la movilidad obligada/no obligada se propone sustituir esa redacción por la de <i>Movilidad correspondiente con el trabajo y los estudios y movilidad relacionada con los cuidados</i>• Añadir un párrafo al final del P. 3.5.4 - La movilidad en día medio laborable. Modos no motorizados (Pág. 35) Otro aspecto que debe considerarse en la promoción de la bicicleta son las etapas necesarias (cadena modal) para acceder a al transporte público. La EDM '18 dice al respecto: "Cadena modal: Los viajes que se considera que se realizan en transporte público pueden tener una o varias etapas. La mayor parte de estas etapas de producen en transporte público, si bien existen algunas etapas que se realizan en otros modos (por ejemplo, etapas en bicicleta o vehículo privado para acceder a la estación de cercanías y continuar el viaje en este modo de transporte)"• En relación con el punto 3.7.3. Evolución del tráfico en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid (Pág. 43). Se propone sustituir el párrafo por el siguiente: <i>Teniendo en cuenta que en condiciones de estabilidad económica la población de la Comunidad tiende a aumentar y que además la tendencia es la de un crecimiento mayor de residentes y lugares de atracción en las Coronas Metropolitana y Regional, es esperable que el tráfico en la red dependiente de la Comunidad tienda a crecer en el tiempo siempre que no se actúe en:</i><ul style="list-style-type: none">-<i>la planificación urbanística y en una mayor incidencia del teletrabajo, que reduzca la necesidad de desplazamientos,</i>-<i>en la mejora del transporte público en cuanto a una más intensa redistribución en el territorio y mayores frecuencias, y</i>-<i>en el desarrollo de la movilidad en bicicleta, con el objeto de trasvasar viajes que, actualmente (y en el futuro), se hacen en coche a la bicicleta o a su combinación con el transporte público (Intermodalidad Bici-TP)</i>• En relación con "La infracción más repetida entre los ciclistas es circular a una velocidad inadecuada para las condiciones de la vía (P. 3.8.5.2 – Ciclistas. Pág. 62) se propone revisar esta afirmación ya que el término "velocidad inadecuada" es indeterminado.• Se propone añadir un nuevo punto al final de 3.8.5.2 – Ciclistas. Cabe recordar que toda la siniestralidad ciclista se produce en vías e intersecciones no adaptadas a la bicicleta y compartidas con vehículos de motor.• Añadir nuevo punto en el P 3.9 denominado 3.9.3 Subvenciones y ayudas. Los municipios implicados y las convocatorias de subvenciones como una oportunidad para avanzar en la red de vías ciclistas. Los ayuntamientos han desempeñado hasta



1691208305247070271
www.informacion.gob.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a la siguiente URL:
www.informacion.gob.es/verificar



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
8 BIS	<p>ahora un papel esencial en el desarrollo de la movilidad ciclista, sin embargo, en el marco de la Estrategia Estatal de la Bicicleta ha quedado clara la necesidad de apoyo regional, estatal y europeo que requieren. Por este motivo, es oportuno que la Comunidad de Madrid revise la resolución de tres convocatorias recientes entre cuyas acciones subvencionables se encuentran los carriles bici y a coordinar reuniones o estrategias para que se integren en la red regional de vías ciclistas, así como difundir las convocatorias a través de las cuales subvencionar los tramos urbanos evitando discontinuidades en la red. En el mismo sentido, la transferencia directa de fondos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia también podrían servir para financiar infraestructuras ciclistas para completar la red regional de vías ciclistas.</p> <ul style="list-style-type: none">• Añadir párrafo en el P. 3.10.3.- Travesías y tramos urbanos. Desde la Secretaría General de Infraestructuras y, en coordinación con las Demarcaciones de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se ha diseñado un plan que consiste en la humanización, a través de mejoras en la peatonalización y la ciclabilidad, de algunas travesías cuyos tramos serán cedidos a los Ayuntamientos.• La Comunidad de Madrid, en colaboración con la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y con aquellos ayuntamientos beneficiarios del Plan de Humanización de Carreteras adaptará y mejorará la ciclabilidad de las carreteras gestionadas por ambas administraciones, en especial, las travesías, con el objeto de dar continuidad a una futura red ciclista autonómica.• Se propone sustituir el párrafo de la (P. 3.11.6 pág. 70) por el siguiente: <i>Ahora se está licitando una Nueva Estrategia de Conservación para el periodo 2023-2026 que, a la vista de la experiencia probada y el balance positivo de la anterior, dará continuidad a la anterior contribuyendo a la conservación de los más de 2.500 km que forman la red de carreteras y vías ciclistas de su competencia, lo que beneficia directamente en los usuarios de las carreteras y vías ciclistas de titularidad autonómica.</i>• Sobre los contratos principales y contratos de apoyo que aparecen referidos en el P. 3.11.6 Pág. 70: Es deseable que la conservación, mantenimiento de los firmes, la iluminación, etc. a los que hace referencia estos contratos, estén incluidas las vías ciclistas por la razón anteriormente expuesta. <p>PEDALIBRE (alegaciones al Documento Inicial Estratégico)</p>



1691208305242707021
www.enan.es/validar.php?codigo=1691208305242707021

La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código seguro de verificación:
mediante el siguiente código seguro de verificación: www.enan.es/validar.php?codigo=1691208305242707021



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<ul style="list-style-type: none">• En la página 6 del DIE se propone la redacción del siguiente párrafo: 1.1.5.- Objetivos. El establecimiento de los criterios generales de planificación y objetivos que van a regir la elaboración del Plan de Carreteras y Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid 2025-2032, viene condicionado por una serie de aspectos que conforman el escenario actual en el que debe enmarcarse la planificación de la Red de Carreteras y Vías Ciclistas y que por lo tanto deben ser tenidos en cuenta [...]]• Añadir en Marco de Referencia de la Unión Europea (P.1.1.5 Pag.6), "Marco de referencia estatal", "Marco de referencia autonómico", una serie de referencias en relación con el uso de la bicicleta.• Se propone siguiente redacción en la página 8 del DIE: Impulso de la intermodalidad, mediante infraestructuras que faciliten el intercambio modal, especialmente desde y hacia la movilidad activa (caminar/bici), la promoción de la intermodalidad sincronizada, la información en tiempo real y la interoperabilidad de los sistemas.• Respecto a la Sostenibilidad Económica/Financiera (P.1.1.5.1 PAG. 8), consideramos muy interesante conocer los beneficios económicos (retorno económico) de invertir en bicicleta.• Respecto a la Responsabilidad ambiental (página 10) se propone la redacción del párrafo en los siguientes términos: Impulso al transvase modal desde el vehículo privado hacia modos de transporte más sostenibles, especialmente al modo bicicleta en el caso de viajes de corto recorrido, donde gracias a la creación de una red básica de vías ciclistas el modo bici debe asumir una mayor cuota de participación en el reparto modal, como forma de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Se establece como objetivo que en 2032, el 15% de los desplazamientos en la región, se hagan en bicicleta.• Se propone añadir en P. 1.2.3.2 Ruido – Pag.24): Vías ciclistas anexas a carreteras• Se propone añadir en P.1.2.9 Vías Pecuarías (Pág. 49) el siguiente párrafo: Así, las vías pecuarias constituyen itinerarios que permiten el desplazamiento peatonal y ciclista entre municipios cercanos, favoreciendo la movilidad sostenible y el turismo. lo que puede potenciar los servicios de alojamiento y hostelería en las zonas cercanas y, por tanto, la economía rural. Para ello, estas vías se adaptarán e incrementarán su ciclabilidad.• Se propone añadir en P.1.2.9 Vías Pecuarías (Pág. 50) el siguiente párrafo: La Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid establece, en su artículo 28, que las carreteras deben habilitar los pasos necesarios que garanticen el tránsito ganadero y los demás usos de la vía en condiciones de rapidez, comodidad y seguridad. Por ello, este Plan prevé la adecuación de las intersecciones entre las vías pecuarias y las carreteras de forma que se garantice la seguridad del tránsito ganadero, los peatones o ciclistas que transiten por las vías pecuarias. Para ello, se establecerán medidas que garanticen la visibilidad y reduzcan la velocidad de los vehículos en las intersecciones con vías pecuarias, vías verdes u otros caminos de características similares.



16912083052457407421
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<ul style="list-style-type: none">Respecto a las alternativas planteadas (P.2 Pág. 78), NINGUNA DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLA, EN SU ANÁLISIS, EL EFECTO DE DESARROLLAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE CON EL FIN DE PROVOCAR EL CAMBIO MODAL HACIA MEDIOS DE TRANSPORTE LIMPIOS Y UNA REDUCCIÓN CLARA DEL USO DEL AUTOMÓVIL EN TODAS ELAS SUBYACE EL MANTENIMIENTO DEL ACTUAL MODELO DE TRANSPORTE (“MANTENIMIENTO DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD ACTUALMENTE EXISTENTES”), DANDO POR HECHO QUE “EL TRÁFICO MOTORIZADO EN EL AÑO HORIZONTE SE VERA INCREMENTADO COMO RESULTADO DE LA EVOLUCIÓN TENDENCIAL DE LOS PARÁMETROS SOCIOECONÓMICOS EXPLICATIVOS DE LA MOVILIDAD” E INCLUSO, EN DOS DE ELAS, EN MAYOR Y MENOR GRADO, (ALTERNATIVA 1 Y2) SE PROPONEN MÁS CARRETERAS, MÁS DUPLICACIONES, MÁS AUMENTOS DE LA CAPACIDAD... TODO UN DESPROPÓSITO CONTRARIO A LA SENSATEZ Y AL RETO CLIMÁTICO ACTUALSe propone modificar la redacción del párrafo (P.2.1.1 Alternativa 0 – No actuación. Pág. 78) en el sentido siguiente: Por lo tanto, con respecto a la situación existente en la actualidad y si no se desarrolla convenientemente la movilidad sostenible a través de inversiones que mejoren la eficacia del transporte público y hagan de la bicicleta una verdadera alternativa de transporte, el tráfico motorizado en el año horizonte se verá incrementado como resultado de la evolución tendencial de los parámetros socioeconómicos explicativos de la movilidad.Se propone suprimir lo siguiente del párrafo (P.2.1.1 Alternativa 0 – No actuación. Pág. 78): <i>lo cual implica que en el año horizonte del Plan se constatará un aumento de los problemas relacionados con la demanda de movilidad.</i>Se propone modificar la redacción del párrafo (P.2.1.1 Alternativa 0 – No actuación. Pág. 78) en los siguientes términos: La importancia de la movilidad sostenible está en que, de no desarrollarse, el aumento del tráfico circulante producirá un incremento del número de tramos que soportan congestiones recurrentes e incrementará la duración de las mismas en los tramos que hoy en día ya presentan esa problemática. Además, se agudizará la vulnerabilidad de la Red ante incidencias, ya que el aumento del tráfico y la falta de itinerarios alternativos a determinados recorridos reducirá la capacidad de reacción y alargará de manera notable el tiempo de colapso de la red como consecuencia de incidentes en determinados puntos críticos.En la tabla de actuaciones Alternativa 0 y 1-Expansiva (P.2.1.1. y 2.1.2 Pág. 78 y 79), se considera básico que las tres alternativas contengan y se indiquen los carriles bici que se van a construir.En el punto P. 3 Alternativa Seleccionada (Pág. 81, 82, 83 y 84), SE RECONSIDERE TODO EL PUNTO Y SE SELECCIONA LA ALTERNATIVA 0 INCLUYENDO EL CORRECTO DESARROLLO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, COMO LA MÁS ADECUADA TENIENDO EN CUENTA EL CONTEXTO ACTUAL Y PREVISIBLE.Se propone suprimir todo el punto Propuestas de Actuaciones (P. 3.1.4 Pág. 85, 86 y 87)



167212083962347070721
La autenticación de este documento se puede comprobar en www.madrid.es de forma gratuita. No obstante, Madrid.es ofrece un sistema de pago de este documento a través de Pago Móvil.



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<ul style="list-style-type: none">• En el Cuadro Red Básica de Vías Ciclistas (P.3.1.4.5 Pág. 89) se propone añadir las siguientes: M-502 Torrelodones – Las Rozas, Majadahonda – Pozuelo – Casa de Campo; M 206: Madrid – Costlada – San Fernando – torrejón – Alcalá; M-201: Rivas-Vicálvaro. Otros carriles bici: Las Tablas – Alcobendas – San Sebastián de los Reyes – San Agustín de Guadalix – El Molar (en torno de la A-1); Villaverde – Pinto – Valdemoro (en torno de la A-42); Avda. de los Poblados – Leganés – Fuenlabrada – Humanes – Griñón – Torrejón de la Calzada; Madrid Río – Alcorcón – Mostoles – Navalcarnero• En el Cuadro Plan de Carreteras 2025-32. Distribución de Inversiones, se propone sustituir el nombre por el de Cuadro Vías Ciclistas 2025-32, ya que apostamos por la alternativa 0 que defiende la No actuación (salvo alguna actuación puntual) de ninguna nueva carretera o ampliación de la capacidad.• En el mismo cuadro citado anteriormente, solicitan cambiar el plazo de inversiones en carriles bici, para que se ejecuten todos en el primer cuatrienio.• Se propone sustituir en párrafo (P.3.2 – Desarrollo previsible del Plan Pág. 90) por la siguiente redacción: En caso de no aplicarse las medidas propuestas en el Plan en cuanto a la inversión en crear una verdadera red ciclista regional, la evolución de la movilidad seguirá regida por unos patrones similares a los actualmente existentes. Por lo tanto, el tráfico motorizado se verá incrementado como resultado de la evolución tendencial de los parámetros socioeconómicos explicativos de la movilidad (empleo, población, PIB), agravando los impactos relacionados con las elevadas intensidades de tráfico circulante actualmente existentes en determinados arcos de la red de carreteras.• En el párrafo (P.3.1 – Impactos ambientales potenciales Pág. 91) se propone añadir y sustituir por: Dadas la escala de trabajo y la complejidad de la Red de Carreteras y Vías Ciclistas de la CM, se han seleccionado como elementos principales indicativos los siguientes• Suprimir los impactos ambientales de los siguientes párrafos y páginas: Impactos ambientales potenciales (P. 3.3.1., 3.3.2., 3.3.3., 3.3.4. Pág. 92,93,94,95,96 y 97) en coherencia a la apuesta de no construir nuevas carreteras ni ampliaciones de su capacidad (Alternativa 0).• Adaptar este punto a los nuevos carriles propuestos: Apartado Vías Ciclistas (P.3.3.5. – Pág. 98)• Añadir a la ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2022-2030 (P. 4 – Incidencias previsibles... Pág. 103) lo siguiente: El Plan Estratégico de Movilidad sostenible de Madrid 2013-25 propone el acondicionamiento y señalización de caminos y vías pecuarias como la de la Casa de Campo – El Escorial (por Pozuelo) y la ejecución de las vías verdes ciclables (corredores ecológicos) como:<ul style="list-style-type: none">• Vía verde de Fuencarral (Madrid / Alcobendas / San Sebastián de los Reyes



16912098905234707021
La autenticación de este documento se puede comprobar en www.madrid.es de forma gratuita. No obstante, Madrid.es ofrece un sistema de pago de autenticación para el/los usuarios que deseen utilizar el/los servicios de pago de autenticación.



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº FECHA REGISTRO	
	<ul style="list-style-type: none">• Vía verde de Alcobendas (Valdebebas / Rio Jarama)• Vía Verde de Coslada (Madrid / Coslada / Torrejón)• Vía verde de Getafe (Castella / Arroyo Culebro / Getafe)• Vía verde de Tetuán (Dehesa de Tetuán / Campamento / Alcorcón)• Vía verde de Aravaca (Casa de Campo / Monte del Pilar) <p>Este Plan Estratégico incluía el Plan REB (Red de Estacionamientos de Bicicleta) en estaciones de la Red de transporte de la Comunidad de Madrid y el Plan RIB (Red de itinerarios para la Bicicleta), con un enfoque de conexión con la red de transporte público y que definía las siguientes actuaciones prioritarias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Las Tablas – Alcobendas• Coslada – San Blas• San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz• Alcalá de Henares – Torrejón• Arganda – Rivas – Vicálvaro (coincidente con la propuesta de la Ciclovía de Arganda)• Getafe – Villaverde Alto• Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto• Vía Verde del ferrocarril militar Leganés – Cuatro Vientos• El Pardo – Puerta de Hierro <ul style="list-style-type: none">• En el apartado INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES (P. 4 Pág. 100 y siguientes) añadir un nuevo punto: 3.1.12 Ruta Ibérica EuroVelo. EuroVelo es una red transfronteriza de rutas ciclistas de larga distancia que atraviesan Europa en toda su extensión. Hay 17 rutas definidas con unos recorridos que suman cerca de 90.000 km. Esta red es un proyecto iniciado por la Federación Europea de Ciclistas (ECF, por sus siglas en inglés), con sede en Bruselas. La implementación y garantía de calidad de EuroVelo está coordinada por la Federación Europea de Ciclistas (ECF) en colaboración con los Coordinadores y Centros de Coordinación de EuroVelo (C/CCEV). En el caso de España, el CCEVE, está integrado en ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, que reúne a 70 asociaciones y colectivos de ciclistas de toda España. La Ruta EuroVelo Lisboa-Madrid-Jaca-Pamplona ha superado el proceso de evaluación por parte de la European Cyclist Federation, por lo tanto, la incorporación y el apoyo por parte de la Comunidad Autónoma de Madrid al desarrollo de la ruta en los próximos 3 años será clave para su desarrollo. Cabe destacar que la ruta puede desempeñar una doble función en el transporte cotidiano entre municipios y en la capacidad para atraer turismo en bicicleta de largo recorrido. El trazado propuesto por la Dirección General de Turismo para esta ruta EuroVelo coincide parcialmente



Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>con algunas de las actuaciones propuestas en el Plan de Carreteras (y Vías Ciclistas). Así el carril-bici entre San Martín de la Vega y Getafe se utiliza desde el primero hasta el km 13, en el cruce con la conexión con Madrid Río. Por otra parte, el itinerario recorre un gran tramo de la Vía Verde del Tajuña desde Arganda hasta Ambite. El itinerario propuesto recorre algunos tramos de carreteras nacionales, competencia del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana que está en proceso de adhesión al Centro de Coordinación EuroVelo en España, dependiente de la entidad ConBici. El resto del itinerario recorre tramos de carreteras autonómicas o vías pecuarias, también de titularidad autonómica. Finalmente, hay que señalar que algunas de las actuaciones propuestas en el plan para la construcción de carriles-bici pueden incluirse en esta propuesta de nueva ruta EuroVelo, como es el caso del carril-bici de la M-307. Es conveniente que se establezcan los mecanismos de cooperación necesarios entre la Dirección General de Turismo y la Dirección General de Transporte con el fin de coordinar las actuaciones para una rápida ejecución de la ruta EuroVelo Ibérica.</p> <ul style="list-style-type: none">• En Pág. 101 y siguientes, añadir un nuevo punto: 5. OTROS PLANES DE REFERENCIA ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años. La Estrategia constituye, junto con la Agenda Urbana Española, el pilar estratégico del Ministerio para afrontar los retos de la movilidad en los próximos 10 años, y se complementa con el desarrollo de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. La Estrategia de Movilidad entiende la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, y pretende dar soluciones a los problemas reales de movilidad de la ciudadanía desde una perspectiva amplia y transversal. Se sustenta en tres pilares o principios básicos: la seguridad de personas y bienes, entendida como el sustrato sobre el que se asienta el sistema de movilidad; la sostenibilidad en lo social, en lo económico y en lo medioambiental; la conectividad, entendida por un lado desde la vertiente de la digitalización y el avance tecnológico y, por otro, como conectividad multimodal y como conectividad con Europa y el mundo. Es una estrategia cuyos objetivos están perfectamente alineados con los compromisos internacionales y con la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente. En este escenario, el fomento de la movilidad no motorizada, dentro de la cual la bicicleta es un elemento fundamental, adquiere un papel fundamental, ayudando a conseguir una movilidad más sostenible, con la conectividad entre modos y la seguridad como elementos claves para su desarrollo. Mediante esta Estrategia de la bicicleta, se establecen una serie de áreas y objetivos estratégicos que deben orientar, en los próximos años, las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta. Pero, además, la Estrategia nace con la ambición de impulsarlas actuaciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad. Para ello,



167471209830624974070421
www.en.rmqbq.com/verificacion/167471209830624974070421.aspx

La autenticidad de este documento se puede comprobar visitando el siguiente código seguro de verificación: 167471209830624974070421



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
9	24/08/2023 y 27/10/2023	<p>se articulan un sistema de instrumentos que, liderados por organizaciones tanto del sector público como empresarial y del tercer sector, coordinan y dan impulso a un conjunto de más de 200 acciones estratégicas.</p> <ul style="list-style-type: none">En Pág. 102 y siguientes, añadir nuevo punto en: OTROS PLANES DE REFERENCIA. Creemos que debe tenerse en cuenta, de cara a que la infraestructura cuente con un mínimo de calidad, la reciente guía que ha publicado el MITMA: GUÍA DE RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA, con el objetivo de convertirse en un manual de referencia para aquellas administraciones públicas que acometan, en el ámbito de sus competencias, la planificación, construcción y mantenimiento de estas infraestructuras.En Pág. 103 y siguientes, añadir nuevo punto en: OTROS PLANES DE REFERENCIA: SUBVENCIONES Y AYUDAS. Los municipios implicados y las convocatorias de subvenciones como una oportunidad para avanzar en la red de vías ciclistas. Consideramos muy importante que la Comunidad de Madrid concorra a las diferentes ayudas y tenga un papel activo en ayudar a los diferentes ayuntamientos a que opten por ayudas y subvenciones con el fin de ampliar y mejorar la red de vías ciclistas y la ciclabilidad del territorio. Por otra parte, la transferencia directa de fondos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia podrían servir para financiar infraestructuras ciclistas para completar la red regional de vías ciclistas.Añadir nuevo punto en: OTROS PLANES DE REFERENCIA: CICLOVÍA DEL TREN DE ARGANDA. Aunque la iniciativa de este proyecto nace del tejido asociativo, son varios los ayuntamientos: Madrid, Rivas y Arganda, que han mostrado interés en él. El proyecto pretende recuperar para la ciudadanía el antiguo trazado del Tren de Arganda, un total de 27,200 km. y crear una “ecovía” que conecte el Parque de El Retiro en Madrid con la Vía Verde del Tajuña.

AYUNTAMIENTO DE GUADARRAMA



16/27120830623470/0721
La autenticidad de este código de verificación se puede comprobar en www.en.rmqmad.com mediante el siguiente enlace: www.en.rmqmad.com/verificacion



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>Se propone la inclusión en el Plan de Carreteras de las siguientes actuaciones:</p> <p>1ª.- Desdoblamiento de la carretera M-600 en la totalidad de su longitud: Esta carretera presenta una Intensidad Media Diaria de vehículos muy elevada con altos índices de siniestralidad.</p> <p>2ª.- Cesión de la carretera M-622, desde el punto kilométrico 0+000 al 0+505: En el documento presentado la Comunidad de Madrid propone la cesión de la carretera M-622 desde el punto kilométrico 0+000 al PK 0+505, que coincide con el acceso al municipio desde dicha vía. El Ayuntamiento no considera necesaria la cesión de dicho tramo.</p> <p>3ª.- Facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista: El documento presentado propone la ejecución de un nuevo carril bici en la carretera M-600 desde el punto kilométrico 0+000 hasta el punto kilométrico 51+000. Sería necesaria la ampliación de este carril bici desde el punto kilométrico 10+700 de la carretera M-614 hasta el punto kilométrico 0+000 de la carretera M-600, de forma que se mantenga la “movilidad sostenible” para los ciudadanos del término municipal de Guadarrama.</p> <p>4ª.- Propuestas de seguridad vial: Iluminación de las carreteras M-623, M-622, M-614, M-527 y M-510: Dentro del término municipal de Guadarrama, por razones de seguridad vial, se consideraran necesarias las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none">• Iluminación de la M-622 entre Guadarrama y Los Molinos• Iluminación de la M-614 entre Guadarrama y Los Molinos en los tramos que carezcan de esta.• Iluminación de la M-510 entre la rotonda en A-6 hasta el límite del término municipal de Guadarrama• Iluminación de la M-527 en todo su trazado.• Iluminación de la M-623 entre Guadarrama y Collado Mediano en los tramos que carezcan de esta. <p>5ª.- Acondicionamientos, ensanches y mejoras.</p> <p>5.1.- Ensanche de la plataforma de circulación en la carretera M-622, en el tramo del término municipal de Guadarrama, mediante ampliación del arcén de forma que se mejore la seguridad de la circulación.</p> <p>5.2.- Nuevas glorietas en la carretera M-614 en las intersecciones con las siguientes urbanizaciones: Valle fresnos, Guadamolinos y El Peñón.</p> <p>Con fecha 27/10/2023 se añaden las siguientes alegaciones:</p> <ul style="list-style-type: none">• Sería adecuada la implantación de un carril bici en las carreteras M-614 y M-623, de forma que se mantenga la “movilidad sostenible” para los ciudadanos de Guadarrama, enlazando los términos municipales de Los Molinos, Collado Mediano y Guadarrama.• Mejora del arcén en el tramo urbano de la carretera M-619, en el término municipal de Guadarrama, desde la N-VI hasta el término municipal de Alpedrete, para permitir un uso peatonal y ciclista.



Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
10	28/08/2023	AYUNTAMIENTO DE MECO <ul style="list-style-type: none">• Con el fin de evitar balsas de agua que se forman en la calzada causadas por las precipitaciones de lluvia, sería muy beneficiosa la utilización de materiales drenantes en las capas de rodadura.• Solicitud a la Dirección General de Carreteras del Estado de medidas que aumenten el interés a favor del uso del transporte público, como la ampliación del carril Bus Vao de la AP-6 hasta Torrelodones, así como, su utilización únicamente para vehículos de transporte de viajeros y vehículos de servicios.
11	30/08/2023	AYUNTAMIENTO DE LOECHES <p>Respecto a la creación de una “Red básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid” que desarrolla el Plan, solicitamos que se incluya en el tramo de la M-116 de Meco y la A2 el carril bici. Este tramo comunica los polígonos industriales existentes y los que están en desarrollo en este momento, además de la estación de RENFE de Meco con el municipio, por lo que parece más que sensato se tenga en cuenta dicha solicitud de carril bici, en concordancia con el Documento remitido a los Ayuntamientos por la D.G. de Transición Energética y Economía Circular denominado Estrategia de energía, Clima y Aire – Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid.</p>



162471209830625470/0421
La autenticación de este código se puede comprobar en el sitio web de la Comunidad de Madrid
www.comunidad.madrid/verificacion



Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
		Se han identificado preocupaciones en la sección urbana de la carretera M-217, abarcando aspectos relacionados con la seguridad vial, emisiones acústicas y flujo de tráfico. Como respuesta a las problemáticas identificadas en el tráfico urbano, el Ayuntamiento emprendió el Proyecto de Modificación Puntual nº 6 de las NNS (actualmente en fase de aprobación definitiva). Este proyecto se plantea como una medida mitigante para la congestión vehicular, presentando la creación de una nueva infraestructura vial con características de circunvalación. De esta manera, se busca una optimización en la distribución del tráfico y una mejora en la fluidez vehicular en la zona. Dicha infraestructura establecerá una conexión directa entre dos puntos geoespaciales clave: la intersección de la M-217 en el kilómetro 5,3 y la M-206 en el kilómetro 2,1.
12	31/08/2023	AYUNTAMIENTO DE NUEVO BAZTÁN 1º) Nueva infraestructura. Vía ciclista entre pk 27,400 y pk 31,00 M-204. Se propone que el Plan incorpore paralelamente a la M-204, una vía ciclista que conecte la zona norte del término municipal con el núcleo principal de población del casco urbano de Nuevo Baztán. Dicha vía ciclista se desarrollaría entre el área recreativa denominado de la Fuente del Rey, pasando y conectando asimismo las urbanizaciones de Monteacevedo y El Mirador con el casco Urbano. Con esta nueva infraestructura en la M-204 se daría respuesta además a un problema histórico del municipio de gran importancia, la comunicación y desplazamientos de estos núcleos urbanos de población por medios sostenibles, con independencia del vehículo a motor, y que por otra parte redundaría en la seguridad de los vecinos. Es de hacer notar que dicha solución (infraestructura) ya está contemplada en la reciente “Resolución de 23 de enero de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Plantas fotovoltaicas Quilla Solar, de 74 MWp, Portalón Solar, de 74 MWp y Spinnaker Solar, de 50,50 MWp, así como sus infraestructuras de evacuación asociadas, en la provincia de Madrid”, por lo que en consecuencia requiere su inclusión en el referido Plan. 2º) Descansadero-Abrevadero de la Fuente del Rey. Pk +31,00 margen derecha M-204. Se debe contemplar una mejora a los accesos a este enclave de interés, desde la carretera M-204, pk +30,650 y 30,950 en la margen derecha, dado la dificultad existente en acceder, y falta de seguridad tratándose de un espacio de uso público. 3º) Fuente de la Almunia. Pk +25,700 margen derecho M-219. Se deberá considerar en la adaptación de la M-204 propuesta en el Avance del Plan, un nuevo trazado que de solución a este elemento singular (Fuente de la Almunia) de gran valor tanto histórico como cultural, para su preservación y puesta en valor. La Fuente forma parte del conjunto original diseñado por José de Churriguera. Y por ello está incluida a título particular en el DECRETO 44/2000, de 16 de marzo, por el que se declara Bien de Interés Cultural en la categoría de Conjunto Histórico a favor de “Nuevo Baztán” (Madrid).



16274120983062347070721
www.es.bo/2/gov/7/pajpauu www.es.bo/2/gov/7/pajpauu
mediante este código de verificación de nuestro documento



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO
	<p>4º) Olmo. Árbol singular. Pk +26,950 margen Izquierdo M-204. Se trata del único ejemplar que se conserva de las plantaciones de olmos que históricamente había en el Conjunto, en las alineaciones de entrada a la población. Situado en la confluencia de la Travesía de José de Churriguera y la calle de la Fábrica. En las actuaciones a considerar en la travesía urbana se deben adoptar criterios para preservar, proteger y poner el valor este árbol singular.</p> <p>5º) Conjunto histórico. Se debe dar el tratamiento adecuado de los tramos urbanos incluidos en la población de Nuevo Baztán acordes a su consideración dentro de la delimitación de Bien de Interés Cultural (<i>DECRETO 44/2000, de 16 de marzo</i>). Todo ello en cuanto a acabado de superficies, materiales, mobiliario, templado del tráfico, señalética, iluminación, etc..., en orden a su integración armónica en el mismo. Se debe evaluar la propuesta de los tramos urbanos desde las afectaciones al Bien de Interés Cultural (<i>DECRETO 44/2000, de 16 de marzo</i>), ruido, vibraciones, contaminación, impacto visual.</p> <p>6º) Acondicionamiento Pk 16,600 M-219 en el margen derecho.</p> <p>7º) Estudio de mejora de accesos a las urbanizaciones y polígono industrial. En el Avance no se definen los accesos a las urbanizaciones y al polígono industrial y su problemática asociada (cruce de carril, badenes, visibilidad, transporte público, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none">-Urbanización Monteacevedo. Pk +39,800 margen Izquierdo M-204.-Urbanización "El Mirador". Pk +28,200 márgenes Izquierdo y derecho M-204.-Polígono Industrial. Pk +27,700 margen Izquierdo M-204.-Urbanización Las Villas. pk +13,400 margen Izquierdo M-219.-Urbanización Eurovillas. pk +13,100 y pk +13,900 margen derecho M-219. Margen Izquierdo M-219. <p>En el tráfico de la M-204 se echa en falta una solución para el casco urbano que permita el cambio de sentido en la salida en dirección norte.</p> <p>8º) Inundación de la calzada y viviendas en zonas aledañas de la Travesía urbana de Jose de Churriguera. Pk 27,250 a pk +27,300 de la M-204. Todo ello producido por la cota de nivel en este punto (vaguada) y el insuficiente drenaje existente, por la falta de puntos de recogida (imborrales) y capacidad.</p> <p>9º) Carriles Bici en el término de Nuevo Baztán. Los carriles bici existentes en el municipio que discurren paralelos a las carreteras autonómicas M-204 y M-219 No constan reflejados en el documento de Avance presentado.</p> <ul style="list-style-type: none">-Carril bici M-204 margen Izquierdo. Entre pk +26,500 y pk +26,900.-Carril bici M-219 margen Izquierdo. Entre pk +14,400 y pk +15,200



Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

		<p>10º) Cesiones al municipio. No quedan bien concretadas o definidas las cesiones de la propuesta al ayuntamiento de Nuevo Baztán.</p> <p>11º) Delimitación de la travesía urbana. Deben ampliarse los tramos contemplados en el Avance como urbanos y de travesías. Los tramos urbanos en Nuevo Baztán deben estar comprendidos entre los pk + 26,800 y 27,750 de la M-204. Y entre los pk+15,200 y pk +15,750 de la M-219.</p> <p>12º) Trazado de la M-219 en el tramo urbano entre pk 15,600 y pk +15,700. Casco Urbano zona este. El trazado de la M-219 se deberá reflejar conforme al recorrido real que actualmente tiene, por la vía pública municipal (c/del Transformador) localizada en paralelo más al sur de la M-219.</p> <p>13º) Impacto medioambiental. Se debe evaluar el impacto medioambiental frente al ruido en el frente de las urbanizaciones existentes en el término municipal generado por tráfico, y en su caso proponer medidas correctoras para su atenuación como pantallas o barreras acústicas</p> <p>14º) IMD ciclista en Nuevo Baztán. Los flujos provienen tanto desde Pozuelo del Rey como de Valverde de Alcalá. Se deberá contemplar adecuadamente esta circunstancia en el Avance del Plan.</p>
13	31/08/2023	<p>AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES</p> <p>En el Avance no se ofrece información de más detalle sobre el trazado de las actuaciones propuestas en las carreteras que atraviesan el término municipal, por lo que cuando se desarrollen las actuaciones previstas en el plan, se realizarán las alegaciones oportunas. Además del contenido indicado en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se considera que se debe profundizar en como este Plan contribuye a la Estrategia de Energía, Clima y Aire – Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid, actualmente en procedimiento de evaluación ambiental estratégica</p>
14	01/09/2023	<p>AYTO. PUEBLA DE LA SIERRA</p> <p>Plantean las siguientes medidas para resolver los problemas detectados:</p> <ul style="list-style-type: none">• En dos tramos de travesía, colocación de bolardos o maceteros fijos, que dejando libres los vados, impidan en el resto de espacio al aparcamiento.• Pavimentación de tramo de travesía con adoquín de hormigón.• Habilitación de aparcamiento para motos y minibus municipal.



169271208306247070271
www.enrbq.com
La autenticidad de este documento se puede comprobar siguiendo el código de verificación: www.enrbq.com/sv/verificar



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
15	01/09/2023 y 15/11/2023	ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS <p>Cualquier intervención requerirá la realización de un estudio histórico de usos para el área de actuación que permita identificar la existencia de actividades potencialmente contaminantes o los posibles focos de contaminación, tanto actuales como históricos. Siempre que se produzca un cambio de uso como resultado del planeamiento en los ámbitos de intervención (renaturalización de taludes, vías ciclistas o zonas alejadas que pudiesen convertirse en zonas verdes estanciales o de ocio, etc.), y en el supuesto de haberse identificado en el mencionado estudio histórico tanto actividades de estas características como posibles focos de afectación, se llevarán a cabo los trabajos de caracterización siguientes:</p> <p>En el caso de detectarse focos potenciales de contaminación, como por ejemplo las áreas en estado de degradación o vertederos -cuya existencia se menciona en el documento presentado-, se llevará a cabo un Informe de Caracterización de la Calidad del Suelo de conformidad con el artículo 61 de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos. Además, si tras la caracterización Fase I se detectaran indicios de contaminación, se continuará con la Fase II, Estudio de Caracterización Analítica, cuyo contenido mínimo viene establecido en el apartado 3.2 de las Directrices para los Estudios de Caracterización de la Calidad de los Suelos para Planeamiento Urbanístico, redactadas desde esta Dirección General.</p> <p>En el supuesto de detectarse actividades potencialmente contaminantes que hayan cesado su actividad previamente, será de aplicación el artículo 3.5, del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.</p> <p>Si la intervención se llevase a cabo sobre zonas industriales, para garantizar la viabilidad de los usos previstos, serán de aplicación los artículos 61 de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, y 3.5/3.4 del RD 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. En el caso de preverse la posibilidad de implantación de instalaciones como infraestructuras complementarias sometidas al mencionado Real Decreto, se deberá establecer el blanco ambiental de la situación preoperacional, mediante un Estudio de Caracterización Analítica Fase II, según se describe en el apartado 3.2 de las Directrices adjuntas.</p> <p>En general, los trabajos de caracterización que según estas indicaciones deban llevarse a cabo, se desarrollarán durante la redacción de los proyectos y, en cualquier caso, con carácter previo a la ejecución de las obras, debiéndose presentar en esta Dirección General para su Informe. En el supuesto de que las actuaciones previstas se encuentren incluidas dentro de un ámbito urbanístico, los trabajos de caracterización deberán llevarse a cabo como parte del procedimiento ambiental al que deban ser</p>



Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>sometidos. Se adjunta el documento de Directrices para facilitar la redacción de los estudios correspondientes a los trabajos mencionados.</p> <p>Asimismo con carácter general, en el caso de identificarse puntos de vertido, se tendrá en cuenta que con el fin de asegurar el carácter y tipología de los residuos acopiados se deberán caracterizar mediante métodos adecuados (inspección visual, organolépticos, analíticos in-situ, o en laboratorio); en cuanto a la gestión de los mismos, se llevará a cabo de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo. En caso de detectarse residuos peligrosos, se llevará a cabo la correspondiente investigación al objeto de determinar si existe afectación a la calidad del suelo.</p> <p>En el caso de que se vean afectadas instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.</p>
16 04/09/2023	<p>ÁREA DE VÍAS PECUARIAS</p> <p>En este apartado dedicado a las Vías Pecuarias (1.2.9) se presenta un gráfico de afectación de las vías pecuarias: en el gráfico VV/PP-Nivel de afectación Ratio (ha/km) aparece un llamativo dato de la carretera M-942 (acceso a Valdemoro), que obtiene un 50 en este ratio, pero que no es coincidente con ninguna vía pecuaria.</p> <p>Se ponen de manifiesto algunas discrepancias con el cuadro de afectación a vías pecuarias y recogen varios ejemplos.</p> <p>Con carácter general</p> <p>Las vías pecuarias cuyo itinerario discurre por el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid son bienes de dominio público de esta Comunidad y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.</p> <p>La Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid tiene en cuenta los siguientes supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none">- Art. 27 Modificaciones de trazado por realización de obras públicas.- Art. 28 Cruce de las vías pecuarias por una obra pública.- Art. 30.3, paso practicable igual o superior a 12 metros de ancho.- Art.43.e, prohibición expresa del asfaltado o cualquier procedimiento semejante que desvirtúe su naturaleza. <p>Así mismo, el Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, establece:</p> <ul style="list-style-type: none">- Art. 25 Aprobación de la modificación de trazado



RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
		<p>- Art. 26 Cruces de vías pecuarias por una obra pública.</p> <p>Así mismo, en relación con los Planes de Ordenación de Recursos Naturales, el artículo 29 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid indica que el Plan de Uso y Gestión de las Vías pecuarias de Madrid constituye el instrumento básico de planificación de las vías pecuarias de la Comunidad de Madrid. Tiene carácter vinculante para la Administración autonómica, que ejercerá sus competencias con arreglo a él. El Plan de Uso y Gestión desarrollará las directrices que orienten las actuaciones técnicas y administrativas para el desarrollo de los objetivos y estrategias formuladas en relación con la conservación de las vías pecuarias, entre otros aspectos.</p> <p>Como conclusión, se deberá tener en cuenta este marco legal (Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid) a la hora de redactar los proyectos de las diferentes propuestas que se incluyen en el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032 y realizar las oportunas consultas al Área de Vías Pecuarias para la realización del correspondiente informe en materia de Vías Pecuarias.</p>
17	07/09/2023	<p>AYUNTAMIENTO DE ARANJUEZ</p> <p>Se precisa propuesta de actuaciones dentro de la alternativa seleccionada en el Plan, alternativa 2, en las carreteras secundarias M-30S y M-305a. de sostenibilidad, que mejoren las condiciones ambientales de estas carreteras dentro del tm de Aranjuez. El anillo ciclista previsto por el Plan, plantea la creación de una Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid, de titularidad autonómica, que no coincide con el Plan Cima 2008, en cual se proyectaba una red básica ciclista principal que discurría por el t.m. de Aranjuez, facilitando la conectividad con los vales urbanos del municipio y el uso recreativo de la movilidad ciclista permitiendo el acceso a los espacios protegidos y a los lugares de valor paisajístico y cultural.; Espacios Red Natura 2000, Paisaje Cultural Patrimonio de la Humanidad (Paseos y Sotos Históricos de titularidad autonómica) red local de carriles bici, caminos naturales del Tajo y accesos ciclistas considerados en otros proyectos de la CHT. Todo ello con fin de facilitar la conectividad en el tm de Aranjuez y hacer frente a la emergencia climática y ambiental y a la estrategia de movilidad segura sostenible y conectada de Agenda 2030.</p>
18	08/09/2023	<p>METRO MADRID</p> <p>No hacen sugerencias al respecto. Remiten informe del asunto a la Dirección General de Transportes Ferroviarios de Madrid (TFM), como concesionaria de la línea de ferrocarril metropolitano afectado y a la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo</p>
19	11/09/2023	<p>DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ESTUDIOS TERRITORIALES Y CARTOGRAFÍA</p>



Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>Remiten el mismo informe enviado a la Dirección General de Carreteras. Entre las sugerencias realizadas, se destacan las siguientes:</p> <p>Se recomienda estudiar la opción de incorporar las vías de este Plan, que en la mayor parte de los casos transcurren por caminos rurales, y la posibilidad de que, en algunos casos, sustituyan a otras vías ciclistas propuestas o que sean complementarias. Las vías ciclistas del Plan CIMA necesitan relativamente pequeñas inversiones de señalización y adecuación segura de sus intersecciones con la red viaria asfaltada.</p> <p>Los corredores ecológicos, incluidos en el estudio <i>Planificación de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid: identificación de oportunidades para el bienestar social y la conservación del patrimonio natural</i>, se diseñaron para completar y unir entre sí los distintos espacios protegidos. En interés de preservar la movilidad de las distintas especies animales, se sugiere que se tenga en cuenta el contenido del citado estudio. En el caso de que una nueva carretera, un desdoblamiento o una ampliación de capacidad se superpusiera a uno de estos corredores, deberían estudiarse medidas correctoras de la barrera que pudiera causarse con la implantación más adecuada de pasos de fauna y de sistemas de canalización hacia ellos.</p> <p>En cuanto a las preferencias de detalle con el planeamiento municipal, se debe hacer constar que el número de tramos/puntos afectados por las propuestas de actuación es muy amplio, por lo que deberán analizarse caso por caso cuando se realicen los correspondientes proyectos. De cualquier forma, dado que la información cartográfica proporcionada por el Avance viene en formato pdf o jpeg, resulta complejo superponerla a otros tipos de información y en particular a la información de tipo urbanístico de esta Subdirección General, por lo que se sugiere que en próximas fases del Plan se ponga a disposición de los organismos y entidades que pudieran verse afectados, la documentación cartográfica en formato propio de Sistemas de Información Geográfica. Por otra parte, en los distintos documentos se han detectado una serie de posibles errores que deberían ser comprobados y, en su caso, corregidos. (Aportan una lista de los errores más relevantes en distintos documentos del Plan).</p> <p>En la M-501 se detectan problemas de capacidad, pero se determina que los fuertes condicionantes ambientales no permiten su ampliación. Por otro lado, se plantea un carril bici paralelo a la carretera desde el km 0 hasta el km 60. Ese carril bici puede tener una gran afectación medioambiental en la zona en que la carretera discurre encajada en el valle del arroyo Valdezate, zona que coincide con el tramo más al este de los dos que aparecen como tramos conflictivos en el mapa de Niveles de Servicio (página 21 del documento memoria, parte ordenatoria), debido a la angostura del valle.</p> <p>Respecto a la cartografía, se pone a disposición de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid la información geográfica generada o gestionada por el CRIC (Centro Regional de Información Cartográfica de la Subdirección General de Estudios Territoriales y Cartografía), en particular lo concerniente a la obtención de ortofotos aéreas, de las que se dispone de actualización cada año, u otra como los modelos digitales que pudieran servir de base para fondo de las representaciones</p>



Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
20	11/09/2023	<p>AYTO MADRID - SG CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL</p> <p>cartográficas temáticas. Asimismo, desde el CRIC se pone a disposición de la Dirección General de Carreteras la posibilidad de revisar el modelo de datos del Sistema de Información Geográfica que se establezca, la denominación cartográfica, las fuentes de información o los aspectos y casuística de las líneas límites municipales.</p> <p>Se realizan una serie de sugerencias en relación con las líneas límite jurisdiccionales, referencia a información cartográfica y operaciones GIS y otros comentarios sobre las representaciones cartográficas de la documentación presentada.</p> <p>Considera que, para garantizar la protección ambiental en el municipio de Madrid, el Estudio Ambiental Estratégico (ESAE) deberá incluir, además del contenido mínimo establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013, una descripción detallada de las actuaciones propuestas en el PCCM 2025 – 2030 de la CM, indicando si afectan de forma directa a las carreteras del municipio del Término Municipal (TM) de Madrid. En caso de afectar al TM de Madrid, el ESAE deberá aportar la siguiente información, en concordancia con el grado de complejidad de la actuación:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Descripción y planos detallados de las actuaciones previstas por puntos kilométrico, y de los posibles efectos ambientales, tanto de forma directa sobre la carretera y su entorno, como de forma indirecta sobre otras zonas del municipio que podrían verse afectadas.2. Tal y como se establece en la documentación, un análisis de la compatibilidad de las actuaciones previstas en el PCCM con PGOM con la protección de los espacios y elementos del patrimonio natural del municipio. A este respecto se deberán contemplar los posibles efectos negativos del Plan sobre:<ul style="list-style-type: none">- Los Espacios Naturales Protegidos por la Red Natura 2000: ZEC de la Cuenca del Río Manzanares (COD. ES3110004), ZEC Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid (COD.ES3110006), ZEPA del Monte de El Pardo (COD.ES0000011), ZEPA del Soto de Viñuelas (COD.ES0000012).- Hábitats Naturales de Interés Comunitario- Los Suelos No Urbanizables Especialmente Protegidos (SNUP), incluidos en el PGOM97, que incluye: NUP 1 Monte de El Pardo, NUP 2 Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y Parque del Sureste, NUP 3 el Monte de Valdelatas y el paraje denominado "La Escorzonera-Monte de El Pilar", NUP 4 Vega del Jarama, NUP 5 vías pecuarias y NUP 6 de equipamientos e infraestructuras.- Áreas de Protección Geológica reseñadas en el artículo 4.2.5 de las Normas Urbanísticas del PGOM.- Áreas de Protección Arqueológica y Paleontológica señaladas en el artículo 4.2.8 de las Normas Urbanísticas.



16727412098306234740704271
www.enarpq.com/verificacion/16727412098306234740704271.aspx

La autenticidad de este documento se puede comprobar seguro mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>- Parques y Jardines Históricos.</p> <p>- Nuevos desarrollos urbanísticos previstos en el planeamiento.</p> <p>3. Mapas de capacidad de acogida y fragmentación del territorio en los espacios protegidos.</p> <p>4. Medidas preventivas y correctoras de los efectos ambientales negativos derivados de la aplicación del PCCM.</p> <p>Se debería elaborar un estudio de restauración de los terrenos afectados para prevenir los problemas de erosión, en donde se incluya, entre otros, la restauración de los suelos compactados por el paso de la maquinaria, y la restauración de la vegetación afectada. En concreto, en el ESAE se deberían incluir las determinaciones necesarias para garantizar que los proyectos de construcción de las carreteras que no deban someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental incorporen las medidas ambientales establecidas en la normativa municipal del Ayuntamiento de Madrid durante la fase de obras, considerando, entre otros, los siguientes aspectos:</p> <p>1. Con el objeto de minimizar los impactos al medio ambiente y evitar molestias inducidas a la población de los ámbitos colindantes, se deberá contar con la presencia, a pie de obra, de un técnico especialista en disciplinas ambientales, que dependerá de la Dirección de Obra, y será responsable del seguimiento de todas las medidas preventivas y correctoras.</p> <p>2. Durante los trabajos de movimientos de tierras, excavaciones y preparación de los terrenos se deberán adoptar todas las medidas recogidas en los artículos 34, 35, 36 y 37 de la Ordenanza de calidad del aire y sostenibilidad (OCAS), para evitar o minimizar la emisión de polvo, partículas, gases producto de la combustión y otros contaminantes a la atmósfera. Se recomienda emplear vehículos y maquinaria de bajo consumo y bajas emisiones, priorizando la utilización de maquinaria eléctrica de uso al aire libre.</p> <p>En el caso en que fuera necesario el uso de grupos electrogénos, serán aquellos que produzcan menores emisiones, preferiblemente de combustibles gaseosos, estos deberán contar en todo caso con certificación "Fase V".</p> <p>3. Durante la ejecución de las obras se deberá garantizar el cumplimiento del artículo 42 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), y se aplicarán las medidas correctoras que garanticen que la contaminación acústica producida, entre otros factores, por la maquinaria, equipos y vehículos de transporte, operaciones de carga, descarga y clasificación de los RCD, afecte lo menos posible a la población del entorno. En particular, tendrán en cuenta los siguientes aspectos:</p> <p>- La excavación de las zanjas, así como la preparación de los terrenos y acopio de tierras deberá realizarse adoptando las medidas necesarias para reducir al mínimo la contaminación acústica debiéndose adoptar las medidas más adecuadas para reducir los niveles sonoros que se produzcan.</p>



16/21209830623470/0421
www.en.rmqcat.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.en.rmqcat.es mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
21	12/09/2023
AYTO DE VALDEMORILLO	<p>- Se emplearán las mejores técnicas disponibles para evitar el ruido producido por el desplazamiento y trepidación de la carga durante las diferentes operaciones.</p> <p>- Se deberán respetar los horarios de trabajo establecidos en la OPCAT.</p> <p>- Toda la maquinaria que esté incluida en los tipos recogidos en los anexos XI y XII del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, deberán cumplir con todos los requisitos establecidos en lo que a potencia y etiquetado se refiere.</p> <p>4. Los residuos de construcción y demolición se gestionarán según lo establecido en el Plan de gestión de residuos que contemple las tierras y demás materiales inertes procedentes de las obras según lo establecido en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición incluido en la Estrategia de Gestión Sostenible de los Residuos de la Comunidad de Madrid 2017-2024, Ordenanza 12/2022, de 20 de diciembre, de Limpieza de los Espacios Públicos Gestión de Residuos y Economía Circular del Ayuntamiento de Madrid, en la Orden 2726/2009, de 16 de julio de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición en la Comunidad de Madrid, y en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.</p> <p>5. Las zonas reservadas para la instalación de parque de maquinaria, zonas auxiliares y zonas de acopio de tierras y materiales deberán estar debidamente impermeabilizadas para evitar la posible contaminación del suelo como consecuencia de derrames accidentales de líquidos de automoción, aceites y combustible y movimiento de vehículos pesados. Se deberán habilitar en las zonas auxiliares balsas de decantación dotadas de material impermeable para el lavado de canaletas de hormigón. Conforme al artículo 9 de la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid en las zonas en construcción, que implique desarrollos urbanos de magnitud superior a 2.500 m2 habrá de establecerse un plan de control de la erosión que incluya una adecuada gestión de las aguas de escorrentía, de conformidad con lo establecido en los criterios de buenas prácticas que se describen en su Anexo I, de modo que minimice el arrastre incontrolado de materiales y la contaminación de los recursos hídricos.</p> <p>6. Todas las actuaciones que se lleven a cabo en los árboles presentes en la zona de actuación deberán garantizar el cumplimiento del Libro IV de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano (OGPMAU), relativo a las Normas de Protección de Zonas Verdes. También se deberá garantizar el cumplimiento de la Ley 8/2005, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid. Cualquier actuación sobre el arbolado existente requerirá Informe previo favorable de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes.</p> <p>7. En cuanto a las nuevas instalaciones de alumbrado, se recomienda valorar el uso de farolas solares energéticamente autosuficientes, exentas de ejecutar el cableado convencional y dotadas de sistema de almacenamiento individual.</p>



1627412083062347070271
www.madrid.es
La autenticidad de este código de verificación se puede comprobar en el sitio web www.madrid.es



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>Esa Administración propone la inclusión de las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none">- Desdoblamiento de la carretera M-600 en la totalidad de su longitud. Esta carretera presenta una Intensidad Media Diaria de vehículos muy elevada con altos índices de siniestralidad.- Facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista. Sería necesaria la ampliación de este carril bici en la carretera M-959, de forma que se mantenga la "movilidad sostenible" para los ciudadanos del término municipal de Valdemorillo, uniendo la urbanización Cerro Alarcón (con aproximadamente 5.000 vecinos residentes) con el casco urbano, donde se encuentran todos los servicios públicos.- Propuestas de seguridad vial en las carreteras M-600, M-959, M-510 y M-853. Dentro del término municipal de Valdemorillo, por razones de seguridad vial, se consideraran necesarias las siguientes actuaciones:<ul style="list-style-type: none">o Iluminación de la M-600: desde la intersección de acceso por la calle San Juan hasta la entrada de la urbanización PuenteLasierra.o Mejora de la iluminación de la M-600 en las entradas a las urbanizaciones de El Parque de las Infantas, La Esperanza, Mojadillas y Montemorillo.o Iluminación de la M-959 entre la urbanización Cerro Alarcón y Valdemorillo.o Iluminación de la M-510 desde la M-600 hasta el cruce con la calle de la Nava.- Acondicionamientos, ensanches y mejoras:<ol style="list-style-type: none">1. Ensanche de la plataforma de circulación en la carretera M-600, en el tramo del término municipal de Valdemorillo, a la altura de las urbanizaciones del El Parque de Las Infantas, La Esperanza, Mojadillas y Montemorillo, mediante ampliación del arcén de forma que se mejore la seguridad de la circulación.2. Nuevas glorietas en la carretera M-600 en las intersecciones con las siguientes urbanizaciones: PuenteLasierra, Parque de las Infantas-La Esperanza, Mojadillas y Montemorillo.3. Reasfaltado de la M-853 en todo su trazado.
22	12/09/2023 AYTO. DE TORREJÓN DE ARDOZ No hacen observaciones al respecto.
23	14/09/2023 y 22/09/2023 AYTO. DE COLMENAR DE OREJA



RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
		No viene incluido en este avance el siguiente proyecto: la ejecución de una nueva variante en Colmenar de Oreja que fue promovido por la Dirección General de Carreteras. Y sobre el cual, existe un Estudio Informativo, sometido a información pública (BOCM 17 de julio de 2009) y en el 2010, la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de la Variante de Colmenar de Oreja, (BOCM nº17 de 24 de marzo de 2012) y sobre el cual hasta el año pasado se seguía trabajando en este proyecto, para su reactivación. La construcción de esta variante, supondría la eliminación de un punto negro, con la eliminación del tráfico de los camiones por las travesías de nuestra Ciudad, y a la vez, se cumpliría con la seguridad vial de nuestros vecinos, y una mejora del tráfico tanto en el interior del casco como para la conexión con el resto de municipios y vías principales, siendo más fluido, disminuye notablemente la contaminación acústica y atmosférica del municipio, lo que conllevaría proteger el conjunto Histórico declarado BIC, mejorando los criterios de sostenibilidad definidos en el Plan. Por lo que se solicita que se retome e incluya el proyecto de la variante ya iniciado, incorporando el proyecto de la Variante de Colmenar de Oreja al Plan.
24	14/09/2023	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO El grado de definición de las propuestas de actuación incluidas en el Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid no permite evaluar su alcance ni la viabilidad de las actuaciones en relación con su afección a la Red de Carreteras del Estado. Al respecto, se recuerda el artículo 36.5 de la Ley 37/2015, de Carreteras en relación con las conexiones y al art. 16.6 sobre afecciones a carreteras del Estado. Todas las actuaciones que afecten a la Red de Carreteras del Estado deberán ser autorizadas por la Dirección General de Carreteras del MITMA, tal y como se recoge en los artículos 94 y 104 del Real Decreto 1812/1994 por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. En particular para la apertura de conexiones y accesos no previstos en el proyecto de construcción de la carretera se deberá solicitar la oportuna autorización a la Dirección General de Carreteras, acompañada del Proyecto de Construcción, suscrito por técnico competente y visado por el correspondiente Colegio profesional, que comprenderá el estudio del tráfico, el trazado, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación y la ornamentación, en cumplimiento de lo dispuesto en el citado art.104 del Reglamento General de Carreteras. Se recuerda que deberá estar a la normativa vigente en el momento de su aprobación, en especial la Ley 37/2015, de Carreteras, el Reglamento General de Carreteras (R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre) y la Norma de Trazado 3.1-1C, la normativa sobre señalización y sistemas de contención, así como el resto de normativa técnica vigente aplicable para carreteras del Estado.
25	14/09/2023	AYTO DE VELLILLA DE SAN ANTONIO



1642120830624707021
www.en.rmqbdp.es mediante el código de verificación:
ssv/gob/pj/rdm/ur/ww/en/rmqbdp/es



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO
	<p>Sugiere que en la medida de lo posible sean incorporados a la redacción definitiva del Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 de la CAM. Los elementos de que deberían tenerse en consideración, son los siguientes</p> <p>Zona 1, correspondiente con el tramo desdoblado de la M-208 entre nuestro término municipal y la rotonda de conexión de R-3. Por ello se propone introducir los siguientes elementos no recogidos en este Documento de Avance presentado:</p> <ul style="list-style-type: none">- Construir un nuevo carril de salida de R-3 en la incorporación con la M-208 que pueda servir como by-pass para evitar la entrada de los vehículos sentido Veilla de San Antoni, evitando así que pasen por la rotonda.- En la M-208 en su tramo de Veilla de San Antonio a Mejorada del Campo, se sugiere el estudio de la ampliación de la calzada desde Veilla de S. Antonio hasta Mejorada para facilitar el acceso a la Radial 3, y favorecer la conexión entre la M-208 y la Radial 3. Hay que considerar el incremento del número de habitantes que ha supuesto para el término municipal el desarrollo del sector XXIII, con un total aproximado de 5.000 habitantes nuevos, un incremento que supone el 50% sobre el número total de habitantes del municipio. La ampliación de la calzada de la M-208 desde Veilla de San Antonio hasta la Radial-3, un tramo que no supone más de 500 metros, daría lugar a la mejora en la fluidez del tráfico rodado.- En el tercer carril, en sentido sur, que accede a la rotonda de entrada al municipio, que corresponde con salida de autobús de su dársena para incorporarse a la rotonda, y dado que la rotonda solamente tiene dos carriles de giro y no tres como acceden desde la M-208, se debería de montar algún elemento de barrera, como ya hubo en su inicio, para evitar accidentes en el acceso del autobús a la rotonda. <p>Zona 2, correspondiente la zona urbana residencial de nuestro municipio en la M-208. Esta zona presenta problemas de ruido debido a la gran densidad de tráfico, especialmente de camiones, que soporta esta M-208. Este hecho también viene reflejado en el documento de Avance, proponiendo como solución la colocación de pavimentos fonoabsorbentes. Propuesta de modificación:</p> <ul style="list-style-type: none">- Montar en la zona más próxima a las viviendas, sobre una vez superada la glorieta de conexión con la M-217, unas pantallas acústicas, a modo de barrea que evite las molestias de ruidos a las viviendas. <p>Zona 3, correspondiente la rotonda de acceso a nuestro Sector XXV, en la M-208. En el tramo de la M-208 comprendido entre Arganda del Rey y Veilla de San Antonio existe un área recreativa denominada la Riada, dicha área está situada junto al río Jarama dentro del término municipal de Veilla de San Antonio. No existe acceso al paraie desde la M-208, por lo que los visitantes se incorporan sin seguridad alguna, pudiendo resultar peligroso tanto para los usuarios del área recreativa como para los conductores de ese tramo de la M-208. Por lo que sugerimos la siguiente propuesta de modificación:</p> <ul style="list-style-type: none">- Estudiar y ejecutar una zona de acceso, bien planificada, o bien en la rotonda, en un punto próximo a ella, para que el acceso de vehículos a este punto de "las Riadas" no represente un peligro para los vehículos que circulan por la M-208.



16r1209830624707072T
www.en.rfqmadrid.es/validacion/validacion.aspx

La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código QR mediante el siguiente código QR



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
26	14/09/2023	CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID
		<p>Respecto al Apartado 5 del Documento 2 de la Memoria se recogen las posibles carreteras donde poder implantar plataformas reservadas para el transporte Público. A la hora de promover dichas plataformas reservadas para el transporte público, previamente deberán realizarse los correspondientes estudios y/o proyectos que las justifiquen, así como acometerse de forma conjunta y con soluciones consensuadas con el CRTM.</p> <p>En el subapartado 5.1 se sugiere que la fuente utilizada para los datos de la red de líneas de autobuses interurbanos se cite como "CRTM. 2018".</p> <p>Apartado 6 del Documento 2 de la Memoria: Respecto a los indicadores empleados para el seguimiento de los criterios generales de planificación de Sostenibilidad Medioambiental de fomentar el transporte público, impulsar el transporte multimodal e impulsar el transvase modal hacia modos de transporte sostenible, se sugieren como posibles indicadores:</p> <ul style="list-style-type: none">• Porcentajes de reparto modal en el ámbito de las coronas metropolitana y regional• Los kilómetros de plataformas reservadas para el transporte público• Los kilómetros de vías ciclistas <p>Apartado 7 del Documento 2 de la Memoria: Respecto al Apartado 7.- Criterios de Diseño de la Red, se echa en falta una especificación de los criterios de diseño de la Red de vías ciclistas, indicando las secciones tipo deseables para dichas nuevas vías a ejecutar, al igual que se indica para el resto.</p> <p>Apartado 9 del Documento 3 de la Memoria: De los nuevos carriles bici previstos en el Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 para la Red básica de Vías ciclistas, desde este Organismo se recomienda priorizar aquellos promuevan la intermodalidad y el acceso a los modos de transporte público.</p> <p>Apartado 10 del Documento 3 de la Memoria: En el Apartado 10.1.8.- Programas de Intervención se recomienda incluir las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none">• La mejora de accesibilidad y señalización de las vías de acceso a los Intercambiadores comarcales existentes y/o previstos.• La mejora de accesibilidad y señalización de las vías de acceso a los aparcamientos de disuasión desde las principales carreteras de entrada a la ciudad de Madrid.• La ejecución de pasarelas peatonales que permitan el acceso a las paradas de autobús de ambos márgenes de las carreteras, en las vías en las que no están permitidos los cruces a nivel. <p>A su vez, dentro de los Programas complementarios se propone considerar otras medidas, como son las siguientes:</p>



Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
		<ul style="list-style-type: none">• El desarrollo de sistemas inteligentes de transporte (ITS) que mejoren el transporte por carretera tanto de viajeros como de mercancías.• Desarrollo e innovación en tecnologías complementarias basadas en los Sistemas Cooperativos de Transporte Inteligente (C-ITS), que permitan a los usuarios de las carreteras y los gestores de tráfico compartir información.• El establecimiento de nuevos puntos de recarga eléctrica en las carreteras de la Comunidad de Madrid. <p>Apartado 10 del Documento 4 de la Memoria: En relación con las valoraciones de las inversiones de las Propuestas de Actuación incluidas en el Avance de Plan de Carreteras 2025-2032, no se ha previsto ninguna inversión para las medidas recogidas en los Programas complementarios de gestión a favor del transporte colectivo, como son la implantación de plataformas reservadas o la mejora de accesibilidad a paradas o estaciones de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.</p> <p>En la programación de las Actuaciones previstas en el Avance de Plan de Carreteras se debería prever las inversiones necesarias para la ejecución de pasarelas peatonales que permita acceder a las paradas de ambos márgenes de las carreteras mediante conexiones peatonales seguras, así como las inversiones necesarias para poder llevar a cabo las medidas 3.2. - “Adaptar todas las infraestructuras para garantizar la accesibilidad de todas las personas a las estaciones de transporte público” y 3.3. - “Habilitar todas las calles y caminos de acceso a las estaciones de transporte público para garantizar su acceso universal” del objetivo 3 recogido en la Evaluación de Impacto de Género del Avance del Plan de Carreteras.</p>
27	15/09/2023	<p>AYTO. DE LOS SANTOS DE LA HUMOSA</p> <p>El Ayuntamiento pone de manifiesto los problemas existentes de ruido y contaminación atmosférica generados por el tráfico rodado y señala los puntos conflictivos de la M-226 a su paso por el núcleo urbano.</p>
28	15/09/2023	<p>AYTO. DE POZUELO DE ALARCÓN</p> <p>Al respecto de la “Red básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid”, se prevé un nuevo carril bici en el TM de Pozuelo de Alarcón, que discurre por la M511 se conecte con el Anillo Verde Ciclista. Atendiendo a ello, y dado que en el plano 4.3 – Explotación- no se recoge ningún nuevo enlace, se quiere hacer constar que debe proponerse una pasarela sobre la carretera M502 que permita la conexión referida. La necesidad de esta estructura ya fue puesta de manifiesto en el Plan Especial de Protección y Mejora de la Infraestructura verde bosque metropolitano LOTE 5. Distritos de Latina, Carabanchel y Villaverde. La conectividad del carril propuesto, que permitiría un vínculo entre la almendra de Madrid y la sierra oeste, debe contemplar también la ejecución de un enlace que salve el cruce de la M511 con la carretera M40.</p>



1627412083062347070271
La autenticidad de este documento puede comprobarse en el siguiente código QR
www.madrid.es/qr/1627412083062347070271



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
29	<p>18/09/2023</p> <p>AYTO DE PINTO</p> <p>Por otra parte, el documento adolece de la mejora que debe acometerse en el enlace entre las carreteras M503 y M500, derivada de la remodelación ejecutada en los enlaces de la carretera M503 con las carreteras M508, M502 y M513, que ha favorecido la fluidez de la circulación rodada sin mejorar la conexión en el punto referido, provocando retenciones en las horas punta que llegan a alcanzar otros enlaces.</p> <p>De ello además se desprende la necesidad de iluminar el tramo de esta carretera M503 que resulta afectado por la retención, y que se extiende desde su enlace con la carretera M508 hasta su conexión con la carretera M500, favoreciendo así la seguridad de los usuarios de dicha vía.</p>
	<p>Se solicita que la continuación de la M410 no atravesase el suelo rústico del término municipal sino que en caso de que la traza deba finalmente construirse, discorra su trazado en paralelo a las infraestructuras ya existentes y fuera del término municipal de Pinto. La propuesta examinada supone atravesar suelo rústico en la zona sur de Pinto, que es cultivable, además de ser una zona clave para el tránsito de aves. Asimismo, la propuesta proyectada atraviesa la Cañada Real Galiana, zona de expansión y ocio de los pinteños y aproximada de forma evidente la contaminación acústica (ruido de tráfico) al futuro desarrollo residencial 'Punctum Millenium', encajonándolo entre infraestructuras.</p> <p>En este sentido, el casco urbano de Pinto se ve ya hoy día de hecho muy afectado por el ruido que genera la actual M-506 y por ello el Ayuntamiento de Pinto exige la implementación de pantallas acústicas que protejan la salud de la población pinteña.</p> <p>Finalmente, el Ayuntamiento de Pinto estima necesario que se amplíe el carril-bici (propuesto plano 4.5) de forma que pase por Pinto y no quede excluido nuestro municipio de esta infraestructura sostenible.</p> <p>El Departamento de Medio Ambiente municipal ha analizado los efectos ambientales previsibles de las actuaciones y considera imprescindible la aplicación de medidas preventivas, correctoras, complementarias y compensatorias que prevengan, reduzcan y compensen los daños ambientales como consecuencia de la ejecución del Plan. Ese Departamento ha pormenorizado las medidas para los impactos considerados más relevantes en relación con el ruido, afección al paisaje, vegetación y fauna, espacios naturales protegidos y caminos rurales.</p> <p>En particular, en lo que hace referencia a la fauna aviar o avifauna (especialmente, aves esteparias, aves acuáticas) se constata que el proyecto puede influenciar y alterar las rutas y el entorno natural de la avifauna. En cualquier caso, sea cual sea la alternativa final por la que se opte, de forma específica deberá analizarse la necesidad de adoptar medidas correctoras tendientes a proteger la avifauna, debiendo desarrollarse las actuaciones concretas que proceda. Se estima necesario que por la administración competente se dé audiencia en el procedimiento al Grupo de Recuperación de Fauna Autóctona (GREFA) por ser una de las entidades más implicadas en la protección de aves silvestres en nuestra Comunidad Autónoma.</p>



169112083052424707021
La autenticidad de este documento se puede comprobar en el sistema de verificación:
www.informacion.gob.es/verificacion



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº FECHA REGISTRO	
	<p>Es preciso tener en consideración la localización muy próxima, tanto en relación con el Parque Regional del Sureste, así como a las ZEPAs asignadas a las estepas cerealistas del Jarama y Henares (“Cortados y Cantiles de los Ríos Manzanares y Jarama” y “Carrizales y Sotos de Aranjuez”) y LIC “Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste”, todo ello en una zona ya de por sí muy castigada por diversas infraestructuras y / o equipamientos de relevancia. Se considera que esa proximidad convierte a estos espacios naturales en potenciales ámbitos afectados por las infraestructuras que se proyecta y bajo su área de influencia. En el caso concreto que nos ocupa deberán adoptarse las medidas que resulten precisas para evitar al máximo posible las interacciones que las obras o el funcionamiento de las nuevas infraestructuras puedan ocasionar sobre el medio (básicamente fauna y paisaje).</p> <p>Del informe técnico del arquitecto municipal se señala lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Respecto a la Normativa vigente: el plano recogido en la ficha correspondiente a su planeamiento incluida en el anexo 7 del documento analizado -Plano O.2 de calificación del suelo del PGOU de Pinto- no se recoge la alteración que sobre el mismo fue producida con motivo de la variación en el proyecto final del trazado de las carreteras M-506 y M-423, que, considerados como cambios estructurantes, obligaron a la tramitación de una la modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Pinto en el ámbito del Sector S-10 (La Mechina), que fue aprobada definitivamente por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el 22 de octubre de 2009 y publicada en el BOCM nº 264, de fecha 6 de noviembre de 2.009.• Respecto a la ampliación de carreteras: la duplicación de la calzada de la carretera M-410 supondría una fragmentación de un amplio espacio natural, actualmente delimitado por la autovía radial R-4 y las carreteras M-506 y M-423, que incluye diversos caminos públicos, continuados en los términos de Parla y Torrejón de Velasco, altamente frecuentado por sus múltiples usuarios como zona de esparcimiento y uso deportivo. La creación de este nuevo trazado, previsto como un nuevo eje transversal de alta capacidad, dividiría en dos mitades este espacio de suelo no urbanizable especialmente protegido de uso agrícola, restringiendo las posibilidades de libre tránsito actualmente existentes, incidiendo, además, en la degradación por contaminación medio-ambiental, acústica y visual de este ámbito. La existencia adicional en su proximidad del Corredor Ecológico de la Comunidad de Madrid definido como “La Sagra” y la incidencia directa del trazado propuesto en el interior del “Corredor ecológico de los Yesos” (ambos considerados como corredores ecológicos principales) serían una razón más para descartar la propuesta de ampliación de dicho viario. <p>Por otra parte, la memoria técnica no analiza suficientemente los efectos que el nuevo trazado puede producir en el conjunto de las carreteras de nuestro municipio, puesto que en el cuadro incluido en el apartado 9.3.1.- (Efectos de las actuaciones sobre otras carreteras), recoge solamente los efectos de reducción del tráfico sobre algunas carreteras, pero elude la definición de los incrementos que esta actuación conllevará sobre la carretera M-506 y la Autovía A-4, cuya alta saturación actual constituye ya un serio problema en los accesos y salidas con respecto a Madrid.</p>



1691212083062474070421
La autenticidad de este documento se puede comprobar seguro mediante el siguiente código de verificación:
www.enr bq.gov.es/verif



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>Es necesario reseñar también la existencia de aparentes discrepancias en las IMD en tramo máximo correspondientes a la Extensión Este de la M-410 recogidas en los cuadros.</p> <p>Si las razones expuestas no fuesen suficientes para descartar la ampliación proyectada, debe solicitarse que -al menos para aprovechar las condiciones del planeamiento existente- su trazado se ajuste a las previsiones del Vialio Interurbano Autonómico, que aparece grafiado en el vigente PGOU de Pinto de forma contigua al borde sur de nuestro término municipal, como prolongación con una traza inicialmente prevista para su conexión con M-506 (actualmente sustituida por la carretera M-423), al cual se podría adaptar en lo que al término de Pinto se refiere, al coincidir el nuevo trazado propuesto de la M-410 con la rotonda de conexión del vial de acceso a la estación de peaje de la R-4, previsto también inicialmente en nuestro planeamiento.</p> <ul style="list-style-type: none">Respecto a las nuevas rutas ciclistas: Debe instarse a la incorporación de nuestro municipio a la nueva red de carriles bici, de forma que la actividad ciclista crecientemente desarrollada en Pinto pueda ser realizada con suficientes condiciones de seguridad. Debería ser analizada más profundamente, además, la conexión de estos nuevos carriles con otras distintas vías ciclistas, como caminos rurales, vías pecuarias o red de ferrocarriles abandonados, previstos en el Plan CIMA de 2008.Respecto a la TRANSFERENCIA DE CARRETERA M-408: Debe aclararse la discrepancia de las previsiones de cesión de la carretera M-408 al Ayuntamiento de Pinto, recogida como propuesta de actuación N° 15 en el punto 9 del Anexo 4° del Avance, en cuyo cuadro se prevé una cesión de sólo 130 metros de longitud, que contrasta frente a la dimensión calculada de la misma sobre la representación gráfica recogida en el plano de propuesta de cesiones, que incluye desde el límite territorial con el término municipal con Parla hasta el entronque de la misma con la M-506, estimada en 2.150 metros de longitud. <p>Deberían, así mismo, ser aclaradas los motivos y condiciones en las que se pretendería plantear la citada cesión, ya que la citada carretera, en cuanto al término de Pinto se refiere, no discurre por suelo calificado como urbano en una de sus márgenes, al estar pendiente en la actualidad el desarrollo urbanístico correspondiente al Sector S-09 "Punctum Millennium", situado al sur de la mencionada carretera.</p> <ul style="list-style-type: none">Respecto a los TRATAMIENTOS MEDIO-AMBIENTALES: Debe instarse a la realización de los análisis necesarios para complementar las medidas de protección acústica en los suelos del municipio colindantes con los viarios de la CAM, así como el estudio de posibles medidas de minoración de ruidos (Pavimentos fono-absorbentes, pantallas acústicas, etc.)Respecto de la DELIMITACIÓN DE COMPETENCIAS DE CONSERVACIÓN: El Ayuntamiento de Pinto debe dejar de manifiesto su desconformidad con la pretensión de asignación al mismo de la obligación de mantenimiento de la carretera habilitada para el acceso al vertedero de residuos situado entre los términos de Pinto, Getafe y San Martín de la Vega.



Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

		<p>La configuración actual de la denominada Carretera de la Marañosa, corresponde a las obras realizadas por la Comunidad de Madrid sobre el suelo de propiedad municipal del Camino de la Marañosa, en el tramo situado entre la Autovía A-4 y el citado Vertedero de Residuos Sólidos Urbanos, para dar acceso rodado a los camiones de transporte de basura a este centro, gestionado en la actualidad por la Mancomunidad del Sur, no habiendo sido competencia del Ayuntamiento de Pinto, en ningún momento, la gestión y conservación del mencionado tramo.</p> <ul style="list-style-type: none">Respecto a las CONEXIONES CON REDES VIARIAS ESTATALES: El actual nudo de conexión de la carretera M-841 con la autovía de Andalucía, resuelto mediante un conjunto de señalización de "Ceda el Paso" presenta en la actualidad serios problemas de circulación, siendo frecuente lugar de siniestralidad. Durante la tramitación del Plan Parcial de la Unidad de Ejecución 52 del PGOU de Pinto (UE-52 "Mahou") fueron realizadas las pertinentes consultas a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid para la obtención de las preceptivas autorizaciones de conexión con las carreteras A-4 y M-841, que llevaron a la firma de un acuerdo de accesos suscrito con fecha 20 de diciembre de 2.006 por Promotora Rochi, S.L. y la Dirección General de Carreteras, siendo redactado un el proyecto denominado "Proyecto de Construcción Glorieta en M-841", que fue aprobado por el citado Organismo Público con fecha 2 de marzo de 2.007. La aprobación provisional por la D.G. de Carreteras del Estado -en ese mismo año- del proyecto de trazado denominado "Autovía del Sur (A-4). Tramo: Madrid-Seseña. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio", imposibilitó la posterior ejecución de la rotonda, circunstancia que se ha prolongado hasta el momento actual, pese a disponer de la pertinente tramitación de cesión de los suelos precisos para su construcción, así como del depósito por parte del promotor de la actuación de un aval por el importe de las obras. Debe instarse, por tanto, a la urgente coordinación de ambos Organismos (Estatal y Autonómico) para solventar esta deficiencia, a fin de mejorar la conexión entre las citadas vías y para evitar nuevos siniestros en dicho punto.
30	18/09/2023	<p>ÁLVARO M. P. (PARTICULAR)</p> <p>En la documentación no figura como Espacio Natural Protegido ni como elemento patrimonial a proteger el Bien de Interés Cultural (BIC) en calidad de Territorio Histórico que representa el Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial, constituido por el ámbito delimitado por la Cerca Histórica de Felipe II. La importancia paisajística, histórica y natural del citado Territorio Histórico queda patente en el Decreto 52/2006, de 15 de junio. No en vano, un BIC es la mayor figura de protección que existe en la legislación española a la hora de designar y proteger nuestro patrimonio cultural. Es crucial que no se permita ningún desdoblamiento o nuevos ramales en la M-600 a su paso por el citado Territorio Histórico. El daño al rico ecosistema e incomparable paisaje sería irreparable.</p>



Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

		<p>Es por ello que el particular se opone a las propuestas que figuran en el plan en el tramo que va desde El Escorial (rotonda del Hospital) hasta su cruce con la M-505 con la excusa de dar salida a las urbanizaciones de la zona. Estas ya tienen salida apropiada y si hiciese falta mejorar esa salida (ahora mismo la zona no tiene ningún problema de tráfico y además la gran mayoría de las urbanizaciones tienen recorridos alternativos) se puede hacer sin nuevas carreteras o desdoblamientos. La solución propuesta, aparte del daño al entorno natural y al paisaje, solo busca crear nuevos espacios urbanizables ahora ocupados por unas dehesas de incalculable valor ecológico.</p>
31	21/09/2023	<p>AYTO. DE TORREJÓN DE LA CALZADA</p> <ul style="list-style-type: none">• Modificación de la ficha 172 Torrejón de la Calzada (M-404) del Avance del Plan <p>Respecto de la travesía urbana en Torrejón de la Calzada de la carretera M-404 entre los PK 23+332 y 24+476, el Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada considera que debería ser revisado el criterio que establece que no existen estrechamientos significativos (cuadro “Tránsito”) y que no hay proximidad de fachadas a la plataforma (cuadro “Caracterización del tejido urbano”), pues existe un tramo entre los PK 24+060 y PK 24+120 donde la distancia entre las líneas exteriores de los carriles pasa de 6,50 m a 5,00 m y las fachadas de los edificios colindantes se encuentran al borde de la plataforma. Desde el Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada se solicita que se tenga en cuenta la incorporación de una actuación de ejecución de variante en Torrejón de la Calzada, quedando a criterio de la Dirección General de Carreteras su inclusión en la ampliación 2+1 prevista de esta carretera entre Griñón (M-407) y Ciempozuelos.</p> <ul style="list-style-type: none">• Previsión de un ramal de conexión desde la M-410 a la zona norte de Torrejón de la Calzada. <p>Dentro de las actuaciones correspondientes a “Creación de infraestructuras” del Documento Inicial Estratégico, se encuentra la creación de una nueva carretera correspondiente a la prolongación de la M-410 entre la A-42 en Parla y la M-506 en Valdemoro (pk 2+000 de M-423). Se propone estudiar la posibilidad de dejar planteado un acceso desde la mencionada prolongación hacia la zona norte de nuestro término municipal para facilitar en el futuro la conexión de este polígono industrial (previsto en el Avance del PGOU de Torrejón de la Calzada que se encuentra en fase de información pública) con el exterior.</p>
32	25/09/2023	<p>D.G. SALUD PÚBLICA</p>



