



PLAN DIRECTOR
MOVILIDAD CICLISTA
M A D R I D

07

MEMORIA
de participación

▼
ABRIL 2008



ÁREA DE GOBIERNO DE OBRAS
Y ESPACIOS PÚBLICOS

Memoria de participación

Índice

1	Introducción.....	2
2	Proceso de elaboración del Avance.....	3
2.1.	Presentaciones a las Juntas de Distrito y departamentos municipales.....	3
2.2.	Presentaciones a las organizaciones de usuarios de la bicicleta.....	4
2.3.	Presentaciones a otras instituciones.....	5
2.4.	La Agenda Local 21 de Madrid y la bicicleta.....	6
3	Consulta e información pública del avance.....	10
3.1.	Presentaciones a los Consejos Territoriales de los distritos.....	11
3.2.	Comentarios generales sobre las alegaciones recibidas.....	11
3.3.	Sugerencias presentadas.....	15
3.4.	Información pública.....	21
3.5.	Síntesis de las alegaciones presentadas.....	22
3.5.1.	Consejos Territoriales.....	22
3.5.2.	Otros organismos municipales.....	25
3.5.3.	Organizaciones de usuarios.....	26
3.5.4.	Pedalibre Asociación Cicloturista de Usuarios de la Bicicleta.....	28
3.5.5.	Asociaciones vecinales.....	29
3.5.6.	Asociaciones y centros educativos.....	31
3.5.7.	Otras instituciones y organizaciones.....	32
3.5.8.	Personas a título individual.....	33
3.6.	Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas.....	37
3.6.1.	ZONA NORESTE (NE).....	37
3.6.2.	ZONA SURESTE (SE).....	45
3.6.3.	ZONA SUROESTE (SO).....	51
3.6.4.	ZONA NOROESTE (NO).....	56
4.	Aportaciones de las diferentes áreas de gobierno del ayuntamiento.....	70
	Área de Gobierno de Economía y Empleo.....	70
	Área de Gobierno de Familia y Servicios Sociales.....	71
	Área de Gobierno de la Vicealcaldía.....	72
	Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad.....	72
	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad.....	73
	Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública.....	77

1 INTRODUCCIÓN.

Los procesos de participación pública empiezan a ser una faceta imprescindible de la planificación en materia de movilidad sostenible y, en particular, en lo que atañe a la bicicleta. La participación no es sólo un elemento consustancial al sistema democrático, sino un procedimiento que mejora la funcionalidad de los planes y proyectos y establece unas bases adecuadas para la gestión futura de los mismos.

En ese sentido, durante la elaboración del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid se ha tratado de aprovechar al máximo las opiniones y conocimientos de los ciudadanos en general, de los usuarios de la bicicleta en particular, de los técnicos municipales y de otros agentes involucrados con la ciudad o con su movilidad.

Hay que señalar, en cualquier caso, que la participación no debe restringirse al periodo de elaboración del Plan Director de Movilidad Ciclista, sino que debe continuar en todo el periodo de su implantación, pues es la garantía de su éxito y el modo en que se pueden reducir los conflictos y las discrepancias con respecto a la inserción de la bicicleta en la movilidad de la ciudad.

2 PROCESO DE ELABORACIÓN DEL AVANCE.

El proceso técnico de elaboración del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, ha supuesto año y medio de trabajos durante los cuales se ha querido contar con la opinión cualificada de los usuarios y de los técnicos municipales, así como de los órganos territoriales municipales y los ciudadanos en general. Para ello se han realizado las siguientes acciones:

- Presentación y debate de documentos ante los técnicos de las Juntas Municipales y de los diversos departamentos del ayuntamiento.
- Presentación y debate de documentos ante las organizaciones de usuarios de la bicicleta.
- Presentación y debate de documentos ante otras instituciones como el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, el Consorcio Urbanístico de la Ciudad Universitaria o la Comunidad de Madrid.

De cara a la coordinación interna del ayuntamiento, se constituyó también un grupo de dinamización del Plan, denominado GRUPO MOTOR, del que formaban parte inicialmente los departamentos de Infraestructuras, Urbanismo y Movilidad y al que posteriormente se incorporó el área de Medio Ambiente.

Este grupo dinamizador fue un instrumento de gran utilidad para afinar los criterios de la implantación de las propuestas del Plan y, en particular, las referidas a la creación de la Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid, cuyos itinerarios fueron objeto de numerosas sesiones de debate.

Presentaciones a las Juntas de Distrito y departamentos municipales.

El 25 de mayo de 2006 se realizó una presentación y debate relativos a los trabajos elaborados hasta entonces y, en particular, de los siguientes contenidos:

- Objetivos, contenido y metodología del Plan Director de Movilidad Ciclista.
- Diagnóstico de la movilidad ciclista en Madrid.
- Metodología para el diseño de la futura red de vías ciclistas de Madrid.
- Criterios de trazado de la red de vías ciclistas.

La reunión sirvió también para establecer un canal de comunicación con los servicios técnicos de las Juntas de Distrito y con otros departamentos municipales.