1621208305242407021
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.es mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>1. Inclusión como objetivo estratégico: La Movilidad Saludable: resulta de especial interés para la salud de la población un objetivo denominado “Movilidad saludable”, vehiculado a través de dos perspectivas: minimizando la contaminación generada por el sistema de movilidad (emisiones de NO₂ y partículas y ruido, principalmente) y promoviendo una movilidad más activa. En concreto, las líneas estratégicas que, además, se deberán considerar son:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Cuantificar el impacto que el ruido de tráfico tiene sobre diferentes indicadores de salud.b) Evaluar la incidencia que los diferentes planes de restricción del tráfico aplicados en algunas ciudades españolas tienen sobre el ruido.c) Establecer un mecanismo para el reconocimiento de buenas prácticas en relación a la gestión del ruido ambiental.d) Establecer una Comisión Técnica entre el Ministerio de Sanidad (MSAN) y el Ministerio para Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD).e) Formación, a nivel nacional, de un comité técnico capaz de asesorar a las diferentes Administraciones sobre qué medidas de actuación tomar en la lucha contra la contaminación atmosférica y su impacto en la salud.f) Coordinar y unificar la elaboración de protocolos de actuación en caso de episodios de contaminación por parte de las distintas administraciones con valores y actuaciones homogéneas. <p>2. Promover la integración de criterios y medidas adaptativas en planes sectoriales, programas y/o estrategias sectoriales y territoriales concurrentes. Desde el punto de vista sanitario-ambiental, el Plan deberá ser transversal con los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático- Plan Nacional de Salud y Medio Ambiente- Plan de Protección Civil- Otros programas del ámbito ambiental como el Plan Marco de Acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación por partículas aéreas inferiores a 10 micras (PM10), partículas inferiores a 2,5 micras (PM2.5), dióxido de nitrógeno (NO₂), ozono (O₃) y dióxido de azufre (SO₂). Como elemento novedoso, introduce la componente predictiva.- La Estrategia de Energía, Clima y Aire-Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid <p>3. La evaluación de riesgos debe ser utilizada como una herramienta para identificar dónde y cuándo es más probable que la salud pública se vea afectada por la emisión de contaminantes químicos, físicos y biológicos, a fin de proponer las estrategias de prevención de riesgos para la salud.</p>



Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>En concreto y respecto al transporte se debe tener en cuenta el impacto sanitario, dado que puede reducir emisiones gravosas desde el punto de vista medioambiental, y mejorar la capacidad de las redes de transporte y su eficiencia desde el punto de vista de la movilidad de las personas, los bienes y los servicios. La mejora de las posibilidades de transporte (en particular los desplazamientos a pie o en bicicleta) crea comunidades más seguras y vivibles, reduce la degradación medioambiental y mejora la salud. En este sentido, siendo conscientes de la importancia de la variable salud en algunas de las líneas de intervenciones presentadas, podría resultar de interés la información contenida en los siguientes Mapas:</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Mapas de la Vulnerabilidad en Salud</i>. Se ha desarrollado la metodología de los Mapas de la Vulnerabilidad en salud (MVS) para facilitar a los equipos sociosanitarios la planificación, priorización e intervención en salud en un territorio. En esta metodología se parte de una selección de las Zonas Básicas de Salud con peores indicadores en salud, junto a un estudio técnico de distintos indicadores sociosanitarios representados en distintos mapas. https://saludandv.salud.madrid.org/SaludPublica/PPES/Vulnerabilidad/MRV/Mapas%20de%20vulnerabilidad/SIGIS_MapasVulnerabilidad.pdf.- <i>III Atlas de mortalidad y desigualdades socioeconómicas en la Comunidad de Madrid, 2008-2015</i>. Se analiza la mortalidad por sección censal y su asociación con la privación económica para 13 grandes grupos de causas y 23 causas específicas de muerte. El análisis de la mortalidad de una población es una de las herramientas básicas para conocer su estado de salud y permite llevar a cabo diferentes tipos de estudios y realizar comparaciones internacionales. En dicho Atlas se señalan zonas donde existe una probabilidad de incremento de la mortalidad, normalmente asociada a condiciones socioeconómicas más desfavorables. https://www.comunidad.madrid/publicacion/ref/50460 <p>Se considera preciso profundizar y/o potenciar las campañas de vigilancia con información al Sistema Asistencial que, desde la Consejería de Sanidad y la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, se llevan a cabo para el seguimiento diario de los contaminantes atmosféricos con mayor impacto en salud, a partir de dicha vigilancia ambiental. Así, se presta especial atención a los niveles de Dióxido de Nitrógeno (NO₂) y Ozono (O₃) por ser, junto con las Partículas en suspensión, los contaminantes que más preocupan por sus efectos nocivos para la salud y por consiguiente con límites de protección para la salud de la población establecidos en la normativa. En este sentido, además de los contaminantes más clásicos, se podría cuantificar y caracterizar en el espacio y en el tiempo la población expuesta a diferentes niveles de contaminación, utilizando los datos aportados por las redes de control y la información demográfica del Instituto de Estadística, con las herramientas informáticas y geográficas disponibles.</p>



1627412083062347070271
La autenticación de este documento se puede comprobar en www.madrid.es/verificar mediante el código QR



Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>La Dirección General de Salud Pública señala que se tendrán en cuenta una serie de requisitos y recomendaciones sanitario-ambientales en los Estudios de Impacto Ambiental de los Proyectos que se realicen en fases posteriores, en relación con la población y territorio y el impacto para la salud de usuarios y población general por incremento de la concentración del polen en la atmósfera.</p> <p>La Comunidad de Madrid dispone de una Estrategia de Seguridad Vial 2022-2023 propia, cuyo objetivo en términos generales es el de actuar frente a la accidentalidad en la red. Algunos de sus objetivos específicos están íntimamente ligados a áreas de conocimiento y actuación del ámbito de la salud pública como son los comportamientos de riesgo (conducir bajo los efectos del alcohol, drogas y medicamentos, exceso de velocidad, distracciones) o las tasas de mortalidad por accidentes, etc. Con objeto de identificar comportamientos de riesgo y poblaciones en riesgo se estima que será de utilidad la información de la Encuesta de Actitudes de los Usuarios de la Carretera ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes), que ofrece datos comparables de 39 países de los 5 continentes, entre los que se encuentra nuestro País. Una descripción general de la iniciativa y más resultados están disponibles en www.esranet.eu.</p> <p>Por otra parte, destacar que el próximo "27º Congreso Mundial de la Carretera", en el cual se presentará una panorámica mundial de las prácticas actuales y las tendencias futuras en materia de infraestructuras viarias, puede resultar útil para ampliar la 'hoja de ruta', en el contexto del presente Plan, principalmente, frente al cambio climático y la reducción de la huella de Carbono, donde la transferencia de tecnología es pieza básica. Esta iniciativa trata de abordar desde el consenso internacional los retos necesarios para hacer que la infraestructura vial, sea una herramienta para mejorar la calidad de vida y promover la cohesión social.</p>
33 25/09/2023	<p>CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO</p> <p>En relación a las actuaciones derivadas del Plan objeto de estudio que se ubiquen en la demarcación hidrográfica del Tajo, en cuyas fases de construcción y de explotación pueden provocarse alteraciones en el dominio público hidráulico, se deberán tener en cuenta las siguientes indicaciones sobre materias en las cuales tiene competencia esta Confederación Hidrográfica del Tajo:</p> <ul style="list-style-type: none">• En ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción montaje o ubicación de instalaciones destinadas albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 51.3 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.• Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos, según establece el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 1/2001.



Nº REGISTRO	FECHA
	<p style="text-align: center;">RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS</p> <ul style="list-style-type: none">• Toda actuación que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medidas conjuntamente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de este Confederación, según establece la vigente legislación de aguas, y en particular las actividades mencionadas en el artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.• Las captaciones de aguas públicas deberán de disponer de la correspondiente autorización, cuyo otorgamiento corresponde a esta Confederación.• Todos aquellos vertidos de aguas residuales que se produzcan debidos las posibles actividades que se generen, deberán contar con la preceptiva autorización, de acuerdo con la vigente Legislación de Aguas, y en particular con el Artículo 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.• En la redacción de los proyectos que surjan en aplicación del Plan se tendrá en cuenta en todo momento la necesidad de adecuar la actuación a la naturalidad de los cauces y, en general, del dominio público hidráulico, y, en ningún caso, se intentará que sea el cauce el que se someta a las exigencias del proyecto. Será necesario estudiar con detalle los cruces de tales vías con los cauces naturales, de forma que se mantengan las características de éstos. Sugerimos, en relación con estas obras de cruce, que se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción.• Se deberán respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua. En los puntos de cruce, el proyecto definitivo deberá contemplar la restauración de los cauces en una longitud, tanto aguas arriba, como aguas abajo, que supere la zona de influencia de las obras. En las zonas donde las carreteras o caminos discurren paralelos a algún cauce, deberá evitarse la afeción al mismo y se cuidará expresamente el drenaje de los terrenos.• Hay que recomendar una especial atención a los estudios hidrologicos, con el objeto de que el diseño de las obras de fábrica que se construyan garantice el paso de avenidas extraordinarias. Para ello se deberá analizar la incidencia de las avenidas extraordinarias previsible para el período de retorno de hasta 500 años que se puedan producir en los cauces, al objeto de determinar si la zona de actuación es o no inundable por las mismas. En tal sentido, se deberá aportar previamente a este Organismo el estudio hidrológico y los cálculos hidráulicos correspondientes para analizar los aspectos mencionados, junto con los planos a escala adecuada donde se delimiten las citadas zonas. Se llevará a cabo un estudio de las avenidas extraordinarias previsible con objeto de dimensionar adecuadamente las obras previstas.• Si como consecuencia del Plan se prevé la creación de nuevos viales, si los mismos se desarrollan en zona de policía de cauces, previamente a su autorización es necesario delimitar la zona de dominio público hidráulico, zona de servidumbre y policía de cauces afectados. La delimitación del dominio público hidráulico, consistirá, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4º del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, y modificado



Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>por Real Decreto 606/2003 de 23 de mayo, en un documento en el que se recojan las referencias tanto del estado actual como del proyectado.</p> <ul style="list-style-type: none">• Si se va a realizar alguna obra en zona de policía se deberán especificar las obras que se pretendan llevar a cabo, sobre todo si existe movimiento de tierras, afectación a la vegetación de ribera o en general al dominio público hidráulico. Si existiera alguna afectación a la vegetación riparia, ésta deberá ser repuesta. Se especificarán las especies que se van a utilizar para la revegetación, cómo va a llevarse a cabo su plantación y su mantenimiento, así como el origen del agua que se va a usar para su riego, si es el caso. Las reforestaciones que afecten directamente a las riberas, por tratarse de actuaciones que se realizan en dominio público hidráulico, deberán contar con la preceptiva autorización de este organismo, quien valorará si las especies y los tratamientos propuestos son los adecuados para una mayor protección y mantenimiento de dicho dominio público. En principio se deberán utilizar especies autóctonas.• Asimismo, se informa que deberá realizarse una adecuada gestión para evitar que las aguas de escorrentía pluvial incorporen contaminación adicional susceptible de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, sin comprometer la consecución de los objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en el medio receptor conforme a la legislación de aguas.• En las labores de conservación de cauces y sus márgenes, se indicará la maquinaria con la que se cuenta y el procedimiento que se pretende seguir para alcanzar el objetivo. Se significa al respecto, que toda actuación que se realice en Dominio Público Hidráulico deberá contar con la preceptiva autorización de este Organismo.• Respecto al parque de maquinaria a utilizar para la realización de las distintas unidades de obra, éste puede generar residuos líquidos peligrosos susceptibles de contaminación de aguas subterráneas y superficiales, como pueden ser aceites y otros compuestos. Se recomienda una gestión adecuada de estos residuos que evite la contaminación de las aguas.• Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico. <p>En lo que respecta a la construcción de viales, esta Confederación indica:</p> <ul style="list-style-type: none">• Será necesario estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, de forma que se mantengan las características de estos. Sugerimos, en relación con estas obras de cruce, que se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. Se deberán respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua.



Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
34 01/10/2023	<ul style="list-style-type: none">• El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en una zona donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas. Para ello se controlará la escorrentía superficial que se origine en esta área mediante la construcción de un drenaje alrededor del terreno ocupado, destinado a albergar estas instalaciones. El drenaje tendrá que ir conectado a una balsa de sedimentación. También se puede proteger a los cauces de la llegada de sedimentos con el agua de escorrentía mediante la instalación de barreras de sedimentos.• En el diseño de la infraestructura viaria se prestará especial atención a los estudios hidrológicos, con el objeto de que el diseño de las obras asegure el paso de las avenidas extraordinarias.• Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos, así como también se debe tener cuidado con no afectar a la zona de recarga de acuíferos.• No se realizará el lavado de maquinaria o su mantenimiento y repostaje en zonas distintas a las que se designen al efecto para realizar este tipo de operaciones. En el caso de tener que realizar el lavado de maquinaria en la zona de obras, se deberá construir, dentro de la parcela de instalaciones auxiliares, un lavadero de maquinaria con una balsa de sedimentación asociada, para impedir que esa agua contaminada llegue directamente al suelo o a los cauces cercanos. El lavado de maquinaria tal como camiones, hormigoneras, etc. se realizará sobre una superficie de hormigón lo suficientemente ancha como para que pueda acceder un camión, y con la inclinación adecuada (2%) para que el agua sea evacuada hacia la balsa de sedimentación, donde se recogerán las aguas residuales del lavado, los sedimentos generados y los aceites y grasas que pudieran ser arrastrados. Es importante que la balsa esté perfectamente vallada con un cerramiento rígido para evitar que animales o personas puedan caerse dentro.• Una vez terminadas las obras, los lodos procedentes de la balsa de sedimentación o el material de absorción de los derrames de aceites y combustibles se gestionarán conforme a la legislación vigente acerca de residuos peligrosos, y tanto la balsa de sedimentación, como el lavadero o como la zona de cambio de aceite deberán ser desmantelados. Además, todos los residuos producidos en la obra serán clasificados y segregados en su origen. Los residuos peligrosos serán tratados según indique la legislación y se contactará con un gestor autorizado de residuos por la Comunidad Autónoma que se encargará de su tratamiento y gestión.• Asimismo, se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados con la realización de plantaciones acordes con la situación geobotánica del cauce, de manera que se fomente la sucesión ecológica natural. Dicha restauración comprenderá una longitud aguas arriba y aguas abajo que supere la zona de influencia de las obras. <p>AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA</p>



16727120983052347070721
www.en.rfqmadrid.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a:
https://www.en.rfqmadrid.es/verificar



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
35	05/10/2023
	<p>Dentro del término municipal de Majadahonda discurren las siguientes carreteras cuya titularidad recae sobre la Comunidad de Madrid: M-503, M-509, M-516 y M-851. Se considera necesario sean tenidas en cuenta las siguientes solicitudes para su previsión e incorporación en el documento Plan de Carreteras 2025-2032</p> <ul style="list-style-type: none">• Suscribir Acuerdo entre la Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Majadahonda y Ministerio de Fomento, de la delimitación de competencias en las labores de conservación y explotación de las carreteras de la red de la Comunidad de Madrid, que discurren por el término municipal de Majadahonda.• Modificación del Acuerdo de enero de 2014 de Delimitación de Competencias suscrito entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid para la autovía de circunvalación a Madrid, M-50, en su tramo M-409 – A-6, en el que se recoja que el mantenimiento de las estructuras que vuelan sobre la M-50 corresponde al Ministerio de Fomento.• Remodelación del enlace de la M-503 con la M-50, debiéndose aclarar si lo previsto en el Plan de Carreteras responde a lo previsto en el borrador de 9 de junio de 2009, redactado por la ingeniería TYPESA para la DGC de la CAM, de Memoria Resumen del proyecto “Enlace en las carreteras M-503 y M-516”.• Remodelación de la intersección en el p.k. 0+000 de la carretera M-516 en el término municipal de Majadahonda, promoviendo el estudio de las modificaciones necesarias en el proyecto del mismo nombre redactado por INOCSA en marzo de 2011, que posibilite la duplicación de las calzadas de la calle Barbero de Sevilla y de la carretera M-516, así como un posible soterramiento de esta. • Prever una futura conexión del sector “Carril del Tejar” con la carretera M-851 a la altura de su p.k. 0+650 aproximadamente. • Validar la propuesta del Plan de Carreteras de implantación de pantallas acústicas y utilización de pavimentos fonoabsorbentes en la carretera M-503. <p>AYTO. DE ALCALÁ DE HENARES</p> <p>Aclaraciones:</p> <ul style="list-style-type: none">• En el Anexo nº 7 del Avance “FICHAS DE PLANEAMIENTO” el plano de Planeamiento debe de ser el que refleje la Ordenación Vigente.• En el Anexo nº 4 del Avance “CESIONES” se ha de incluir la cesión del “tramo de la carretera M-119 comprendido entre el P.K. 0+000 y el P.K. 1+550 en el término municipal de Alcalá de Henares” por la Comunidad de Madrid al Ayuntamiento de Alcalá de Henares según Acta de entrega firmada el 30 de marzo de 2023.• Se ha de incluir en el Inventario de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid el tramo de la Antigua carretera de Loeches a Alcalá de Henares que transcurre por el término municipal de Alcalá de Henares. <p>Actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ejecución de las obras necesarias para que el Enlace de las carreteras A-2, M-100 y M-203 sea un enlace completo.



1672712098962347070721
La autenticación de este código QR se puede comprobar en la página www.en.rmqrd.com mediante el código QR.



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
36	05/10/2023
	<p>METRO DE MADRID</p> <p>Se ha comprobado que en las proximidades de su algunas de las actuaciones que pretenden realizar en el ámbito del proyecto objeto de estudio, discurre el trazado de algunas de las líneas de la infraestructura de Metro de Madrid, en las ubicaciones aproximadas que se indican a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none">- Mejora de enlace MITMA (M-607, 13+000), en las proximidades de la línea 10 entre las estaciones de Montecarmelo y Ronda de la Comunicación.- Mejora de enlace (M-45, 19+000), en las proximidades de la línea 1 entre las estaciones de La Gavia y Las Suertes.- Mejora de enlace (M-45, 05+100), en las proximidades de la línea 12, entre las estaciones de El Carrascal y Los Espartales.- Mejora de enlace MITMA (M-406, 00+000), en las proximidades de la línea 10 entre las estaciones de Joaquín Vilumbrales y Cuatro Vientos.- Nuevo tramo M-410, en las proximidades de línea 12 entre las estaciones de Pradillo y Manuela Malasaña.



1672712083052347070271
www.enr bq.com
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a la siguiente URL:
www.enr bq.com/verificacion



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº REGISTRO	FECHA
	<p style="text-align: center;">RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS</p> <p>- Nuevos enlaces (M-506, 08+500, 13+300 y 19+600), en las proximidades de la línea 12 entre las estaciones de Parque Oeste y Conservatorio.</p> <p>- Ampliación de capacidad M-45, en las proximidades de la línea 11 entre las estaciones de La Fortuna y La Peseta, de la línea 12 entre las estaciones de El Carrascal y El Casar, y de la línea 3 entre las estaciones de Villaverde Alto y San Cristóbal.</p> <p>- Ampliación de capacidad M-45, en las proximidades de la línea 1 entre las estaciones de La Gavia y Las Suertes y de la línea 9 entre las estaciones de Puerta de Arganda y Rivas Urbanizaciones.</p> <p>Por otro lado, en relación a las instalaciones asociadas a la infraestructura del ferrocarril metropolitano existentes en la zona objeto de estudio, concretamente respecto a las instalaciones de línea aérea y Energía se indica que, en cuanto a las afectaciones a instalaciones de alta Tensión, en la intersección M-45 con L1, no se observan afectaciones a instalaciones de Energía. En cuanto a la intersección de M-45 con L9, a lo largo de la línea 9, en el punto de actuación indicado, recorre de manera paralela a la vía, por canaleta de hormigón, un cable M.T. en 15 kV de interconexión entre la S/E de Puerta de Arganda y la S/E de Vicálvaro.</p> <p>No obstante, no se puede garantizar con total seguridad la no existencia de las mismas en otro lugar por no disponer de la información del recorrido de todos los cables de interconexión y alimentación de Compañía.</p> <p>En cuanto a las instalaciones de pozos y ventilación, indicar que, en la documentación aportada, no se especifica el alcance de las actuaciones, aun así, viendo las posibles afectaciones asociadas a la gestión del Servicio de Ingeniería de Sistemas de Explotación de Metro de Madrid, en el entorno del dominio se localiza el pozo de Línea 1 cercano a la M-45 del que se adjunta imagen. En el resto de actuaciones del plan de carretera no se localizan posibles afectaciones.</p> <p>Estos datos ponen de manifiesto que la zona donde se desarrolla su <i>Avance del Plan de Carreteras 2025-2032</i>, referido en el asunto, se encuentra en zona de dominio público e influencia ferroviaria, por lo que deben de tenerlo en cuenta y contemplarlo en cualquier actuación que realicen en la zona, en la redacción del proyecto, y sus trabajos auxiliares, y en su ejecución, de modo que se garantice en todo momento tanto la seguridad de ferrocarril metropolitano de Madrid como, especialmente, la de los usuarios que lo utilizan.</p> <p>Por todo lo anterior, puesto que la información aportada por su parte hasta la fecha no representa con suficiente detalle la interferencia con METRO, al objeto de verificar, de forma previa a su aprobación, la compatibilidad del mismo con METRO, se entiende que será necesario que reflejen en su documentación los elementos de METRO existentes en las zonas de afectación. A este respecto, deberán diferenciar tanto en planta como en las secciones que representativamente sean necesarias, toda la infraestructura de METRO existente a menos de 20 metros de los límites de cada una de sus actuaciones. Para ello, se considera necesario que realicen un levantamiento topográfico en detalle que los relacione con exactitud.</p>



16247120983062347070421
www.en.rmqbdop.es puede comprobarse este código de verificación:
La autenticidad mediante



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
		Por ello, en línea con lo anterior, puesto que hasta este momento se desconoce el alcance de cada una de sus actuaciones, al objeto de verificar de forma previa a su ejecución la compatibilidad de las mismas con METRO, se entiende que será necesario que el promotor del Plan de Carreteras aporte una serie de documentación más detallada para que Metro de Madrid pueda evaluar con mayor exactitud los elementos de la infraestructura que pueden resultar afectados por sus actuaciones. La citada documentación se recoge en el informe de Metro de Madrid.
37	06/10/2023	AYTO. DE QUIJORNA
		<p>1. TRAVESIA S DE QUIJORNA POR LA M-521.</p> <p>1. Tramo M521 Norte. Se ha observado en la ficha correspondiente, que la travesía no se extiende en toda la longitud que cabe considerar que reúne estas condiciones. Puede apreciarse las construcciones actuales a ambos lados de la carretera (ya son 2/3) y las que van a ser en breve por estar ya proyectándose por lo que quedará la totalidad de ambos márgenes edificados, y el entramado de calles en el margen derecho. También existen aceras peatonales en todo el margen derecho y hasta la parada del autobús en el izquierdo, constando el resto de acera, de ese margen izquierdo, en el proyecto de urbanización aprobado en la construcción de las 13 viviendas colindantes que están a punto de reanudar las obras. Este tramo está recogido en las Normas Subsidiarias de Quijorna como urbano. Entendemos que debe rectificarse la ficha y aumentar el tramo de la travesía, máxime cuando el plan es hasta el año 2032, por lo que estaríamos casi 10 años sin actualizar.</p> <p>2. Tramo M521 Oeste.</p> <p>Al igual que en el tramo anterior en la ficha del estado actual no se recoge la totalidad de la travesía en su salida oeste quedando en el punto kilométrico 6. En realidad la travesía debe continuar hasta el núcleo de El Llano que está consolidado con edificaciones y con las que se están construyendo ahora, incluso está ya pavimentado el sector 2. Evidentemente entendemos que no puede estar nunca consolidado respecto a la ley citada las zonas que transcurren por parques urbanos públicos como en este caso que separa la zona admitida como travesía con las viviendas de El Llano; y esto no puede ser impedimento para que reúna esta condición. Este tramo está recogido en las Normas Subsidiarias de Quijorna como urbano. Entendemos que debe rectificarse la ficha y aumentar el tramo de la travesía, máxime cuando el plan es hasta el año 2032, por lo que estaríamos casi 10 años sin actualizar.</p> <p>2. CARRIL BICI EN LA M-521 DESDE QUIJORNA A VILLANUEVA DE LA CAÑADA.</p> <p>Se solicita un carril bici, con el trazado que considere esa Dirección General, que una estos municipios. Sería una buena compensación puesto que la orografía de Quijorna hace que la comunicación en bici por los caminos no esté al alcance de todos. Facilitar este tránsito se considera una buena opción para Quijorna que se vería su vida dinamizada por la vitalidad del municipio de Villanueva de la Cañada. En el caso de que esto no fuera posible, se propone una segunda que consiste en habilitar un carril</p>



Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
38	09/10/2023	<p>AYTO. DE COSLADA</p> <p>bici de tan solo 1,5 km uniendo los puntos aproximado del kilómetro 1,90 y 3,5 de esta carretera. De esta forma quedarían unidos los tramos que actualmente discurren por campo abierto en los 2 municipios y posibilitarían una ruta fuera de lo que es la propia carretera.</p> <ul style="list-style-type: none">M-201: En el Cuadro Red Básica de Vías Ciclistas (pág. 89) del Documento inicial estratégico incluir la construcción de un carril bici en la M-201 de conexión Madrid-Coslada por la avenida de Arcentales. Aunque esta carretera depende en parte del Ayuntamiento de Madrid y algunos tramos también del de Coslada, el plan de la Comunidad debería aspirar a coordinar y/o ejecutar todas las actuaciones que permitan unir los grandes municipios de la región y no dejar zonas sin cubrir que resten utilidad al plan en su conjunto. Por parte de Coslada, está prevista la actuación en su término municipal, según su Plan Director de la Bicicleta.M-206: En el Cuadro Red Básica de Vías Ciclistas (pág. 89) del Documento inicial estratégico incluir la prolongación del carril bici recogido para la M-206 hasta el núcleo urbano formado por San Fernando y Coslada.
39	11/10/2023	<p>ECOLOGISTAS EN ACCIÓN</p> <p>RESPECTO AL MODELO DE MOVILIDAD: El proyecto presentado presenta un modelo de movilidad expansivo en la utilización del vehículo privado y que no se corresponde con las necesidades y los compromisos adoptados por nuestro País. Más aún cuando, además, las infraestructuras planteadas para bicicletas u otros vehículos similares se orientan a un uso lúdico en lugar de para favorecer un transporte integrado intermodal. Se necesita un proyecto que marque como objetivo una reducción drástica del número de desplazamientos con el vehículo privado, algo diametralmente opuesto a los que se detalla en el avance del Plan Estratégico. No se ha contemplado el impacto sobre el cambio climático que produciría el modelo planteado en el proyecto de Plan Estratégico. Se solicita que se retire el proyecto y que se elabore un nuevo proyecto en el que se contemple el cambio de modelo de movilidad como el eje fundamental del mismo.</p> <p>RESPECTO A LA CONTAMINACIÓN: está en tramitación la Estrategia de Energía, Clima y Aire - Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid. En ambos documentos se señala al sector del transporte como el principal emisor de NO2 y NOx, precursores del ozono troposférico. Esta circunstancia no se puede obviar y debe contemplarse como objetivo de este Plan de Carreteras medidas planificadas para reducir el tráfico rodado debería excluirse la nueva construcción y la ampliación de grandes infraestructuras de transporte por carretera e integrar los planes de movilidad urbana con vistas al fomento de modos de transporte menos contaminantes (art. 16.2.a de la Ley 34/2007), garantizando la implantación de las zonas de bajas emisiones previstas en</p>



16r12120983062347407042T
 La autenticidad de este documento se puede comprobar en [www.madrid.es/verificador-documents.aspx](http://www.madrid.es/verificador-documents.aspx?c=16r12120983062347407042T) mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Buena parte del tráfico en los municipios de la Comunidad de Madrid tiene que ver con traslados interurbanos. Tal y como se está haciendo en otras partes de Europa, se debe reforzar el transporte público, tanto ferrocarril como autobuses, de forma que sea la forma más rápida y eficiente de moverse. Y a la vez, disuadir el uso del coche privado de forma individual, poniendo en marcha carriles BUS en todas las vías interurbanas y los accesos a las ciudades.</p> <p>RESPECTO A LA COMPETITIVIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL: Como justificación del desdoblamiento de varias carreteras así como la construcción de las nuevas se esgrime como un elemento clave el incremento de la competitividad económica y social de las zonas afectadas. No se pueden dar por supuestos los beneficios económicos y sociales de las posibles nuevas carreteras o ampliaciones que se planteen, sino que habrá que demostrarlos de forma rigurosa. No puede considerarse válido el más que cuestionable estudio beneficio/coste de las nuevas infraestructuras dado que no aborda en ningún caso el posible incremento de la competitividad económica y social de las zonas afectadas. En definitiva, el proyecto debe contener un estudio específico al respecto si se pretende demostrar que las nuevas carreteras producirán el impacto positivo que apriorísticamente se indica.</p> <p>RESPECTO AL INCREMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL: es completamente cuestionable que la estrategia sea ampliar el viario y animar a más gente a usar su automóvil. Al contrario, la estrategia lógica sería forzar a que haya un cambio modal a favor del transporte público y del ferrocarril. Se solicita la retirada completa del avance y que se realice el proyecto estratégico teniendo en cuenta estos datos para que de una manera real se consiga el objetivo de reducir la siniestralidad vial.</p> <p>DESCARTE AUTOMÁTICO DE LA ALTERNATIVA CERO Y SIMPLIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS: Como se ha comentado en el modelo de movilidad, el incremento del tráfico – particularmente a través del vehículo privado – es completamente incompatible con el objetivo de reducción de gases de efecto invernadero. Es decir, hay que ir a un escenario de reducción del tráfico y de cambio de modelo de movilidad en lugar de plantear que el horizonte debe ser el de incrementar el mismo. En consecuencia, la alternativa cero complementada con incluso destinar infraestructuras existentes únicamente al transporte público o a vehículos no contaminantes debería ser el escenario que se contemple. Si se quiere conseguir una mayor seguridad vial, el camino es orientar el mismo hacia el transporte público y no potenciar el incremento de tráfico como se plantea en el avance. Ello no es óbice para que se actúe en las infraestructuras existentes para reducir el grado de fragmentación de hábitats. Sin embargo, decir, como indica el proyecto, que el impacto medioambiental va a ser superior no haciendo nada respecto a acometer numerosas infraestructuras, como se asevera en el documento, es poco serio. El impacto de cualquiera de las nuevas carreteras que se</p>



Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>plantearán tendrá un impacto, como oportunamente se expondrá, muy superior a la alternativa de no hacer nada. Entendemos que lo lógico sería evaluar correctamente las distintas alternativas si bien se puede actuar puntualmente en base a la alternativa cero para mejorar los aspectos de sostenibilidad medioambiental. Entre las alternativas propuestas se echa en falta una mayor y mejor colaboración y coordinación con la Administración General del Estado (AGE) y, en concreto con el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana para mejorar el transporte ferroviario de cercanías y prolongar la red, como la línea C-4 hasta Algete. Esta actuación, se incluyó en el Plan de Cercanías hasta 2025 que el entonces Ministerio de Fomento, presentó en 2018 y cuenta con mociones, a favor, aprobadas en la Asamblea de Madrid. Si bien, la Comunidad de Madrid carece de competencias en las infraestructuras y transporte ferroviario, sí tiene capacidad para colaborar con la AGE y agilizar estos proyectos. Y sin duda, puede contemplarlos en el Plan de Carreteras, ya que el Avance incluye actuaciones innecesarias, como son la variante de Algete o la ampliación de capacidad de la carretera M-608. Por ello, las alternativas deberían tener en cuenta el transporte integrado intermodal. Solicitamos que no se incrementen las infraestructuras para el tráfico motorizado acometiendo a la vez las mejoras necesarias en la red para mejorar la sostenibilidad ambiental.</p> <p>RESPECTO A LAS CONGESTIONES: A lo largo de todo el proyecto se hace especial hincapié en el grave impacto medioambiental de las congestiones y de ahí se concluye la necesidad de incrementar tanto el número como la capacidad de las vías existentes. A nuestro juicio, esta conclusión es completamente errónea. En primer lugar, porque aunque las congestiones tienen un impacto negativo en la contaminación ambiental no son responsables ni de lejos del problema de emisión de gases de efecto invernadero ocasionado por el transporte. En segundo lugar, porque el proyecto omite u olvida que la mayor parte de las vías y/o calles a las que se pretende acceder están colapsadas. Es decir, un incremento del volumen de vehículos en una determinada carretera en la mayor parte de los casos lo único que produciría es un agravamiento del problema. Nuevamente debemos remarcar que lo único que solucionaría el problema de las congestiones es una disminución efectiva y drástica del vehículo privado. De forma complementaria proponemos una regulación de la velocidad del tráfico en los puntos y horas de mayor afluencia para poder conseguir un mayor dinamismo en el mismo. Respecto a la contaminación atmosférica, todos los estudios demuestran que el consumo de los vehículos disminuye considerablemente al rebajar la velocidad. Al menos en el rango de velocidades usuales en autovías. En todo caso pasar de 120 km/h a 80 km/h provoca sin duda alguna una reducción de la contaminación, lo que supone una disminución de los problemas sanitarios derivados de los gases tóxicos. En definitiva, si se quiere actuar sobre la contaminación, lo más eficiente sería actuar regulando la velocidad de los vehículos y no ampliando carreteras. Como factor adicional, debemos indicar que un coche a 80 km/h hará aproximadamente un 30% menos de ruido que</p>



16r1208396242471
La autenticidad de este documento se puede comprobar en un sistema de verificación:
mediante el siguiente código seguro de verificación: www.pj.primaria.org/csv



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>el mismo vehículo a 120 km/h a la vez que se incrementará la seguridad en la vía. A tenor de estos datos, solicitamos que el Plan Estratégico se dirija a mejorar los parámetros de seguridad, contaminación atmosférica y ruidos en base a una regulación de la velocidad en las vías y no en base propuestas de ampliación que lo único que conseguirán es agravar el problema.</p> <p>RESPECTO A LAS AFECIONES AL MEDIO NATURAL E INVERSIÓN EN SOSTENIBILIDAD: En el avance del Plan Estratégico se realiza un estudio pormenorizado del territorio y se describen y señalan igualmente tanto los Parques Regionales como las ZEPA's. Sin embargo, en el diseño del trazado de las nuevas carreteras no se trasluce una auténtica preocupación por la afeción que pudieran causar los trazados en estas zonas ni la consideración de alternativas para eliminar dichas afecciones. Es decir, se considera prioritario que se realice la infraestructura y la posible afeción medioambiental de la misma se considera como un hecho inevitable. Por otra parte, así como se indica la existencia de hábitats de interés comunitario, no se les presta ninguna atención a no ser que estén catalogados de interés prioritario. Sin embargo, es necesario poner de manifiesto que de acuerdo con Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, es obligatorio respecto a todos los hábitats de interés comunitario "el mantenimiento o el restablecimiento, en un estado de conservación favorable, de los hábitats naturales y de las especies silvestres de la fauna y de la flora". Esto, en ningún caso ha sido abordado por el proyecto presentado. Mención aparte merece el tema de las IBA's (Áreas Importantes de Aves) ya que el proyecto ni las menciona. Estas áreas, de acuerdo con la definición de la Comisión Europea, "son áreas que desempeñan un papel clave en la protección de las aves y la biodiversidad, cuya identificación forma parte de un proyecto global, elaborado por BirdLife International. Los IBA's de la Comunidad de Madrid han sido cartografiados por SEO Birdlife (https://seo.org/cartografia-iba/) y deben ser tenidos en cuenta en todas las posibles actuaciones. Es necesario llamar también la atención en el capítulo dedicado en el proyecto a la integración medioambiental. A pesar de amplios apartados dedicados a la importancia y relevancia de este capítulo y de las más que notables deficiencias de la red existente en la que se reconoce una importante fragmentación de hábitats, la inversión dedicada a este tema representa un 0,2 % del total de la inversión considerada. La mayor parte de las partidas destinadas a este capítulo son destinadas a la sustitución de pavimento. Solicitamos, en consecuencia, que se retire el proyecto de avance presentado y se elabore un nuevo proyecto en el que se tenga en cuenta tanto el impacto medioambiental global del mismo como el de cada una de las actuaciones propuestas.</p> <p>RESPECTO A LA SOCIEDAD DIGITAL: no se mencione en ninguna ocasión el impacto que está teniendo y tendrá la digitalización de la sociedad y el impacto que previsiblemente tendrá en la reducción de desplazamientos. Según datos de la Comunidad de Madrid, el número de personas que teletrabajan en nuestra Comunidad es del 22%. Ello significa que, teniendo en</p>



1672712083062474070421
www.enrqbq.com/verificacion/1672712083062474070421.aspx
La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>cuenta que el porcentaje de desplazamientos por motivo de trabajo es de un 37%, el proyecto debería contemplar una caída de unos seis a siete puntos en el número de desplazamientos totales por este motivo. Otro tanto podríamos decir respecto a ciertas compras, reuniones y gestiones de trabajo así como a distintos cursos, seminarios e incluso enseñanza reglada que se realizan y se realizarán de forma creciente por este método. Ello supondrá una disminución también de entre dos y cuatro puntos por este motivo. Se solicita que en todas las proyecciones que se puedan realizar en el proyecto se tengan en cuenta estos parámetros y se valoren adecuadamente las necesidades de movilidad de los ciudadanos de la Comunidad de Madrid y no simplemente un apriorístico e insostenible crecimiento del número de desplazamientos derivado de un cuestionable incremento de la población y una pretendida extensión de la red.</p> <p>RESPECTO A LA FINANCIACIÓN: Se solicita la elaboración de un proyecto que tenga en cuenta la financiación real existente y la integración de la bicicleta y otros medios similares en la red de transporte cotidiano.</p> <p>SUGERENCIAS SOBRE ACTUACIONES CONCRETAS</p> <p>NUEVAS CARRETERAS</p> <p>M-205, entre M-203 y la R-3. Alternativa de la actual M-203 entre el pk 9 y el pk 18: Esta nueva carretera en realidad es la recuperación del proyecto inconcluso de la autopista de peaje MP203 que conectaba la R3 con la A2 a la altura de Alcalá de Henares. Este proyecto olvida completamente que existe ya una M-203, paralela a la que se pretende poner en funcionamiento, con un recorrido similar y que no está especialmente congestionada. Por otra parte, tanto las estimaciones de inversión – atendiendo a las cifras preexistentes – como las de la IMD previstas parecen fuera de la realidad. En un caso por defecto y en el otro por exceso. En este sentido, el análisis beneficio/coste que se plantea es completamente irreal. Más aún si se tiene en cuenta que la mayor parte del beneficio que se plantea es debido al ahorro de tiempo de los vehículos ligeros en recorrer una distancia de 9 km. Desde el punto de vista medioambiental, la carretera que se pretende terminar y poner en funcionamiento, afecta, a la altura de Loeches, a una zona con hábitats de interés comunitario prioritario como son el 1520 y el 6220. Este simple hecho ya debería significar el descarte completo del proyecto. En consecuencia con lo anterior, se solicita que se retire este proyecto a la vez de que se realicen las actuaciones para recuperar la zona dañada de los hábitats de interés comunitario.</p> <p>M-410 entre la A-42 en Parla y la M-506 en Valdemoro (pk 2+000 de M-423): Esta nueva carretera se pretende construir para unir la A42 con la M506 en una zona muy próxima a la A4. A nuestro juicio, este tramo de carretera es completamente innecesario ya que se encuentra a muy escasa distancia de la M506, carretera que ya actúa de corredor entre la A5 y la A4. Por otra parte,</p>



162471209830623474070421
www.en.rmqbdp.es mediante el código de verificación: <https://www.en.rmqbdp.es/ssi/gob/pir/pirpuu>



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>en ese mismo tramo, se encuentra la carretera M408 uniendo Parla con la M506. Es decir, es una carretera absolutamente redundante cuya única explicación estaría en una posible especulación urbanística al sur de Parla. Por otra parte, el IMD proyectado de 7.793 vehículos es absolutamente gratuito y no está justificado en el proyecto. El ratio beneficio/coste que se ha calculado en el proyecto es algo completamente fuera de la realidad. Según el diseño proyectado, esta carretera debería atravesar numerosos caminos públicos así como la R4, generando en ambos casos un impacto negativo. Así mismo, habría una afectación a vías pecuarias ya que la carretera atravesaría la vía pecuaria denominada Colada de los Pajeros o Gallineros y, dependiendo del punto exacto del entronque con la M506, podría afectar a la Cañada Real de la Mesta. Con todo, el mayor impacto negativa sería la afectación al Arroyo de Guatén, cuyo cordón de humedales existentes en esa zona es de un alto valor medioambiental y que figura entre las próximas incorporaciones de espacios protegidos propuestos por la Comunidad de Madrid a finales del año 2022. Así mismo, la construcción de esta autovía comprometería la creación, actualmente en estudio, del Corredor Ecológico de la Sagra Madrileña (corredor_sagra.pdf (grefa.org)) que conectaría los Parques Regionales del Sureste y del Curso Medio del Río Guadarrama. En base a todo lo expuesto, se solicita que no se realice esta nueva autovía.</p> <p>M-410 entre la A-5 y M-413 AP-41: Este tramo prevé unir la A5, al sur de Móstoles, con la AP41. El IMD proyectado en esta ocasión es de 19.852 vehículos sin que esté justificado en el proyecto. Desde el punto de vista medioambiental, en este caso se verían afectados varios arroyos y barrancos como los de Valdearenal y Gil Manzano. Así mismo también atravesaría la zona de Los Combos que cuenta con elementos patrimoniales y medioambientales de interés. Nuevamente, aparte de numerosos caminos públicos, se verían afectadas vías pecuarias. La carretera en todo caso tendría que atravesar el Cordel de Arroyomolinos y muy probablemente el Abrevadero de la Reguera. En base a todo lo expuesto, se solicita que no se realice esta nueva autovía.</p> <p>M-600 Nueva carretera desde Villanueva de la Cañada a Brunete, entre M-503 y M-501: Según se indica en el proyecto se trata de una variante a la carretera existente entre la M503 a la altura de Villanueva de la Cañada y la M501 a su paso por Brunete. El IMD previsto es de 7.733 que es muy similar al existente actualmente con lo que no se justificaría tampoco ni la inversión ni la capacidad que se le pretende dar a la misma. Clara discrepancia del IMD entre este tramo y la prolongación de esta misma carretera hacia Navalcarnero ya que en este último tramo el valor es el quintuple.</p> <p>Desde el punto de vista medioambiental, el trazado podría afectar hábitats de interés comunitario como el 5330 a la altura de Quijorna. También atravesaría varios arroyos como los de Huerta Fior o Las Caudalosas. Así mismo, tendría que atravesar la Vereda de los Morales con un claro impacto negativo. En base a todo lo expuesto, se solicita que no se realice esta nueva autovía.</p>



16727120830624247070421
www.enrbq.com.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código seguro de verificación:
www.enrbq.com.es



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>M-415 entre M-404 y límite de provincia con Toledo, como prolongación de la M-407: Este tramo prevé unir la M404 al sur de Mostoles, con el límite de la provincia de Toledo. El IMD previsto de esta nueva carretera es de 18.079 vehículos sin que exista ninguna justificación de esta cifra. En cuanto a las afectaciones medioambientales, se presentaría un conflicto con dos vías pecuarias, la Vereda Toledana y la Vereda de Batres. Por otra parte, la construcción de esta autovía comprometería la creación, actualmente en estudio, del Corredor Ecológico de la Sagra Madrileña (corredor_sagra.pdf (greña.org)) que conectaría los Parques Regionales del Sureste y del Curso Medio del Río Guadarrama. En base a todo lo expuesto, se solicita que no se acometa la realización de esta nueva autovía.</p> <p>DUPLICACIONES</p> <p>M-100 entre la R2 y el cruce de la M-11 y la M-106: La duplicación que se pretende se desarrollaría entre los puntos kilométricos 7 y 22,5. En total 15,5 km. A nuestro juicio, este proyecto debería ser abandonado por su importante impacto ambiental ya que prácticamente toda la carretera atravesaría la Zona de Especial Conservación ES3110001 de las Cuencas de los ríos Jarama y Henares. En este lugar, en el momento de su calificación, la red viaria se componía de diversas carreteras y algún tramo de autopista, si bien una actuación como la que pretende tendría un impacto sumamente negativo sobre este ecosistema, tanto durante su construcción como en el periodo de explotación. Máxime teniendo en cuenta el objetivo de derivar el tráfico pesado entre la R2 y la A1 a través de esta vía. En consecuencia con lo anterior, solicitamos que se retire este proyecto por su alto impacto ambiental.</p> <p>M-121 entre Alcalá de Henares y Meco: La duplicación de la M-121 entre Alcalá de Henares y Meco con una longitud de 4,4 km se justifica por presentar un IMD de 24.224 que es superior a 15.000 vehículos/día. Al optar por la duplicación de esta vía se reduce la posibilidad de considerar mejoras en su nivel de servicio basadas en el uso del transporte público y la bicicleta, a pesar de incluir un carril bici en el proyecto. Por otra parte, se indica su inviabilidad y se añade que tendría que realizarse un estudio específico para este tramo al no tener identificado el impacto sobre la M-116. Por lo tanto, se propone reconsiderar esta duplicación y plantear una alternativa más acorde con los objetivos de sostenibilidad, en un sentido amplio. Esto requiere contemplar escenarios de futuro que incluyan la reducción del tráfico a motor y no de incremento del tráfico como ocurre en esta propuesta (se considera un IMD de 30868 vehículos/día en 2032). De esta forma, la justificación del coste de los carriles bici, que se contempla en esta infraestructura, pasarían a ser el objetivo principal y parte de la inversión se puede revertir en campañas de incentivación del uso de la bicicleta. Duplicar la vía para incrementar el tráfico a motor no resuelve la congestión en destino. Por otro lado, la no duplicación de la vía podría incluso favorecer la integración de este recorrido en los anillos verdes que se están implementando desde la consejería como ocurre con el proyecto de Arco Verde. Esto queda justificado por la proximidad de la</p>



16/27120830623470/0421
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a la siguiente URL:
www.mma.es/verificar



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO
	<p>ZEC cuencas de los ríos Jarama y Henares a esta infraestructura. Por otra parte, en el Documento Inicial Estratégico del Plan de Carreteras 2025-2032, no se hace mención de temas ambientales fundamentales para el ámbito de la duplicación como son:</p> <ul style="list-style-type: none">● Las compensaciones que deberían de afrontarse sobre el espacio de Red Natura, ZEPA 136 de las Estepas cerealistas de los ríos Henares y Jarama y la ZEC ES3110001 de las Cuencas de los ríos Jarama y Henares;● Cómo solucionar la compatibilidad de la propuesta con el denominado Corredor Ecológico Oriental, ya que es seccionado por la infraestructura haciéndolo incompatible con la función pretendida de movimiento de poblaciones animales, especialmente mamíferos, reptiles, anfibios e invertebrados no alados. Actualmente tiene una serie de conflictos importantes sin resolver como son la intersección con la A2 a la altura del kilómetro 36, y con la R2, sin pasos utilizables por la fauna.● La continuidad de la vía pecuaria Cañada del Listón, que ya cuenta con un paso elevado sobre la R-2, muy cerca de la M-121.● La afectación sobre la Laguna de Meco de la que distan apenas 800 metros de distancia.● El incremento de los niveles de contaminación por los vehículos de combustión y el incremento de los gases de efecto invernadero y su compatibilidad con los objetivos de reducción de emisiones para 2030.● El aumento de las zonas consideradas islas de calor.● El incremento del tráfico pesado y el impacto sobre la salud de las personas, la seguridad vial así como sobre la fauna del entorno cuando existen alternativas menos perjudiciales y caras como es el acceso desde la A-2 a través de la M-116. <p>M-300 entre Arganda del Rey y Loeches, conexión con la carretera M-225: La actuación prevista es la duplicación de la carretera M-300 en un tramo de 16,20 kilómetros, con impacto crítico sobre la ZEC Cuestas, Vegas y páramos del sureste de Madrid. Consideramos innecesaria la duplicación de esta vía porque entendemos que más que atender a la demanda supondrá el incentivo de uso de la misma como alternativa a vías existentes como la M-50.</p> <p>M-410 entre la M-413 y A-42: La actuación proyectada consiste en la construcción de una autovía en la actual carretera M-410 entre la M-413 y la A-42. El IMD previsto de esta nueva carretera es de 38,254 vehículos sin que exista ninguna justificación de esta cifra. Es más, contrasta con las IMD de los otros tramos de esta nueva autovía que presentan unos valores de 19.852 vehículos y 7.793 vehículos respectivamente. Se ha calculado en el proyecto un ratio beneficio/coste de valor absolutamente sobredimensionado. Como en el resto de las actuaciones, el factor determinante para el cálculo total del beneficio ha sido el ahorro de tiempo, particularmente de los vehículos ligeros, representando éste el 88,6 % del ahorro total. Igualmente destacar que, como en todo el proyecto, este ahorro se ha calculado considerando un precio/hora de 16,52 € para los ocupantes de los vehículos ligeros y una ocupación media de 1,5 personas/vehículo, algo completamente fuera de la realidad ya que se monetiza de forma</p>



169247120830524240704271
www.enan.es/portal/pajpajm/ur/ww/enan/brqbdop/seguro de verificación:
La autenticidad de este documento se puede comprobar en
mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº FECHA REGISTRO	
	<p>completamente arbitraria el tiempo de desplazamiento asignando un valor de mercado de trabajo a cualquier desplazamiento. También hay que resaltar que en este caso si se han evaluado como negativos los impactos de emisiones y gasto de combustible de los vehículos ligeros, hecho en sí mismo determinante que debería hacer abandonar el proyecto. Como en los otros tramos proyectados de esta autovía, a nuestro juicio es completamente innecesario ya que se encuentra a muy escasa distancia de la M506, carretera que ya actúa de corredor entre la A5 y la A4. Desde el punto de vista medioambiental, esta carretera atraviesa, a la altura del cruce con la M-405, un hábitat 6420 de interés comunitario y la construcción de la autovía contribuiría a degradar aún más el mismo.</p> <p>Igualmente se verían afectadas negativamente varias vías pecuarias: la Vereda de la Carrera a la salida de Humanes, la Vereda Toledana y la Vereda del Camino de Humanes a Griñón también en Humanes y la Vereda de Castilla. La construcción de esta autovía también comprometería la creación, actualmente en estudio, del Corredor Ecológico de la Sagra Madrileña (corredor_sagra.pdf (grefa.org)) que conectaría los Parques Regionales del Sureste y del Curso Medio del Río Guadarrama. En base a todo lo expuesto, se solicita que no se acometa la duplicación de esta carretera.</p> <p>M-600 entre la M-501 y la A-5: La actuación proyectada consiste en la construcción de una autovía en la actual carretera M600 entre los municipios de Brunete y Navalcarnero. El IMD previsto de esta nueva carretera es de 37.515 vehículos sin que exista ninguna justificación de esta cifra. Es más, contrasta con las IMD's del otro tramo previsto de esta nueva autovía y que es de 7.733 vehículos con lo que se deduce que la actuación no es para crear un corredor entre la A6 y la A5 sino potenciar los intereses urbanísticos y especuladores en la zona de Navalcarnero y Sevilla la Nueva y dar salida al tráfico generado a través de la M-501. Esta actuación tiene un alto impacto ambiental ya que atravesaría por completo una ZEPA a la altura de Sevilla la Nueva. También podría afectar al límite del Parque Regional del Río Guadarrama en el tramo entre Brunete y Sevilla la Nueva. Así mismo, durante las obras de construcción de la carretera se verían afectados distintos hábitats de interés comunitario: 6310 y 6220 – éste último prioritario – a la altura de Sevilla la Nueva y 5330 en la zona de Navalcarnero. Así mismo se afectaría, aún más, el recorrido de la vía pecuaria de la Vereda del Pijorro – vereda que cuenta con distintos descansaderos – ya que la carretera la cruzaría o afectaría en distintos puntos. En base a todo lo expuesto, se solicita que no se acometa la duplicación de esta carretera.</p> <p>M-45: Las actuaciones contempladas en esta autovía son las siguientes: ampliación de un carril en tronco en todo el trazado de la M-45 de tres actuales a cuatro con un recorrido total de 34,8 km, construcción de nuevo tramo de vías colectoras del PK 2+800 al PK 5+400 para completar las mismas en el entorno consolidado de Leganés, ampliación enlace M-45 con carretera Villaverde-Getafe y posible construcción accesos peatonales entre Getafe y Villaverde, ampliación del enlace M-45 con Leganés habilitando</p>



169247120839624874070271
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.enanarboq.com mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>salida en dirección hacia M-40, nuevo ramal de acceso desde M-45 a Parquesur, mejoras de trazado y capacidad en enlace con autovía A-4 y nuevo ramal desde M-45 a Avenida de Andalucía y mejoras en enlace con autovía A-3. No figura el presupuesto de inversión ya que se pretenden realizar las actuaciones a través de las concesionarias de esta vía lo que implicará un incremento del coste de las mismas. Estas inversiones se pagarían a las concesionarias a través de un canon anual. De todas las actuaciones planteadas, el punto más cuestionable es la ampliación de carriles que se pretende realizar basándose en las congestiones puntuales que se producen en dos subtramos de la vía en momentos puntuales. La M-45 es fundamentalmente una carretera de interconexión de las distintas radiales aparte de servir de corredor en una amplia zona perimetral de la capital. Como se ha indicado repetidamente en las alegaciones que presentamos, de nada sirve ampliar la capacidad de las vías si aquellas carreteras a las que desembocan están congestionadas. En el propio proyecto se recoge que el IMD de la M-45 es inferior que el de las radiales de tamaño similar por lo que es relativamente sencillo concluir que la mayor parte de las congestiones que se producen en la M-45 es porque ya existe una congestión en las radiales con las que se entrelaza. La solución tampoco sería incrementar la capacidad de las radiales ya que, de acuerdo con los flujos de tráfico presentados en el proyecto, éstas también desembocarían en vías en ese momento congestionadas. Es decir, no tiene ningún sentido incrementar la capacidad de la M-45. Como también se ha indicado, la solución tiene que venir por cambiar el modelo de movilidad con una reducción drástica del vehículo privado. Ello sí que nos depararía una mejora importantísima tanto en la fluidez del tráfico como en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero. Incluso se podría llegar a plantear la reducción y/o reconversión de ciertas vías para usos de movilidad más sostenibles. En base a todo lo expuesto, se solicita que no se acometa el proyecto de incremento de carriles en esta vía.</p> <p>AUMENTO DE CAPACIDAD</p> <p>M-601. Este proyecto contempla ampliar la capacidad entre la A-6 y la M-623 en Collado Villalba con acceso al nuevo Hospital General. En total la actuación se desarrollaría entre los puntos kilométricos 0 y 7,8 con un recorrido total de 7,8 km. la actuación se desarrollaría a costa del incremento de un mayor deterioro y ocupación de la vía pecuaria de la Cañada Real Segoviana o de las Merinas. Así mismo, cruzaría por distintos hábitats protegidos de interés comunitario en su recorrido como el 9340, el 6310, el 5210, el 91B0 y el 6220, éste último de interés prioritario. También atravesaría la Zona de Especial Conservación ESS3110004 (Cuencas del Río Manzanares). En el tramo considerado, la actuación también afectaría a los Montes Preservados y de Utilidad Pública de la Dehesa Boyal y la Dehesa de la Jara. Obvia decir que la actuación que se pretende tendría un impacto ambiental negativo sobre todos estos ecosistemas. En consecuencia con lo anterior, se solicita que se retire este proyecto dado que los posibles beneficios, ciertamente muy cuestionables, no estarían justificados ante su alto impacto ambiental.</p>



Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

M-608: El proyecto tiene como objetivo ampliar la capacidad de esta carretera entre los puntos kilométricos 25 y el 41,4 con un total de 16,4 km. Esta actuación afectaría a numerosas vías pecuarias: la colada de Prados Abuelos, la vereda de Cerceda a Manzanares, el descansadero de Montehornigal, el descansadero de Fuentesueñas, la colada de Moralzarzal a Cerceda y, sobre todo, la Cañada Real Segoviana. También atravesaría distintos hábitats de interés comunitario como el 6310, 9340, 91B0, 4090, 6220 y 6230, estos dos últimos de interés prioritario. La actuación también afectaría en un tramo de su recorrido al Parque Regional de la Cuenca Alta del Río Manzanares. Al igual que la carretera anterior, también afectaría a la Zona de Especial Conservación ES3110004 (Cuenca del Río Manzanares), espacio de gran relevancia medioambiental. Cabe destacar la presencia en esta zona del embalse de Santillana, en el cual invernan y residen numerosas poblaciones de aves acuáticas. La actuación también afectaría al Monte Preservado y de Utilidad Pública de Matarrubia. En consecuencia con lo anterior, solicitamos que se retire este proyecto dado que los posibles beneficios, ciertamente muy cuestionables, no estarían justificados ante su alto impacto ambiental.

AMPLIACIÓN 2+1

M-404 entre Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco: según aparece en el Avance del Plan de Carreteras, la actuación prevista sobre esta carretera es una ampliación 2+1, además de actuaciones sobre intersecciones de esta carretera con la M-419 y otra intersección al este. Pudiera ser que, efectivamente, la actuación en esas intersecciones fuera para conectar el nuevo tramo de carretera. En ese caso estaríamos ante un nuevo tramo de carretera, no ante una ampliación 2+1. De ser así, se afectaría gravemente al corredor de la Sagra, una zona esencial para las poblaciones de aves esteparias en esa zona.

VARIANTES

- **Algete:** se considera innecesaria, como se ha planteado en, relación a las alternativas, una mejora sustancial de la movilidad en esta zona sería retomar la construcción de la prolongación de la línea de Cercanías 4-C.
- **El Escorial:** se considera innecesaria y el impacto de la construcción de una variante provocaría la destrucción ambiental y fragmentación de un territorio que actualmente está protegidos por diversas figuras de protección que se especifican en el mismo documento: 1) BIC Territorio histórico de la Cerca de Felipe II 2) Monte preservado, 3) PORN del Guadarrama.
- Sobre la variante de Los Santos de la Humosa, la M-226, tiene previsiblemente un impacto elevado sobre el paisaje, la flora, la fauna y los suelos, entre otros elementos, que parece que inicialmente están infravalorados.

MEJORAS

Mejora de la carretera M-316 entre Chinchón y Valdelaguna: Esta vía tiene un uso bastante reducido y una alternativa en paralelo mucho más rápida como son la M-404 y la M-315. Esta vía además es de las pocas de la Comunidad que mantiene la línea de arbolado a ambos lados de la calzada. Estas líneas de arbolado fueron taladas por motivos de seguridad en el pasado.



16r2f12098306249707042T
www.en.rmqdqop:se puede comprobar
La autenticidad de este documento se puede verificar mediante el código siguiente en <https://www.en.rmqdqop:se puede comprobar>



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>En el caso de esta carretera, no se han registrado accidentes de gravedad que justificaran la eliminación de estos árboles. Además la existencia de los mismos da un valor paisajístico a una carretera en el entorno de uno de los pueblos monumentales de la Comunidad de Madrid como es Chinchón. La existencia de este arbolado tiene también cierto valor ambiental por encontrarse en una zona de páramo poco arbolada.</p> <p>SUGERENCIAS SOBRE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS</p> <p>La propuesta sobre la red básica de bicicletas en la Comunidad de Madrid que incluye el documento de Avance, es muy insuficiente; decepcionante y contradictoria con los objetivos de la memoria, al respecto. Parece una red más pensada para aliviar los arcones y calzadas de ciertas carreteras de la Comunidad de Madrid del tránsito de ciclistas deportivos que para fomentar la bicicleta como medio de transporte interurbano, tal y como sí se propone en la justificación del texto. En los últimos años se han aprobado planes o estrategias de fomento de la bicicleta tanto en ámbito local y autonómico como internacional. Dentro de este último, cabe destacar la Estrategia Ciclista Europea (https://ecf.com/system/files/EUCS_full_doc_small_file_0.pdf), redactada por la Federación Europea de Ciclismo (ECF), o el Plan Pan Europeo de la Bicicleta (https://thepep.unece.org/index.php/node/825), aprobado en mayo de 2021. También crece notablemente el número de personas que se desplazan en bici a diario y las que la utilizan para ir al trabajo o al centro de estudios. Según el Barómetro de la bicicleta en España 2022 el uso de la bicicleta crece más de 4 puntos porcentuales respecto a la última edición de 2019. El Plan de Carreteras debe ser más ambicioso y apostar por la construcción de una red de carriles que unan los municipios de la primera y segunda coronas metropolitanas entre ellos y con la capital. Sería especialmente interesante el desarrollo de dicha red en los municipios del sur de la capital: Móstoles, Alcorcón, Leganés, Fuenlabrada, Parla, Pinto y Getafe, así como en el eje del corredor del Henares: Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares. Igualmente, habría que desarrollar la demandada “ciclovia tren de Arganda” que uniera Madrid con Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, conectando la Vía Verde del Tajuña con el centro de la capital y los municipios del noroeste: Pozuelo de Alarcón, Majadahonda y Las Rozas de Madrid y del noreste: Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Tres Cantos. Una adecuada red de vías ciclistas que proporcionasen seguridad a sus usuarios, permitiría la conexión entre municipios y con un transporte público muy mejorable, como son los casos de los municipios del norte de la región, sureste y suroeste. Algunos de estos municipios, en fines de semana ni siquiera tienen transporte público porque los autobuses del Consorcio Regional de Transporte no prestan servicio. En materia de seguridad para ciclistas, los ejemplos existentes en la M-607 y en la M-301 serían adecuados para estas nuevas vías que deberían tener al menos esos estándares de calidad. Dado que el fin de estos carriles es más la protección de la seguridad de los ciclistas deportivos que frecuentan estas carreteras que un fomento de la movilidad sostenible en bicicleta, nos mostramos favorables a su construcción pero supeditada a la construcción anterior o simultánea de la red metropolitana, mucho más necesaria y que no se recoge en este Plan Director. Una vez desarrollada</p>



Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

esa red básica, se pueden considerar la construcción de carriles-bici en otras vías de la Comunidad de Madrid, tal y como propone este proyecto, siempre bajo el criterio de que esos carriles sean cómodos, accesibles y seguros y tengan en cuenta las características ambientales de la zona.

40

30/10/2023

AYTO. MÓSTOLES

- Se planifica una nueva carretera M-410 entre la A-5 y la M-413 que deberá discurrir, en el T.M. de Móstoles, por el pasillo ecológico e infraestructuras en suelo no urbanizable de protección que el P.G.O.U. de Móstoles establece. Esta infraestructura que ya se contemplaba en el Avance del Plan de Carreteras 2009-2020, completaría el Eje del Sur, entre la A-5 y la A-4.
- Así mismo, se observa que el Avance no estudia la carretera local M-856 ni en la diagnosis de la situación actual ni en las actuaciones del programa de intervención. Los 2,37 km de esta vía, que discurre en su mayoría por el T.M de Móstoles conectando la A-5 con la M-506, tiene en la actualidad graves problemas de tráfico (IMD>15.000 veh/hora) y dificultades para el acceso a las empresas y urbanizaciones colindantes. Esta carretera convencional de un carril por sentido, sin arcén, con importantes pendientes, cambios de rasante y curvas pronunciadas no cumple los umbrales mínimos establecidos en el Avance (ancho de plataforma, radios de curvatura y pendientes) sin embargo, no se incluye en dicho Avance.
- Por otro lado, el documento establece la mejora del enlace existente en el PK08+500 de la M-506.
- En relación a las medidas de integración ambiental planteadas, entendemos que no son suficientes en el tramo de la M-506 que discurre por el T.M Móstoles: el intenso tráfico que se ha visto incrementado respecto a las estimaciones previstas en los documentos de planeamiento y sus estudios ambientales iniciales, algunos de más de 20 años, requiere tomar medidas contra el ruido (pantallas antiruido y/o firmes con pavimento fonoadsorvente) que mejoren la calidad ambiental del entorno.
- Finalmente, y en cuanto a la coexistencia con otros modos de transporte (transporte público, red básica de vías ciclistas) se propone que el documento estudie el potencial ciclista de la M-856 y M-506 que favorezca la conexión con municipios del entorno / red autonómica conectada.

41

31/10/2023

AYTO. SAN FERNANDO

- Mejora del enlace de la M-206: Para su resolución se propone la ejecución de escapes que permitan el acceso a los viales de entronque y de esa manera eludir el acceso a las glorietas. Los escapes deberían permitir acceder a la M-45/M-50 en



1691208305242707021
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el código de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>ambos sentidos, acceder a la M-206 en dirección al polígono desde la M-45/M-50 sentido norte y acceder al casco urbano de San Fernando de Henares desde la M-45/M-50 sentido sur.</p> <ul style="list-style-type: none">Mejora de la circulación en la M-206: Pese a que se prevé la intervención sobre el enlace, el Avance del Plan Regional de Carreteras 2025-2032 no prevé ninguna intervención sobre el trazado y glorietas previas a este enlace en su tramo del polígono industrial. La intensidad de tráfico que se prevé con la apertura de la Ronda Sur de Torrejón de Ardoz, hace necesario un estudio y viabilidad de la capacidad de la vía y de los nudos que en ella se sitúan. Por ello se propone un incremento de la capacidad de la M-206 en el tramo localizado en los polígonos industriales de San Fernando de Henares. La propuesta más factible es la ejecución de escapes que den acceso a los polígonos, dejando el acceso a las glorietas solo para los vehículos que continúen la marcha.Nuevo acceso desde la M-45/M-50: Relacionado con los dos puntos anteriores, la intensidad de tráfico que se derivará de la puesta en servicio de los desarrollos residenciales en el barrio de El Castillo en Torrejón de Ardoz, se prevé que no pueda ser soportada por la actual M-206. Para mitigar esta posibilidad, se propone la ejecución de un nuevo acceso a los polígonos industriales y a la Roda Sur de Torrejón de Ardoz, desde la M-45/M-50 que de la opción de descongestionar el acceso actual y permitir una mejor circulación de los vehículos de transporte de mercancías, fundamentalmente.Mejora del tramo urbano de la M-206: Esta situación de los niveles de ruido y contaminación atmosférica es posible minimizarla con una intervención que mejore las actuales pantallas acústicas y con pavimentos fonosorbentes reducir el impacto acústico del tramo considerado. Para aumentar la mejora ambiental y la reducción del impacto acústico se propone completar la intervención con la plantación de arbolado en ambos sentidos de circulación, así como introducir vegetación en la mediana. Por otro lado, este tramo urbano tiene una alta intensidad de tráfico que condiciona la accesibilidad y la continuidad de uso entre los dos márgenes de la carretera. La localización de la Huerta Grande y el Paseo de los Chopos en uno de sus márgenes se considera desde el Ayuntamiento de San Fernando de Henares como un elemento de peligro, especialmente para la circulación peatonal y ciclista. La alta afluencia de personas a este paraje, añadido a ser un punto de acceso al Parque Regional del Sureste, hace especialmente sensible a la circulación peatonal y ciclista el recorrido urbano de la M-206. Por ello, se propone una pasarela peatonal y ciclista que mejore el tránsito de un margen a otro, no dificulte la movilidad del tráfico de vehículos y permita un mayor uso por todos los segmentos de población de este paraje histórico y natural de San Fernando de Henares.Mejora de la M-203: se propone el estudio de la capacidad de la vía para poder ampliarla, mejorar la circulación ciclista con la ejecución de un carril bici que conecte el municipio de San Fernando de Henares con los municipios colindantes de Mejorada del Campo, Torrejón de Ardoz, Loeches y Alcalá de Henares. La intervención ambiental mediante la



Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

		<p>incorporación de vegetación en los márgenes de la carretera y la aplicación de pavimentos que reduzcan el impacto ambiental sobre el entorno natural.</p> <ul style="list-style-type: none">• Mejora de la capacidad de la M-115.: Para evitar problemas futuros de saturación de la vía (por desarrollos de los sectores SUP I-4, SUP I-5, SUP I-6 y SUE-PC, además del previsible SUNP-2), se propone el refuerzo de la vía mediante la ampliación de carriles y la intervención sobre los nudos de conexión, tanto internos como con la A2 (ver anexos).• Ampliación de la red básica ciclista: se propone que sean incorporados los siguientes itinerarios ciclistas con el objetivo de reforzar el papel de la circulación ciclista como práctica deportiva, pero también como modo de transporte alternativo al transporte en vehículos.<ul style="list-style-type: none">- Itinerario ciclista en el río Jarama. Aprovechar la intervención de mejora y regeneración de los márgenes del río Jarama para incorporar un carril de circulación ciclista que permita comunicar los diferentes entornos urbanos de San Fernando de Henares con los municipios limítrofes de Madrid y Paracuellos de Jarama.- Carril bici en tramo urbano de la M-206. Con el objetivo de la mejora ambiental del tramo urbano de la M-206, se propone la creación de un carril bici que transcurra paralelo a la actual carretera.- Carril bici en la M-206 como conexión con polígonos industriales. Para facilitar la circulación ciclista y la movilidad con este medio transporte entre el casco urbano y los espacios industriales, se propone dotar a la M-206 de carriles bici de la red básica. Junto a los carriles de la M-203 permitirían una comunicación circular en el ámbito del término municipal y del término municipal de Torrejón de Ardoz.• Respecto a la Dotación presupuestaria de las actuaciones, las actuaciones propuestas por el Ayuntamiento de San Fernando de Henares requieren de un incremento de la dotación presupuestaria en todos los capítulos (según cuadro) que asciende a 17.752.500,00 €
42	03/11/2023	<p>AYTO. COLMENAR VIEJO</p> <p>Sugerencias:</p> <ul style="list-style-type: none">- Estudiar la posibilidad de redefinir la actuación propuesta para la M-607 entre Colmenar Viejo (M-609) y Cerceda (M-608), del pk 35+200 al pk 47+000, planteando una duplicación de calzada en lugar del ensanche y mejora propuesto (ampliación 2+ 1).- Reclasificar la M-618 y la M-625 como Red Secundaria, con lo que esto supondría en cuanto a los estándares de trazado, cuestión que el nuevo Plan de Carreteras plantea para otras carreteras de la red autonómica actualmente clasificadas como Red Local.



169120839634247070271
La autenticidad de este documento se puede comprobar en un en www.pj.pj.mur.es/portal/pj/pjmain.do mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<ul style="list-style-type: none">- En las actuaciones planteadas en la M-104 Y en la M-625 debería darse especial importancia al aumento de los radios de curvatura en planta, dada la relevancia que este parámetro tiene sobre la seguridad de las carreteras.- El Avance presentado no plantea actuación alguna en la M-618, salvo un tratamiento de márgenes, enmarcado en una actuación de integración ambiental y valorado, en términos económicos, en 1.000 €. Si bien el Avance señala que se han eliminado del diagnóstico de geometría todos los tramos de carretera que se encuentran en zonas protegidas ambientalmente, también es importante señalar que, como parecería razonable esperar, entre los criterios generales de planificación que recoge el Avance, se incluye la seguridad de las carreteras y, en concreto, el descenso en el número de accidentes, mediante la mejora de las mismas. En aplicación de este criterio, deberían plantearse mejoras de trazado para esta carretera, en concreto ampliación de la sección de la plataforma y, especialmente, aumento de los radios de curvatura en planta.- Estudiar la conveniencia de aumentar la implantación de pavimentos fonoabsorbentes en los tramos de carreteras próximos a las zonas urbanas, si bien parece desprenderse de la documentación presentada que esta cuestión entra dentro del ámbito de la Conservación y, por lo tanto, fuera del alcance del Plan de Carreteras presentado.- El anexo nº 7, de planeamiento, contempla la existencia de siete planes de ordenación actualmente en revisión, correspondientes a otros tantos municipios de la Comunidad de Madrid, entre los cuales no se encuentra el de Colmenar Viejo. Si bien actualmente el Avance del nuevo Plan General no está aprobado, cabe señalar la conveniencia de tener esta cuestión en consideración. <p>En general, se deben dejar los oportunos accesos en cañadas y caminos afectados durante las obras y posteriormente a las mismas. Se debe tener en cuenta que en las inmediaciones de la M-607 se encuentra el yacimiento arqueológico de la Fuente del Moro. En este sentido, se deben considerar las posibles afecciones motivadas por las excavaciones y movimientos de tierra en su zona de influencia. Debido a la proximidad de las propuestas con espacios naturales protegidos, se debe tener en especial consideración a la fauna y flora silvestre existente. Para ello, se solicita que se tenga en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none">- La construcción de pasos de fauna que faciliten su desplazamiento con el mínimo riesgo para la seguridad vial. Además, durante la ejecución de las obras, se debe considerar la época de reproducción y cría de la fauna silvestre, por si fuera necesario restringir alguna actuación durante ese periodo.- La conservación de la masa arbórea y arbustiva existente en la zona, realizando un inventario de los ejemplares arbóreos y arbustivos que vayan a ser eliminados por las obras para su posterior reposición, además de proteger adecuadamente los ejemplares que no vayan a ser eliminados por las obras, pero sí afectados por las mismas. En concreto, para el caso de la



1672412083062347070721
www.es.mapa.gob.es/verificar_codigo_verificacion



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
		construcción del tercer carril en la M-607, se propone la ejecución de ambos carriles dentro de la mediana siempre que ésta sea mayor a 10 metros, y la ejecución de al menos uno de ellos en los tramos en los que la mediana tenga una anchura entre 4 y 10 metros, para minimizar en la medida de lo posible el impacto en el entorno.
43	20/11/2023	ÁREA CALIDAD HÍDRICA <p>Se considera conveniente que en la evaluación ambiental de las actuaciones del Plan de Carreteras 2025-2032, en relación con los recursos hídricos, se tenga en cuenta el cumplimiento de los objetivos establecidos en la normativa e instrumentos de planificación en la materia, como la Directiva Marco del Agua y la planificación hidrológica, así como a los establecidos en otros planes o estrategias de carácter ambiental que contemplan la gestión de dichos recursos, como la Estrategia Española de Economía Circular 2030, el I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023, y la Estrategia de Gestión Sostenible de los residuos de la Comunidad de Madrid (2017-2024). Los efectos ambientales sobre los recursos hídricos de gran parte de las actuaciones incluidas en el Plan, por la propia naturaleza generalista, será completada en etapas siguientes, cuando así sea preceptivo, en el marco de los procedimientos de evaluación ambiental recogidos en la normativa vigente. Se estima procedente que el análisis de alternativas valore los efectos positivos y negativos sobre los recursos hídricos, realizando un balance entre efectos positivos y negativos de las alternativas que impliquen potencialmente un mayor beneficio ambiental. A nivel estratégico, se propone ampliar el análisis propuesto de las balsas de retención filtración necesarias para la ejecución del plan, sin que se restrinja a los ríos principales de la Comunidad de Madrid. Se considera que, con carácter general, tendrán un efecto ambiental positivo que debe ser analizado en el Estudio Ambiental Estratégico, aplicando esta solución técnica a los vertidos procedentes de la red de carreteras durante su fase de explotación. Se sugiere que, entre las medidas correctoras del Plan, se incluyan las destinadas a mitigar los potenciales efectos negativos de las actuaciones sobre los recursos hídricos analizando y valorando su incidencia en términos de evaluación ambiental estratégica. Se propone que en la evaluación se especifiquen las medidas adoptadas para el seguimiento y control de los efectos sobre el medio hídrico derivados de la aplicación del Plan. El sistema de seguimiento ambiental podría incluir un sistema de indicadores específico para las líneas de actuación que inciden especialmente sobre el sistema hídrico, para lo que se aconseja, en la medida de lo posible, el uso de indicadores iguales o similares a los ya contemplados en la normativa e instrumentos de planificación. Se considera que el órgano de seguimiento del Plan, si procede, podría ajustar, en caso necesario, el citado sistema de indicadores en función de los resultados obtenidos a lo largo de su ejecución.</p>
44	20/11/2023	ÁREA DE CALIDAD ATMOSFÉRICA



16727120983052547070421
www.es.es
mediante el código de verificación: https://siv.gob.es/portal/portal/verificar_codigo



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO
	<p>En el documento inicial estratégico no se encuentra ninguna descripción de los umbrales establecidos para determinar los tramos de carreteras con necesidad de actuación en las alternativas planteadas, incluida la seleccionada (alternativa 2- conservadora). Se cree necesario que se incluya esta información de forma resumida en el estudio ambiental estratégico. En relación con la documentación presentada, se indican a continuación los aspectos que se deberán tener en cuenta en lo relativo a las emisiones atmosféricas y contaminación acústica en el documento ambiental estratégico del "PLAN DE CARRETERAS 2025-2032 de la Comunidad de Madrid" (en adelante PCCM):</p> <p>1. ESTUDIO DE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Para el estudio ambiental estratégico (en adelante ESAE), se deben actualizar los datos según los últimos informes publicados, en concreto los relativos a 2022, así como 2023 en caso de que estuviesen publicados en el momento de la redacción de dicho estudio. Estos datos se pueden obtener de la Red de calidad del aire, accediendo a través del siguiente enlace http://gestiona.madrid.org/azul_internet/run/!AvisosAcccion.icm.</p> <p>Así mismo, se deberá analizar específicamente cómo las actuaciones propuestas afectarán a la calidad del aire. En este sentido, se deberá realizar un estudio de las emisiones de gases contaminantes debidas al transporte por carretera en la Comunidad Autónoma de Madrid, cuantificando las emisiones en la situación actual y en la futura con la aplicación del Plan. Para ello, se partirá de los datos del último inventario de Gases de Efecto Invernadero y Contaminantes a la Atmósfera para la Comunidad de Madrid, los cuales se pueden obtener a través del siguiente enlace https://www.comunidad.madrid/servicios/urbanismo-medio-ambiente/calidad-aire, dentro del apartado INVENTARIO DE EMISIONES, descarga de datos. Se realizarán proyecciones para comparar la información obtenida con la situación futura prevista una vez puesto en marcha el PCCM 2025-2032. Teniendo en cuenta los resultados de este último estudio de emisiones, se realizará un análisis de la compatibilidad de la ejecución de la alternativa 2 con respecto a los objetivos de calidad del aire recogidos en la nueva Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid - Horizonte 2030, que se encuentra actualmente en las últimas fases de su aprobación y cuyo borrador ha sido sometido información pública (del 10/08/2023 hasta el 13/10/2023).</p> <p>2. EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO E INCIDENCIA DEL PCCM RESPECTO AL CAMBIO CLIMÁTICO En el objetivo estratégico (OE 4 Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, fomentando la captación de carbono y los sumideros) de la nueva Estrategia de Energía, Clima y Aire-Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid, se establece la necesidad de reducir las emisiones directas de gases de efecto invernadero en casi un 50% con respecto al año base de estudio (2018), lo que supone más de 10.000 kt/año de CO2 equivalente, a fin de cumplir con los objetivos nacionales planteados en la Ley 7/2021,</p>



16r1209830524270702T
www.en.rfqpuur.com en rfbqpuur.com
La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código seguro de verificación:
mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (reducción del 23% respecto del año 1990). En este sentido, se deberá calcular la huella de carbono de las diferentes alternativas expuestas el PCCM tanto de la ejecución como de la explotación, así como cuantificar las emisiones de dichas alternativas y analizar su compatibilidad con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos en la nueva Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid - Horizonte 2030.</p> <p>Las ampliaciones y mejoras de la red de carreteras pueden suponer un incremento o incentivo al uso del transporte privado, lo que va en contraposición con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la Estrategia, así como con los objetivos estratégicos de reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y de favorecer el cambio cultural para la transición hacia una sociedad descarbonizada. No obstante, ello no debe contraponerse a la seguridad y calidad de las mismas, por lo que es necesario además buscar alternativas que descongestionen tales infraestructuras, sin necesidad del aumento del uso del vehículo privado, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none">- Incorporación de carriles BUS-VAO exclusivos en las principales vías de conexión con el área metropolitana y/o áreas empresariales, parques tecnológicos, etc.- Impulsar infraestructuras que favorezcan los servicios de transporte colectivo interurbano. - Promover la coordinación entre planes específicos de infraestructuras de transporte que permitan fomentar la intermodalidad.- Asegurar que se conectan las principales vías con áreas intermodales y dotar de accesos a las áreas de servicios de transporte público y a las terminales de transporte interurbano.- Las principales vías o vías más congestionadas deben enlazar con zonas de aparcamientos disuasorios, para automóviles y motocicletas que conecten las principales estaciones de tren y autobús con el fin de favorecer el intercambio modal,- Las vías ciclistas previstas deberán mejorar la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte colectivo. <p>Todas estas medidas deberán ser evaluadas en el EsAE, de forma que en el mismo se analicen al menos las siguientes cuestiones:</p> <ul style="list-style-type: none">- Identificar los kilómetros de carriles Bus-VAO propuestos en el PCCM y analizar si se localizan en las carreteras más congestionadas y en qué medida pueden reducir el uso de vehículo privado.- Indicar las actuaciones concretas que se lleven a cabo en las zonas más congestionadas como accesos/salidas de municipios, áreas empresariales, parques tecnológicos, polígonos industriales, etc. y analizar cómo estas reducirían las emisiones generadas como consecuencia de los atascos. <p>- Indicar las actuaciones realizadas para conectar y facilitar la intermodalidad entre el vehículo privado y otros medios de transporte menos contaminantes como el transporte público, bicicleta, vehículo eléctrico, etc.</p>



16r2f1208396234707072T
www.enan.org/verificacion/16r2f1208396234707072T
La autenticidad de este documento se puede comprobar seguro mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>- Analizar las actuaciones de integración paisajística y forestal que tendrán lugar, como las intervenciones en los pasos de fauna, reforestación, restauración de taludes, isletas, etc. Y estudiar cómo influyen estas actuaciones en cuanto a su capacidad de absorción de GEI y, por último, proponer ampliar tales medidas en caso necesario.</p> <p>- Actuaciones realizadas con intención de conectar los principales viales con aparcamientos disuasorios.</p> <p>- Número de aparcamientos de disuasión ligados al transporte colectivo o a modos alternativos en los accesos de la red.</p> <p>En el ESAE se deberán incorporar, tal y como se especifica en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo. En este sentido, se deberán identificar aquellas medidas que contribuyan a alcanzar los objetivos mencionados de la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid - Horizonte 2030.</p> <p>En este sentido, la nueva estrategia, dentro de las actuaciones sobre infraestructuras de transporte de la Comunidad de Madrid, establece la realización de un análisis de la vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en la fase de diseño de las nuevas infraestructuras de transporte, así como en el mantenimiento de las infraestructuras existentes.</p> <h3>3. ESTUDIO ACÚSTICO</h3> <p>Se deberá realizar un análisis de las afectaciones acústica debidas al desarrollo de las actuaciones del PCCM, identificando los ámbitos problemáticos, teniendo en cuenta las zonificaciones acústicas y los objetivos de calidad acústica para estas zonas, los cuales se establecen en el anexo II tabla A del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, modificado posteriormente por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio. Así mismo, se tendrán en cuenta los valores límite de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, en su caso, recogidos en el anexo III del Real Decreto 1367/2007. Esto podrá realizarse mediante una modelización de las emisiones actuales y futuras con la ejecución de la alternativa 2 mostrando los mapas en los que se contemplan estas dos situaciones.</p> <p>Así mismo, se han identificado las actuaciones previstas en los planes de acción y se ha propuesto, como actuaciones medioambientales la instalación de varias pantallas fonoabsorbentes, para lo cual se toman tramos considerados en el Plan de Acción contra el ruido (en adelante PACR). Pero no hay una correspondencia y/o justificación entre el análisis realizado y las medidas correctoras propuestas.</p> <p>Por ello, en el ESAE se deberá:</p>



16r1209830624970702T
www.enrqbq.com/verificacion/16r1209830624970702T

La autenticidad de este documento se puede comprobar en
mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº FECHA REGISTRO	
	<ul style="list-style-type: none">• Evaluar el grado de implantación de las medidas del PACR y la efectividad de las mismas: la identificación de los tramos más conflictivos, el número de personas afectadas, etc.• Definir las medidas para prevenir y reducir la contaminación acústica, de manera que se garantice que, en las áreas afectadas por las actuaciones, se alcancen los objetivos de calidad acústica para las mismas y no se superen los valores límite de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, en su caso. Estas propuestas como medidas correctoras a problemas actuales serían medidas adicionales u objeto de los planes de acción contra el ruido.• Identificar en la planimetría adjunta al ESAE las zonas más afectadas como consecuencia del desarrollo del PCCM y las actuaciones concretas a realizar en las mismas. <p>En el ESAE se deben analizar las zonas que resulten afectadas por ruido como consecuencia del desarrollo del Plan con el fin de tener en cuenta las necesidades de protección contra la contaminación acústica de dichas zonas. Las actuaciones propuestas como medidas correctoras en el PCCM para la protección frente al ruido deberían ir encaminadas a paliar los efectos provocados como consecuencia del desarrollo del plan. Estas propuestas como medidas correctoras a problemas actuales serían medidas adicionales u objeto de los planes de acción contra el ruido. Los proyectos que se desarrollen como consecuencia de la ejecución del PCCM deberán ir acompañados, en la Evaluación ambiental de proyecto, de un estudio acústico. Dicho estudio incorporará una evaluación de la situación postoperacional, mediante mapas de ruido, a fin de determinar el cumplimiento de los VLE establecidos en el RD 1367/2007.</p> <p>4. INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.</p> <p>En el ESAE se deberá analizar cómo el PCCM considera los objetivos de la estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, Plan Azul+ y su documento de revisión, y los incorpora en el mismo, en particular las siguientes líneas del sector transporte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Medidas previstas en Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, Plan Azul+, 2013-2020:<ul style="list-style-type: none">- Línea de actuación 2: alternativas al tráfico privado motorizado.- Línea de actuación 3: utilización de modos de transporte alternativos.- Línea de actuación 5: transporte público.• Medidas adicionales, revisión de la Estrategia: Línea de actuación 2: alternativas al tráfico privado motorizado:<ul style="list-style-type: none">- Plan APARCA+T. Ampliación de la red de aparcamientos disuasorios.- Habilitación de nuevos carriles BUS VAO en las principales vías de acceso a la capital.



161274120983062547070421
www.en.rsq.madrid.es para la verificación de este código QR
La autenticación de este documento se puede comprobar en el sitio web www.en.rsq.madrid.es



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>De igual manera, se deberán analizar las medidas y objetivos propuestos en la nueva Estrategia de Energía, Clima y Aire-Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid. En concreto, recogidas en las siguientes áreas de actuación de su Anexo 1:</p> <ul style="list-style-type: none">- A-1 Uso eficiente de los medios de transporte y promoción del transporte público (promover una movilidad sostenible). Su principal meta es la reducción en un 23 % de los recorridos realizados en vehículo privado para el 2030.- A2- Apoyo al cambio modal (Promover la movilidad activa y saludable, el uso del vehículo compartido y la creación de aparcamientos disuasorios)- A8 Actuaciones sobre infraestructuras de transporte de la Comunidad de Madrid (Implantar medidas para la prevención de los impactos del cambio climático en el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras de transporte). <p>Además, en lo que respecta al Plan de mejora de la calidad del aire, que figura como Anexo 2 de la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid - Horizonte 2030, el transporte se considera estratégico, ya que es un sector clave para poder reducir las emisiones de NO₂ y, con ello, cumplir con el valor límite anual de NO₂ para la protección de la salud humana (concentración media anual de 40 según el RD102/2011). Según los resultados del estudio del nivel de ambición realizado en el marco del Convenio con la UPM para la elaboración de la Estrategia de Energía, Clima y Aire-Horizonte 2023, es preciso reducir las emisiones del tráfico rodado en más de un 50% para permitir que todas las estaciones de calidad del aire, tanto de la Comunidad de Madrid como del Ayuntamiento cumplan con ese valor límite anual de NO₂ para la protección de la salud humana. lo que implicaría una reducción de emisiones de NO_x del orden de 13.000 t/año respecto al año base de estudio (2018). Para ello, el Plan de mejora de la calidad del aire establece una serie de medidas en el marco de las áreas de actuación antes mencionadas, las cuales deberán ser tenidas en cuenta en la elaboración del PCCM y ser evaluadas su integración en el ESAE.</p> <p>5. CRITERIOS AMBIENTALES DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA A TENER EN CUENTA EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE CARRETERAS</p> <p>A continuación, se establecen una serie de medidas concretas a tener en cuenta en los nuevos desarrollos o actuaciones sobre carreteras que se realicen como consecuencia de la ejecución del plan, encaminadas a la mejora de la calidad del aire y minimización de la contaminación atmosférica.</p> <p>En relación a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, del PCCM se deberá incluir al menos los siguientes criterios, para su incorporación en los pliegos de contratación de las obras:</p> <ul style="list-style-type: none">• Cálculo de la huella de carbono de las obras de ampliación, remodelación, construcción, etc. de carreteras.



16r1208390324270702T1
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.pj.pj.mur.es/portal/pjportal/seguro/verificacion.aspx mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<ul style="list-style-type: none">• Estimación de las emisiones generadas en fase de explotación por las distintas soluciones planteadas, según rasantes, anchura de calzada, carriles, velocidad, etc.• Criterios de iluminación eficiente de la red viaria.• Criterios de diseño de pantallas acústicas.• Rendimiento de las especies vegetales seleccionadas para las labores de restauración, en función de su capacidad de secuestro de carbono. <p>En relación al régimen administrativo aplicable a actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera:</p> <ul style="list-style-type: none">• Las actividades a ejecutar, así como aquellas plantas auxiliares, asociadas a la construcción de carreteras como pueden ser plantas de hormigón, plantas de trituración de áridos, grupos electrógenos de potencia térmica nominal igual o mayor a 1 MW, etc. así como cualquier otra actividad catalogada según el anexo IV de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre y modificaciones posteriores estarán sometidas a régimen administrativo. La construcción, montaje, explotación, traslado o modificación sustancial, de aquellas actividades que figuren como grupo A y B, estarán sometidas a Autorización por parte de esta Dirección General, mientras que las que figuren como grupo C deberán ser notificadas a esta Dirección General. <p>En relación a la generación de partículas difusas durante las obras, se deberán considerar las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none">• Se estudiará el régimen predominante de los vientos para la ubicación de aquellas actividades generadoras de partículas difusas, como zona de instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, etc. evitando que los acopios o actividades con mayor afección en este sentido puedan afectar al núcleo de población. En cualquier caso, se estimará la necesidad de implantar medidas cortavientos o incluso en aquellos casos que sea posible, se realizarán en condiciones confinadas, bajo cubierta o protegidas convenientemente de la acción del viento.• Las vías de acceso a las zonas de obra, los viales interiores, las explanadas de acopio, etc. estarán constituidos por materiales con alto grado de compactación y se mantendrán limpios de acumulaciones de polvo no controladas. Se realizarán riegos periódicos que se intensificarán en épocas de sequía o de vientos intensos.• En lo que respecta a la disposición de los acopios de material susceptible de generar emisiones difusas, se considerará lo siguiente:<ul style="list-style-type: none">- Los acopios deberán estar limitados en altura, de manera que, por un lado, se garantice la seguridad de los trabajadores y, por otro, se reduzca la dispersión de partículas a la atmósfera.- El número de acopios será el menor posible. Es preferible menos acopios más grandes que muchos pequeños.- Con carácter general, se reducirá la velocidad y la altura de caída de material a los acopios



169121208305242407021
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº REGISTRO	FECHA
	<p style="text-align: center;">RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS</p> <ul style="list-style-type: none">- Los acopios se colocarán preferentemente de manera que su eje longitudinal sea paralelo a la dirección de los vientos predominantes.- Se instalarán apantallamientos perimetrales para proteger los acopios de material del viento, ya sea mediante vallas, plantaciones, montículos o taludes.• Se cubrirán con lonas las cajas de los camiones de transporte de tierras y rocas que deban circular por las carreteras de la zona, con el fin de que no se produzcan emisiones de partículas que puedan incidir negativamente en el estado de dichas carreteras, en la seguridad vial de los vehículos que transiten por ellas o en la calidad de vida de la población adyacente.• Durante momentos de fuertes vientos, se limitarán las operaciones que generan emisiones de partículas difusas, como excavaciones, movimientos de tierra y operaciones de transporte de materiales pulverulentos.• Se adecuará la velocidad de circulación de los vehículos limitándola a 20 km/h, mediante la señalización oportuna.• Los equipos de perforación deben incorporar recogedores y captadores que disminuyan la producción de polvo.• Se instalará un equipo de lavado de ruedas para la maquinaria de obra.• Con respecto a las emisiones de gases contaminantes y gases de efecto invernadero durante las obras:<ul style="list-style-type: none">• En la medida de lo posible, se utilizarán vehículos y maquinaria híbrida o eléctrica, para las obras.• La maquinaria empleada en las obras deberá encontrarse en buen estado de funcionamiento, de forma que se evite la emisión de ruidos, gases y partículas contaminantes. Para garantizar el correcto funcionamiento deberá encontrarse al corriente de ITV y mantenimientos correspondientes.• Se realizará un plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la maquinaria a emplear en las obras.• En el diseño del proyecto de restauración y revegetación, se incorporarán especies vegetales que, considerando las características climáticas locales, su rendimiento fotosintético y su eficiencia en el uso del agua, maximicen su capacidad de secuestro de carbono.• En relación a las emisiones acústicas de vehículos y la maquinaria:<ul style="list-style-type: none">• La maquinaria utilizada debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre y, en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias.



16727120989623247070721
www.enrj.gov.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código de verificación:
mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
45	13/12/2023	ASOCIACIÓN VECINAL “EL VAL” • Con objeto de reducir el impacto acústico y vibraciones en la zona y atendiendo además a la zonificación acústica del municipio, se implantarán todas las medidas que minimicen las emisiones de ruido y se cumplirán los límites de emisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.



16r2t1Z0839623470/072T
www.en.rnqbqr.com
mediante el siguiente código de verificación:
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.en.rnqbqr.com a través de www.en.rnqbqr.com



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

	<p>A la vista de la propuesta de nuevas vías ciclistas interurbanas en la comunidad de Madrid, recogido en el Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid, se propone en este documento tres actuaciones complementarias que faciliten el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al vehículo a motor.</p> <p>Estas propuestas se fundamentan en los ODS 1, 3, 9, 10, 11, 12, 13; y con el Green Deal de la Comisión Europea para el <i>Clima, Energía, Medio ambiente y océanos, Transporte, y Financiación y desarrollo regional</i>. También está alineada con la propuesta de la Comisión Europea de <i>Declaración Europea de la bicicleta para la promoción de su uso como medio de transporte sostenible, accesible, inclusivo, asequible y saludable</i>.</p> <p>El uso de la bicicleta como medio de transporte interurbano, complementario a su uso urbano, entre poblaciones que distan pocos km entre sí, ayudaría a reducir las emisiones de CO2 en trayectos cortos donde la bicicleta es una alternativa factible al uso de vehículos a motor, y fomentaría la práctica deportiva de la bicicleta por parte de los ciudadanos.</p> <p>Para avanzar hacia este objetivo hay que hacer notar que entre las barreras al uso de la bicicleta como medio de transporte se encuentra fundamentalmente la falta de una infraestructura viaria segregada en vías principales que evite la percepción de peligrosidad de los potenciales usuarios (Barometro-Bicicleta-2022_Informe.pdf (ciudadessportlabicicleta.org)).</p> <p>Las propuestas recogidas en este documento, circunscritas al entorno de Alcalá de Henares, buscan fomentar su uso no sólo como práctica deportiva, sino sobre todo como alternativa factible de movilidad sostenible.</p> <p>PROPUESTAS DE NUEVOS ENLACES CON CARRIL BICI EN EL ENTORNO DE ALCALÁ DE HENARES</p> <p>1. PROPUESTA PARA ENLACE CON VÍA PEATONAL Y CICLISTA ENTRE TORREJÓN Y ALCALÁ DE HENARES.</p> <p>Se trata de una propuesta para dar una opción de transporte interurbano ciclista entre ambos municipios. Se propone generar una vía ciclista segregada, con paso peatonal, paralela a la M-300, para dar continuidad vial entre las zonas urbanas de ambos municipios. Actualmente las alternativas para pasar en bicicleta entre ambos municipios, sin tener que circular por la M-300 compartiendo tráfico con los vehículos a motor funcionan como rutas para el cicloturismo o ciclismo deportivo, pero no como alternativa de transporte. Se trata de pasos difíciles con largas y fuertes pendientes, suponen largo rodeo y transcurren por tramos no pavimentados. Hay que tener en cuenta también que con el desarrollo de ambas ciudades los últimos años, los entornos urbanos se encuentran muy cercanos (unos 4 km desde zonas de viviendas entre los barrios de La Garena y Soto del Henares, y unos 2 km entre el polígono de la Garena y el barrio de Soto del Henares). Sin embargo, actualmente, la reducida distancia entre ambas ciudades no puede ser recorrida en la práctica nada más que en vehículo a motor, no existiendo alternativa práctica para el tráfico peatonal o ciclista.</p> <p>2. PROPUESTA DE CARRIL BICI PARA LA SUBIDA DE LA M-300 AL CERRO GURUGÚ Y ACCESO A LAS URBANIZACIONES DE VILLALBILLA Y TORRES DE LA ALAMEDA</p> <p>La subida de la M-300 al cerro Gurugú es un tramo histórico y habitual (sobre todo los fines de semana) para el ciclismo deportivo de carretera, varias veces utilizado para la Vuelta a España. Se trataría de dar seguridad a estos ciclistas en un tramo de fuerte pendiente donde la diferencia de velocidad con los vehículos a motor se acrecienta. Además dotaría de una vía de conexión</p>
--	---



16/27120830623470707271
www.en.rmqbd.com
La autenticación de este documento se puede comprobar mediante código QR a través de la siguiente URL: www.en.rmqbd.com



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

	<p>ciclista entre las urbanizaciones al sur de Alcalá y facilitaría el acceso a los municipios de Torres de la Alameda y Villalbilla, así como a la llanura de la Alcarria Baja de la Co-munidad de Madrid, entre cuyos pueblos circulan habitualmente tráfico de ciclismo deportivo. Esta intervención exige una ampliación de puente de la M-300 sobre el Henares (o la construcción de un paso paralelo adyacente), ya que carece del ancho de calzada necesario. Hay que tener en cuenta que este puente sirve de acceso al Cementerio Jardín y al Parque Natural de Los Cerros tanto para vehículos a motor, como peatones, como muchos ciclistas que practican MTB.</p> <p>3. PROPUESTA DE CARRIL BICI DE CONEXIÓN ENTRE MECO Y LOS SANTOS DE LA HUMOSA POR LAS CARRETERAS M116 Y M226</p> <p>Se propone conectar ambos municipios por un carril bici, con acera peatonal, que les dé acceso a ambos a la estación de ferrocarril de cercanías. Actualmente ese acceso en la práctica sólo puede hacerse con vehículo a motor. Este carril además permitiría dotar a una de las subidas más conocidas y habituales de ciclismo deportivo de carretera de la comarca, la subida a Los Santos de la Humosa, de un carril bici segregado que dé seguridad a los ciclistas en un tramo donde se acrecienta la diferencia de velocidad con los vehículos a motor. Aquí tampoco hicieron caso a la Asociación Vecinal "El Val", que cuando se iba a hacer el arcén en la carretera M-226, solicitó a la Dirección General de Carreteras que el arcén en el espacio de más cuesta fuera más ancho de lo normal, para seguridad de los ciclistas. Además, la conexión con el Camino de los Aflijidos a la altura del cruce con el río Henares (a la altura del complejo Agroambiental Soto del Henares en la finca El Encín) daría acceso también al tráfico ciclista desde Alcalá de Henares. El acceso hasta la carretera se realiza desde Alcalá de Henares por el Camino de los Aflijidos.</p>
--	---



1672712083062347070721
La autenticación de este código QR se puede comprobar en el sitio web www.enra.gov.es mediante el código de verificación: www.enra.gov.es/verificacion



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
46	15/12/2023
	<p>ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL (D.G. DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR)</p> <p>Las actuaciones previstas en el Plan de carreteras de la Comunidad de Madrid 2025-2032 podrían requerir la tramitación algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental al encuadrarse en los siguientes supuestos de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:</p> <ul style="list-style-type: none">- Inclusión en los siguientes epígrafes del Anexo I, objeto de evaluación ambiental ordinaria de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.a) de la Ley 21/2013.<ul style="list-style-type: none">➤ Grupo 6, Proyectos de infraestructuras. Apartado a, Carreteras. Subapartado 1.º <i>“Construcción de autopistas, autovías y carreteras multicarril de nuevo trazado”.</i> Subapartado 2.º <i>“Ampliación o acondicionamiento de carreteras convencionales existentes que impliquen su transformación en autopistas, autovías o carreteras multicarril, de tal manera que el tramo de carretera ampliado y/o acondicionado alcance o supere los 10 km, en una longitud continuada”.</i>➤ Grupo 9, Otros proyectos. Apartado a, <i>“Los siguientes proyectos cuando se desarrollen en espacios protegidos de la Red Natura 2000, en espacios naturales protegidos, en humedales de importancia internacional (Ramsar), en sitios naturales de la Lista del Patrimonio Mundial, en áreas o zonas protegidas de los Convenios para la protección del medio ambiente marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR) o para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo (ZEPIM) y en zonas núcleo de Reservas de la Biosfera de la UNESCO”.</i> Subapartado 18.º <i>“Construcción de carreteras convencionales de nuevo trazado”.</i>- Inclusión en los siguientes epígrafes del Anexo II, objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 a) de la Ley 21/2013.<ul style="list-style-type: none">➤ Grupo 7, Proyectos de infraestructuras. Apartado i, <i>“Ampliación de carreteras convencionales existentes, que impliquen su transformación en autopistas, autovías o carreteras multicarril, no incluidas en el anexo I y construcción de carreteras convencionales de nuevo trazado, no incluidas en el anexo I”.</i>- Tratarse de un proyecto que tenga efectos apreciables, directos o indirectos, sobre espacios de la Red Natura 2000 o significativos sobre espacios protegidos, montes en régimen especial, zonas húmedas y embalses protegidos, objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 b) de la Ley 21/2013 y en la Disposición transitoria primera de la Ley 4/2014.



16127412083062347070421
www.enrqmadrid.com
La autenticidad de este documento se puede comprobar en el siguiente código de verificación:
mediante el siguiente código de verificación:
www.enrqmadrid.com



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº	FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
		<p>- Tratar de la modificación de un proyecto incluido en los Anexos I o II, objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 c) de la Ley 21/2013.</p> <p>Por tanto, los proyectos que desarrollen dichas acciones deberán, al menos, ser objeto de consulta en esta Dirección General para determinar la necesidad o no de su sometimiento a algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental.</p>
47	26/12/2023	<p>SERVICIO INFORMES TECNICOS MEDIOAMBIENTALES (D.G. DE BIODIVERSIDAD Y GESTIÓN FORESTAL)</p> <p>CONSIDERACIONES</p> <p>Integración en el Medio Ambiente</p> <p>En el estudio del cruce con zonas sensibles deberían tenerse en cuenta, además de la afectación a los ENP y RedNatura2000 de la Comunidad de Madrid, la afectación de las nuevas infraestructuras a los hábitats de interés comunitario (HIC), así como a la red de zonas húmedas de la Comunidad de Madrid, a las de aves esteparias y a corredores ecológicos. Las nuevas infraestructuras afectan a:</p>



1627412083062347070271
www.madrid.es
www.madrid.es



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Act.	Carretera	Afección
	M-205	PR Sureste, zonas esteparias ZEC ES3110006 Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid
	M-410 Extensión E	Discurre dentro del Corredor de la Sagra y de los Yesos
	M-410 Extensión O	PR Curso medio del río Guadarrama. ZEC ES3110005 Cuenca del río Guadarrama
	M-415	Zona de interés para aves esteparias
	M-600 O	PR del Curso Medio del río Guadarrama: ZEC ES3110005 Cuenca del río Guadarrama
	M-100	Zona de interés para aves esteparias
	M-300	Zona de interés para aves esteparias
	M-410	Zona de interés para aves esteparias
	M-600	Cruza ZEC "Cuenca de los ríos Alberche y Cofio" del km 40 al 44 Corredor de la Sagra en km 45 (conectividad)
	M-121	Zona de interés para aves esteparias
	M-601	PR Cuenca Alta del Manzanares.
	M-608	PR Cuenca Alta del Manzanares.



162712083052427070271
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.pirpir.pirpir.com/verificacion/ mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS En el Plan se debe estudiar convenientemente la necesidad de mantener la conectividad para la fauna que evite la fragmentación de hábitats tanto para las nuevas carreteras, duplicaciones y ampliaciones de capacidad como en los puntos negros identificados de atropellos de fauna. Se debe estudiar la implantación de nuevos pasos de fauna. En este sentido se tendrá especialmente en cuenta nuevos pasos de fauna y vallados protectores en la M-608 (entre Venturada y Villalba) y M-607 (entre Colmenar y Cerceda), que se interponen entre el monte de El Pardo y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y concentran gran porcentaje de los atropellos en las carreteras de la región, estando prevista la ampliación de su capacidad; en la M-600 , que va ser objeto de prolongación y desdoblamiento en parte de su trazado; así como en la M-501 autovía de los pantanos, lugares todos ellos de gran interés y necesidad de mantener la conectividad para la fauna. Se está haciendo un gran esfuerzo para que el lince ibérico (<i>Lynx pardinus</i>) recupere sus antiguos territorios, para lo cual está prevista su reintroducción en la Comunidad, coincidiendo los lugares óptimos para la especie con aquellos afectados por la fragmentación que originan estas carreteras. Para diseño y la ejecución de pasos de fauna y vallados perimetrales se tendrá en cuenta las Prescripciones técnicas publicadas por el MITTECO1, también debe tenerse en cuenta el cruzamiento de espacios red natura o corredores ecológicos para planificar pasos de fauna. Para el diseño de los pasos de fauna se puede aprovechar el cruce con cursos de agua y las vías pecuarias por lo que sería conveniente identificar dichos cruces, asegurando la viabilidad de los mismos. En lo referente estudio de atropellos , además de identificar las zonas de mayor ocurrencia de este tipo de incidentes sería necesaria incluir en el Plan de carreteras propuesta de medidas atenuadoras como el estudio de implantación de nuevos pasos de fauna en los puntos negros, vallados que conduzcan a la fauna al lugar de paso, implantación de señalización con detección de presencia de animales grandes próximos a cruzar, mantenimiento temprano de márgenes (podas y desbroces) en lugares de mayor incidencia, así como el control de poblaciones presa (conejo) en taludes y terraplenes en ciertas carreteras del sur de la Comunidad. Respecto a las carreteras locales, de acuerdo con los datos que obran en este servicio se observa un gran número de atropellos en las carreteras locales que se pueden agrupar en tres zonas: <ul style="list-style-type: none">• Noroeste: desde Rascafría a Prádena del Rincón.• Suroeste: zona de los ríos Alberche y Cofio,• así como del Parque del Sureste.
	CONCLUSIONES



169112083062427070271
www.informacion.gob.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.informacion.gob.es mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº REGISTRO	FECHA
	<p style="text-align: center;">RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS</p> <p>Esta Dirección General considera que, sin perjuicio de otros informes necesarios en virtud de la legislación vigente, para evitar efectos apreciables, directos o indirectos, sobre las figuras de protección de su competencia y sobre las especies protegidas, es necesario que se tengan en cuenta las consideraciones realizadas anteriormente indicadas junto a las siguientes condiciones, además de las medidas propuestas en la documentación recibida y que resulten complementarias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Se considera conveniente incluir en el futuro documento ambiental un análisis específico de los posibles efectos que cada una de las actuaciones propuestas generarán en los valores naturales y en los espacios protegidos, si se vieran afectados, estableciéndose una serie de limitaciones, cuando así sea preciso, para garantizar la protección y la conservación de los valores naturales y reducir las posibles afecciones mediante la aplicación de medidas preventivas, atenuadoras y correctoras.• Asimismo, cualquier actuación derivada del Plan objeto de este informe que afecte a terrenos incluidos en los Espacios Naturales Protegidos, espacios de la Red Natura 2000, terrenos forestales, especialmente en montes considerados por la Ley 16/1995, de 12 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza bajo régimen especial (catalogados de Utilidad Pública, preservados, protegidos y protectores), así como en general cualquier actuación que presente coincidencia territorial con Hábitats de Interés Comunitario o con otras figuras de protección declaradas (Reservas de la Biosfera, Humedales y Embalses Catalogados, etc.), deberá ser remitida a la D.G. Biodiversidad y Gestión Forestal para su correspondiente valoración e informe. Las actuaciones deberán ajustarse en todo caso a lo establecido en la normativa vigente de dichos espacios. <p>Al elaborarse la Evaluación Ambiental del Plan, deberán proponerse medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección sobre los espacios indicados en el apartado de consideraciones.</p> <ul style="list-style-type: none">• Para la construcción de nuevas carreteras y ampliación de las existentes, deberá establecerse la obligación de realizar una cartografía, a escala de proyecto de ejecución, ubicando los hábitats que se han señalado anteriormente y los que se identifiquen en los trabajos de campo que deben realizarse para comprobar si hay Hábitat de Interés Comunitario (HIC) no detectados. Esta cartografía abarcará la zona que se prevé pueda verse afectada por el proyecto de ejecución más una franja de protección. Este estudio estará firmado por técnico competente, se realizará en una o varias etapas según la época fenológica de las especies y deberá ser informado por esta Dirección General.• Con respecto a la minimización de impacto por la ejecución de los proyectos derivados del Plan, además de las condiciones ya descritas, se tendrán en cuenta las siguientes:<ul style="list-style-type: none">- No se afectarán las zonas húmedas existentes y se dotarán a los drenajes transversales y longitudinales de estructuras que faciliten el escape de anfibios, reptiles y pequeños mamíferos, dotándolas de rampas o similares.- Se respetarán los ejemplares de las especies de flora recogidas en el Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles



1692471208305242470704271
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<p>singulares. En ningún caso se apearán los ejemplares arbóreos, de cualquier calibre, de las especies catalogadas, debiéndose señalar su presencia antes de realizar los desbroces u otras actuaciones.</p> <ul style="list-style-type: none">- En el caso de que se vean afectados árboles singulares catalogados, se deberá considerar la legislación que regula los árboles singulares.- Se recomienda que la ejecución de las obras evite el periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 15 de agosto. Las obras se realizarán únicamente en horario diurno. Para aquellas actividades que, por su naturaleza, produzcan efectos que pudieran transmitirse a las especies protegidas (ej. actuaciones que requieran de la utilización de maquinaria pesada, las que provoquen emisiones de ruidos fuertes, etc. tanto en ejecución de obras como en actuaciones de mantenimiento), se realizarán fuera del periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de agosto.- Las actuaciones alejadas de los núcleos urbanos se realizarán preferentemente en horario diurno, evitando en estas zonas y para aquellas actuaciones que provoquen mayor emisión de ruido y usen maquinaria pesada, las horas de mayor actividad para la fauna, al amanecer y durante el anochecido.- Se estima necesario incluir instalaciones que favorezcan la fijación de poblaciones de aves como aviones, vencejos, golondrina, cernicalos, carraca, lechuza y mochuelo, así como de quirópteros. Estas adaptaciones pueden consistir en la instalación de cajas nido, la habilitación de espacios bajo cubierta, tejas y ladrillos adaptados, fisuras artificiales, etc. Las cajas refugio para quirópteros se colocarán en paredes de construcciones, postes y troncos de árboles, a una altura mínima de 4 m (mejor 5-8 m), orientadas hacia zonas abiertas, en el exterior de arboledas o en árboles aislados. Se evitará su colocación junto a ramas. <ul style="list-style-type: none">• Con respecto a residuos y vertidos:<ul style="list-style-type: none">- Los residuos generados se segregarán en origen para su posterior tratamiento por gestor autorizado. Una vez finalizada la obra y retirados todos los residuos, y materiales, la zona debe quedar limpia.- El almacenamiento de sustancias peligrosas debe ser en un lugar cubierto, seguro, limpio y ordenado, alejados de aquellas actividades que impliquen un riesgo potencial. Se aconseja disponer de medidas preventivas (bandejas, cubetos) en las zonas de almacenamiento de sustancias peligrosas. Los materiales utilizados para recoger o absorber sustancias peligrosas, serán residuos peligrosos y se gestionarán como tal.- Se evitará el realizar la limpieza y mantenimiento de los vehículos y maquinaria en las zonas situadas en el medio natural. En caso de ser necesario, los mantenimientos y reparaciones de la maquinaria se realizarán empleando un elemento impermeable (plástico, tela, etc.) bajo la máquina a revisar.- Será necesario que la parcela se mantenga siempre libre de residuos y materiales dispersos.



Nº FECHA REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
	<ul style="list-style-type: none">• Con respecto a lasafecciones luminicas:<ul style="list-style-type: none">- En el caso de iluminación exterior, las luminarias se diseñarán y ubicarán de tal forma que se prevenga la contaminación lumínica evitando el flujo lumínico radiado por encima del plano horizontal (flujo hemisférico superior), la intrusión lumínica en zonas con vegetación que son refugio de la fauna y el deslumbramiento. Utilizar luminarias que tengan el vidrio refractor de cerramiento plano y transparente, para evitar afectar los hábitos de las especies nocturnas. <p>Para proteger la fauna, se aconseja la no utilización de herbicidas en las labores de mantenimiento de zonas verdes y jardinería e infraestructuras verdes. Especialmente, se cumplirá lo indicado en el Reglamento (UE) 2017/2324 de la Comisión de 12 de diciembre de 2017 que renueva la aprobación de la sustancia activa glifosato con arreglo al Reglamento (CE) 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios, y modifica el anejo del Reglamento de Ejecución (UE) 540/2011 de la Comisión.</p> <p>Igualmente no podrán utilizarse plaguicidas, insecticidas, rodenticidas y otros productos químicos que por sus características provoquen perturbaciones en los sistemas vitales de la fauna silvestre que potencialmente utilice este entorno como zona de alimentación, en particular la avifauna insectívora y granívora, los pequeños roedores o las especies que precisan el consumo de insectos en determinadas etapas de su vida (período de cría de los pollos en las aves, etapas iniciales del crecimiento, etc.); excepto en el caso de plaga declarada oficialmente, conforme a la Ley 43/2002 de Sanidad Vegetal, en cuyo caso se habilitarán oficialmente los productos y métodos a emplear.</p> <p>En todo caso, si la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal considera que en el desarrollo de las actuaciones del Plan se produce o se pudiera producirafección alguna a las especies catalogadas, se podrán tomar medidas adicionales de protección.</p>
48 31/01/2024	<p>MINISTERIO DE DEFENSA. SECRETARÍA DE ESTADO. D.G. DE INFRAESTRUCTURA. SDG. PATRIMONIO</p> <p><i>En el capítulo 1.2.3.2 "Ruido", si bien aparece indicada una alta contaminación acústica en la carretera M-607, no está prevista implementar ninguna medida al respecto en las inmediaciones de la Base El Goloso. En el Plan de Acción contra el Ruido de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2018-2023" se refleja la instalación de 1.250 m. de asfalto fonoabsorbente para reducir laafección del Alta a Baja en la travesía de las ciudades de Tres Cantos y de Colmenar Viejo, pero no se indica que se vaya a realizar ninguna otra actuación en la travesía de la Base "EL GOLOSO".</i></p> <p><i>Las mediciones de ruido realizadas por el Negociado de Prevención de Riesgos Laborales de SECOORCEN, mediante sonómetro integrador, en los exteriores de tres edificios de alojamiento de la Base "EL GOLOSO" (de tropa del RIMZ 31 y del RIAC 61 y de cuadros de mando "Asturias") dieron como resultado que el personal alojado está expuesto a niveles de ruido</i></p>



1672712083052347070721
www.enrbqbdop.es mediante el cual se puede comprobar la autenticidad del código de verificación.



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
		<p>superiores al umbral establecido por la UE en el último informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente -55 dB(A) para la exposición diaria y 50 dB(A) para la exposición nocturna-. Asimismo, en las mediciones realizadas en el Patio de Juegos de la CEI de la Base "EL GOLOSO" se obtuvieron unos resultados de 66,7 dB, por lo que está afectado por niveles de ruido superiores al umbral correspondiente, de acuerdo con los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1038/2012, en "Zonas educativas expuestas a niveles diurnos (Ld) superiores a 60 dB(A). <i>Referir finalmente, que ya se instalaron pantallas acústicas en el antiguo "Polígono de Experiencias" sito en las inmediaciones de la Carretera A-5.</i></p> <p>No obstante, el Proyecto "Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid" no presenta incidencia relevante sobre los intereses de la Defensa Nacional, más allá de los anteriormente reflejados, por lo que se estima como FAVORABLE CONDICIONADO a la reducción del ruido en las travesías anteriormente mencionado. Propuesta medio ambiente: Se podría aprovechar este nuevo Plan de Carreteras para realizar mediciones acústicas, no sólo en la Base "EL GOLOSO", sino en el resto de propiedades militares con travesías afectadas por la contaminación acústica de las carreteras de la Comunidad de Madrid.</p>
		<p style="text-align: center;">RESUMEN DE LAS ALEGACIONES REMITIDAS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS</p> <p style="text-align: center;">AYUNTAMIENTO DE EL MOLAR</p>
49	10/10/2023	<p>Se solicita lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">- La modificación del <i>Plano 3.1 Planeamiento: Clasificación del Suelo, incorporando</i>, incorporando como suelo urbano el ámbito de la modificación puntual citada en el apartado 1.3.- La actualización de las fichas de <i>planeamiento</i> y <i>fichas de travesías y tramos urbanos</i> correspondientes (Anexos 6 y 7) para clarificar la delimitación de las zonas de protección y líneas de edificación/alineaciones aplicables, con incidencia en la ejecución de las obras relativas al Parque de Bomberos, Centro Cultural y urbanización del Sector SAU-19.- La previsión en el Plan de Carreteras de las acciones necesarias para la transformación del tramo de la M-129 comprendido entre la intersección de la calle San Isidro con la calle de la Perdiz y el extremo norte de la parcela PARCS QG 08 EL 02 (o en su caso hasta la intersección con el vial ubicado a la izquierda entre las parcelas de equipamientos) como tramo urbano.



16727120983062547070421
www.en.rfqbdp.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar accediendo a:
www.en.rfqbdp.es



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
50	<p data-bbox="1125 436 1189 2094">- La posible consideración del tramo anterior como nueva cesión propuesta (Anexo 4), para facilitar su futura transformación en vía urbana.</p> <p data-bbox="997 436 1029 996">AYUNTAMIENTO DE ARROYOMOLINOS</p> <p data-bbox="933 436 965 1534">Problemática general de la M-413 a su paso por el municipio de Arroyomolinos</p> <p data-bbox="726 436 925 2094">El Plan no contiene ningún tipo de previsión relativa a la creación de nuevas carreteras en el término municipal de Arroyomolinos, ni duplicaciones ni ampliaciones relativas a su posible capacidad ni obviamente en lo que aquí resulta de importancia, previsión alguna a largo plazo de la creación de una nueva variante que saque la M-413 del núcleo urbano de esta localidad. Por esta razón y tomando en consideración que el marco temporal que prevé el plan de Carreteras abarca hasta el año 2032, parece lógico considerar algún tipo de previsión al respecto que no condene al municipio a padecer a largo plazo la fractura que representa la infraestructura supramunicipal.</p> <p data-bbox="598 436 718 2094">No se aprecia tampoco ninguna obra de mejora en lo que respecta a la salida de Arroyomolinos en dirección al municipio vecino de Moraleja de En Medio, zona esta de carreteras que precisan de algún tipo de ampliación o adecuación, tomando en consideración el tráfico rodado que se produce a primeras horas de la mañana, carretera esta que representa una importante conexión especialmente con el municipio de Fuenlabrada y las conexiones entre M-50 y la A-5.</p> <p data-bbox="566 436 590 1265">En lo que respecta a aspectos de carácter medio ambiental.</p> <p data-bbox="422 436 558 2094">Se prevé en la M-413 mejorar la protección acústica con la implantación de pantallas foncoabsorbentes (pavimento + pantalla) en el PK 10+000 y 12+370. Entendemos además que el Plan debe de ahondar en las previsiones de mayor incremento del tráfico en la travesía de la M-413, con la actualización en su caso de los estudios de tráfico, dado que la tendencia será aumentar el mismo con el paso del tiempo.</p> <p data-bbox="223 436 414 2094">A través del documento hemos podido apreciar igualmente que desde el año 2019, se ha venido implantando un gran Parque tipo cinturón verde, que tiene previsto su finalización en el año 2026 y aunque si bien entendemos que la competencia sustantiva de este proyecto o programa pertenecerá a la Dirección General de Evaluación Ambiental o incluso al Parque Regional, siendo conocedores del intento de la Comunidad de conectar los grandes Parques Regionales, especialmente el Sureste del Curso medio del Río Guadarrama y la Cuenca Alta del Río Manzanares con otras grandes zonas verdes situadas en 25 municipios de la Comunidad de Madrid, entendemos que con el porcentaje del municipio en Parque Regional, quedaría</p>



Nº
FECHA
REGISTRO

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

		<p>perfectamente justificado la entrada de Arroyomolinos dentro de este proyecto, dado que además dispone un trazado de vía pecuaria.</p> <p>Adopción de medidas correctoras para minimizar el impacto por ruido.</p> <p>Señalar que en tanto no se modifique el trazado de la travesía a su paso por Arroyomolinos, se deben de intensificar los estudios en relación tanto con el tráfico y la movilidad que incluyan un estudio de niveles de servicio en la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, estudio que debe evaluar las necesidades a satisfacer como consecuencia de las nuevas demandas. Y de la misma forma, que se dé cumplimiento a lo establecido en el Decreto 55/2012, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, en relación con lo igualmente establecido en la ley Estatal 37/2003 y que en definitiva impone y obliga a adoptar medidas correctoras.</p>
51	20/10/2023	<p>DIRECCIÓN GENERAL DE REEQUILIBRIO TERRITORIAL</p> <p>Una vez analizada la documentación que integra el mencionado Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 se indica que, en la medida de lo posible, se dé prioridad a las actuaciones que tienen como destinatarios los municipios de menos de 20.000 habitantes y dentro de ellos, en primer lugar, a las previstas en municipios de menos de 2.500 habitantes. Todo ello con objeto de contribuir a la mejora del equilibrio territorial de la Comunidad de Madrid.</p>
52	26/10/2023	<p>JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA-LA MANCHA</p> <p>La Dirección General de Carreteras de esa comunidad autónoma informa que el Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid debe tener en cuenta las actuaciones propuestas en su informe, así como la revisión y aclaración de las carreteras limítrofes entre ambas comunidades para actualizar el Convenio de Cooperación entre la Comunidad de Madrid y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en Materia de Infraestructura Vial en Zonas Limítrofes, con el objetivo de materializar una actualización del acuerdo de distribución y coordinación de actuaciones en materia de conservación, explotación y mejora de los tramos de carretera fronterizos, sin que ello afecte a la titularidad de los mismos.</p> <p>En base a ello, la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha muestra su total disponibilidad para cualquier aclaración y coordinación que fuese necesaria para la revisión de los criterios y las actuaciones en las carreteras limítrofes para el Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid, la actualización del Convenio en materia de conservación y explotación de los tramos de carretera fronterizos y la actualización del catálogo de carreteras de ambas comunidades.</p>
53	31/10/2023	<p>ADIF ALTA VELOCIDAD</p>



1627412083052347070271
La autenticación de este código se puede comprobar mediante el siguiente enlace:
www.en.rmqp.com/verificar.asp?codigo=1627412083052347070271



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	FECHA
	<p>Este organismo señala las distintas afectaciones sobre la infraestructura ferroviarias y las condiciones técnicas particulares para las actuaciones a realizar en el Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Actuaciones ubicadas en varios puntos de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Barcelona, en la provincia de Madrid.<ul style="list-style-type: none">- En lo relativo al acondicionamiento de carreteras, M-213 y M-235, y nueva infraestructura denominada M-205, así como carril bici, con la documentación aportada no se puede determinar el alcance de la afectación a la línea ferroviaria, tanto en concreción de las zonas de límites ferroviarios como de aspectos técnicos al ser la documentación generalista.2. Actuaciones que afectan a la Línea de Alta Velocidad 080 Madrid Chamartín Clara Campoamor – Burgos Rosa Manzano.<ul style="list-style-type: none">- En lo referente al acondicionamiento de la carretera secundaria M-104 entre los PP.KK. 0+239 y 14+382. Esta vía cruza sobre la LAV 080 a la altura de los PP.KK. 24+000 y 24+ 200, tramo situado sobre el túnel de San Pedro.- Acondicionamiento de la carretera secundaria M-625 desde el PK. 0+000 al 14+800. Esta vía cruza sobre la LAV 080 entre los PK 31+700 y 31+900, tramo situado sobre el túnel de San Pedro.- Carretera principal M608, se trata de la ejecución de un nuevo carril bici paralelo a la carretera principal M-608 entre los puntos kilométricos 0+000 y 41+500, actuación ubicada a la altura de un paso inferior entre los Pks. 35+200 y 35+300 de la LAV 080.3. Condiciones técnicas particulares para las actuaciones a realizar en el Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid:<ul style="list-style-type: none">- No se podrán acumular tierras sobre terrenos del ferrocarril, ni desviar sobre ellos el curso normal de las aguas o dificultar la evacuación natural de dichos terrenos.- Los acopios de material no podrán ubicarse a menos de 5 metros del carril exterior, o de 20 metros si es material inflamable, y no impedirán el tránsito por la explanación de la vía ni el libre curso de las aguas por las cunetas existentes en la misma.- No se pueden depositar escombros, maquinaria ni cualquier otro objeto que pueda obstaculizar los caminos propiedad de Adif.- Los caminos propiedad de ADIF deben quedar libres para el acceso de vehículos y no pueden ser bloqueados con señalización ni mobiliario.- Los caminos propiedad de Adif, deben quedar en perfecto estado tras la finalización de la obra, ya que son necesarios para el buen mantenimiento de las vías.- ADIF se reserva la prioridad de paso, ya que son caminos y conexiones que se utilizan para trabajos de mantenimiento y vigilancia de la infraestructura ferroviaria.- El mantenimiento de los caminos en los que se realicen las actuaciones será responsabilidad de la Comunidad de Madrid en las condiciones que se definan.



167627120983062497070271
www.enanra.es
La autenticidad de este documento se puede comprobar en enanra.es mediante el siguiente código de verificación:



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº REGISTRO	RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS
54 10/08/023 Y 25/09/2023	<p>- Por razones de seguridad ferroviaria y de riesgo eléctrico, no está permitido la colocación de farolas, arbolado, etc... a una distancia inferior a una vez y media su altura con respecto a la arista exterior de la explanación (3 metros desde el carril exterior donde no se pueda identificar la arista exterior de la explanación). Esto es, una farola de 6 metros de altura debería estar como mínimo a 9 metros de la arista exterior de la explanación.</p> <p>4. El promotor deberá observar las determinaciones de carácter técnico que seguidamente se indican:</p> <ul style="list-style-type: none">- El promotor de la obra correrá a cargo de los gastos que genere el expediente administrativo, los generados por seguimiento de la obra, así como de los de ocupación del suelo de dominio público, en su caso.- El promotor presentará un proyecto técnico en el que se describan detalladamente los procedimientos constructivos que se utilizarán en cada una de las afeciones al trazado ferroviario.- El proyecto técnico a presentar contendrá una descripción detallada de cualquier afeción que pudiera darse a la red ferroviaria. Se aportará documentación gráfica detallada con expresión de las distancias de la infraestructura proyectada a las diferentes zonas y límites de la línea ferroviaria, acotadas en planta y sección transversal, en formato editable DWG.5. Conforme se establece en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, si las obras planteadas en el Proyecto de referencia estuvieran afectadas por la Zonas de Afección del Ferrocarril, precisarán Autorización de este administrador de infraestructuras y deberán ajustarse a lo establecido en la citada Ley 38/2015 del Sector Ferroviario y su Reglamento de aplicación, en particular en lo que se refiere a su compatibilidad y delimitación con las Zonas de Dominio Público, Protección y Línea Límite de Edificación. <p>En la citada autorización, y en razón a la documentación técnica que dé soporte al proyecto de las obras o instalaciones a materializar, o de la actividad a desplegar, se establecerán, por parte de esta Entidad, las prescripciones de naturaleza técnica específica y los condicionantes económicos que resulten de aplicación, para garantizar la correcta implementación de los trabajos o de las actividades objeto de autorización.</p> <p>6. Para tramitar el preceptivo expediente de Autorización de las obras por parte de ADIF AV, el interesado deberá realizar, la solicitud con este administrador de infraestructuras ferroviarias accediendo a la Sede Electrónica de la Entidad: https://sede.adifaltavelocidad.gob.es</p> <p>AYUNTAMIENTO DE NAVALCARNERO</p>



169271209830624874070421
www.en.rnrbqmadrid.es puede comprobarse este documento de verificación:
La autenticidad de este código de verificación se puede comprobar en www.en.rnrbqmadrid.es



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
		<p>El Avance no define el trazado de la duplicación de la M-600 en el tramo que afecta a este Término Municipal.</p> <p>En la revisión de la documentación remitida, se aprecian los siguientes errores en la ficha del anexo 7 relativa a Navalcarnero:</p> <ul style="list-style-type: none">- Apartado planeamiento urbanístico vigente: donde dice «Plan General Ordenación Urbana. Aprobación definitiva marzo de 2006», debe decir: «Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva julio de 2009». No existe ningún PGOU de Navalcarnero aprobado definitivamente en 2006- El plano de planeamiento incluido en la ficha no se corresponde ni en superficie urbanizable, ni en usos, ni en sectorización, con el Plan General aprobado definitivamente y actualmente vigente (todo parece indicar que el plano incluido corresponde a un planteamiento propuesto durante la tramitación del PGOU y posteriormente desechado). A los efectos se acompaña plano de ordenación O.01 “Clasificación del suelo” del PGOU de Navalcarnero, precisándose que el suelo recogido en el plano como urbanizable no sectorizado -la mayor parte situada al oeste de la actual M-600 y en algunos tramos colindante con la misma- fue aplazado según se refleja en el acuerdo tercero del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de fecha 9 de julio de 2009, por el que se aprueba definitivamente el PGOU de Navalcarnero: «<i>Aplazar la aprobación definitiva del Plan General en los ámbitos de los Suelos Urbanizables No Sectorizados hasta que se acredite suficientemente la inexistencia o desaparición que dieron lugar a su anterior clasificación como Suelos No Urbanizables Protegidos de acuerdo con lo establecido en el Informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental de 22 de mayo de 2009 y conste informe favorable en este sentido de dicha Dirección General.</i>» Dado que el Ayuntamiento no ha propuesto la acreditación referida, estos suelos mantienen la clasificación del PGOU anterior, es decir Suelo No Urbanizable de Protección. <p>Por otra parte, se debe garantizar la permeabilidad territorial para usos agrícolas y faunísticos mediante la continuidad de caminos por pasos elevados o subterráneos e incluir criterios de contaminación acústica, destacando la estimación de personas y zonas afectadas por el ruido, tanto actual como asociada a los nuevos desarrollos urbanísticos. Y significar las medidas preventivas y correctoras a implementar en la fase constructiva para evitar riesgos a la salud y perturbaciones a la población colindante a las redes de infraestructura.</p>
55	29/09/2023	VERDES EQUO
		ALEGACIÓN Nº 1.- Respecto al Inventario de la Red Vías ciclistas competencia de la Dirección General de Carreteras a considerar en el PLAN DE CARRETERAS 2025-2032. La actual red de vías ciclistas es extremadamente exigua, por lo que es necesario un impulso y la dotación presupuestaria adecuada para que estas tres vías ciclistas, que ahora están completamente aisladas, se



1674212083052547407421
www.en.rsq.madrid.es para la verificación de este código QR
La autenticación de este código QR se puede comprobar en el sitio web



Comunidad de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
		<p>interconecten y amplien, con un diseño de malla extendida, para conectar los municipios de la corona metropolitana y la corona regional, huyendo del diseño centripeto, hacia la ciudad de Madrid, que ahora es predominante en las redes de transporte público (cercañas y líneas de autobuses interurbanos).</p> <p>ALEGACIÓN Nº 2.- Respecto a la Encuesta Domiciliara de Movilidad de 2018, requeriría una actualización. Las circunstancias de la movilidad han cambiado sustancialmente desde 2018, entre otras la promoción del transporte público, por parte de varias Administraciones Públicas, que han redundado en una disminución de los precios de los abonos de transporte. Esta circunstancia hace necesario un refuerzo del transporte público, por lo que el diseño de la red de carreteras debería primar el transporte público, frente al vehículo privado, por ejemplo con carriles bus exclusivos y limitaciones en el acceso con vehículo privado, en función de las etiquetas de la DGT, teniendo en cuenta la obligación de la implantación de Zonas de Bajas Emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes. Por otra parte, en el contexto de la descarbonización del transporte se hace necesario establecer medidas que desincentiven el uso del vehículo privado. Otro factor que se debería considerar, en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, es priorizar el espacio de la red viaria para el uso del transporte público, mediante carriles de uso exclusivo para bus.</p> <p>ALEGACIÓN Nº 3.- Respecto al Mantenimiento y Rehabilitación de Firmes, hay que destacar que en el documento, solo hay una mención al problema del ruido (en la página 76 del documento AVANCE del PLAN DE CARRETERAS 2025-2032, parte 1) que en gran medida está asociado a ciertos puntos negros de la red vial, a este respecto, se puede consultar el Plan de Acción Contra el Ruido de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid 2018-2023, que se sometió a información pública en julio de 2020 y al que Verdes Equo presentó alegaciones. Básicamente se trata de, una vez identificados esos puntos en los que el Mapa de ruido de las carreteras de la Comunidad de Madrid que tiene niveles que superan los límites legales, 249 zonas de conflicto identificadas (solo describe pormenorizadamente, mediante fichas, las actuaciones previstas en 10 de ellas), se actúe mediante el empleo de neumáticos usados triturados para fabricar asfalto fonosorbente. Esto ya se contempla en el Proyecto de Ley de Economía Circular de la Comunidad de Madrid (aprobado en el Consejo de Gobierno de julio de 2022, aún sin aprobar por la Asamblea de Madrid, pero debería estar contemplado también en este Plan de Carreteras.</p> <p>ALEGACIÓN Nº 4.- Acondicionamiento y conservación de las márgenes, travessas e isletas, en este aspecto de la conservación, hay un detalle muy importante que se ha obviado, es el método para la siega de la vegetación, que proponemos que sea exclusivamente mecánico, eliminando toda opción del empleo de fitosanitarios, en especial el glifosato, producto que es reconocido como cancerígeno.</p>
56	29/09/2023	MÁS MADRID-VERDES EQUO



167412083052474070421
La autenticidad de este documento se puede comprobar en un navegador en www.pjrid.mun.com/seg/verif.asp mediante el siguiente código seguro de verificación:



Comunidad
de Madrid

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

RESUMEN DE LAS SUGERENCIAS/ALEGACIONES FORMULADAS

Nº	FECHA REGISTRO	
57	2/10/2023	DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA Son similares a las anteriores, añadiendo que en el caso de Collado Villalba, la obsoleta red de vías ciclistas municipales se encuentra aislada, sin ninguna conexión con otras vías ciclistas en los municipios colindantes. Remiten copia del informe enviado a la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de fecha 21 de septiembre de 2023