El 14 de julio de 2006 se realizó una segunda reunión en la que se expuso la metodología para el trazado de la red básica de vías ciclistas de Madrid, los criterios para insertar la red teórica en el viario existente, así como el dimensionamiento de referencia para las distintas tipologías de vías ciclistas y la legislación vigente de seguridad vial que atañe a la bicicleta.

Se indicó la asignación de un responsable de los trabajos de campo de la red básica en cada uno de los cuadrantes geográficos (NE, NO, SE, SO) de la ciudad. De ese modo, los servicios técnicos municipales podrían dirigirse de modo directo a dichos responsables para tratar aspectos particulares del trazado y diseño de la red ciclista.

El 26 de octubre de 2006 se realizó una tercera reunión en la que se presentó la Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid con el fin de recibir sugerencias por parte de los técnicos municipales antes de iniciar el proceso de debate social en los Consejos Territoriales y el proceso de información pública del avance.

Presentaciones a las organizaciones de usuarios de la bicicleta.

Los colectivos y organizaciones involucrados en el uso de la bicicleta que participaron en las reuniones de presentación y debate del PDMC fueron:

- Pedalibre, Asociación Cicloturista de Usuarios de la Bicicleta
- Plataforma Carril-bici Ciudad Lineal
- Plataforma Carril-bici Chamberí
- Plataforma Carril-bici Salamanca-Chamartín
- Bici Crítica
- Federación Madrileña de Ciclismo
- CONBICI
- Cíclope
- Ecologistas en Acción
- Asociación de Ciclistas Profesionales

La primera reunión con dichas organizaciones, realizada el 16 de febrero de 2006, sirvió para presentar los trabajos del PDMC y, en particular, el calendario previsto, los criterios para su redacción y los objetivos planteados inicialmente para el mismo. Se ofreció también un avance del diagnóstico de la movilidad ciclista en elaboración. La reunión sirvió también para abrir un canal de comunicación con los usuarios a lo largo de todo el desarrollo del trabajo.

En la segunda reunión, celebrada el 14 de julio de 2006, se ofreció la versión actualizada del diagnóstico de movilidad ciclista y se presentó la metodología de trabajo para el trazado y diseño de la red de vías ciclistas básica de ámbito municipal, tanto en lo que se refiere a la definición de las líneas de deseo como al encaje de las mismas en el territorio.

Se indicó la asignación de un responsable de los trabajos de campo de la red básica en cada uno de los cuadrantes geográficos (NE, NO, SE, SO) de la ciudad, con el objeto de que las diferentes organizaciones pudieran dirigirse directamente a dichos responsables para desarrollar las propuestas concretas de trazado de la red ciclista.

La tercera reunión, realizada el 26 de octubre de 2006, sirvió para presentar la red básica de vías ciclistas de ámbito municipal en los cuatro cuadrantes en los que se ha dividido el municipio, así como para explicar el proceso previsto para realizar consultas a los órganos de participación de los distritos y a la ciudadanía en general.

El 21 de marzo de 2007, durante el proceso de alegaciones al Avance del PDMC, se realizó una cuarta reunión con las organizaciones de usuarios en la que se explicó, por parte de los técnicos municipales y del equipo redactor, las previsiones respecto a su futura aprobación y las primeras ideas de programación de sus inversiones y propuestas.

Presentaciones a otras instituciones.

Los diferentes documentos que fueron elaborados a lo largo del proceso de redacción del Avance fueron remitidos o presentados a otras instituciones entre las que destacan:

- Consorcio Regional de Transportes.

El 30 de noviembre de 2006 se realizó una reunión de trabajo del PDMC con técnicos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid con el fin de explicar el estado de los trabajos y, en especial, todos los aspectos vinculados a la intermodalidad bici-transporte colectivo y a las oportunidades generadas con las intervenciones que se estaban realizando de ampliación y mejora del sistema de transporte de la Comunidad de Madrid.

- Consorcio Urbanístico de la Ciudad Universitaria

En la reunión celebrada el 7 de noviembre de 2006 se sintetizaron los trabajos ya realizados y las tareas pendientes del PDMC, con especial hincapié en la metodología y los criterios para el trazado de la red básica de vías ciclistas de Madrid y su incidencia en el área de la Ciudad Universitaria.

- Comunidad de Madrid y Federación Madrileña de Ciclismo

Para dar a conocer el alcance de los trabajos del PDMC y dado que se estaban iniciando los trabajos de elaboración del Plan Regional de Vías Ciclistas y Peatonales de la Comunidad de Madrid se realizó, el 28 de noviembre de 2006, una reunión en la sede de la Federación Madrileña de Ciclismo en la que estuvieron presentes, además de representantes de dicha Federación deportiva, los Directores Generales de Deportes y de Urbanismo y Planificación Regional de la Comunidad de Madrid.

En el verano de 2006 el ayuntamiento de Madrid se dirigió también a los ayuntamientos colindantes para informarles de los trabajos del PDMC. El propósito era coordinar las actuaciones en materia de movilidad ciclista que llevan a cabo cada uno de ellos y, en particular, las que atañen a las redes de vías ciclistas las cuales han de enlazarse más allá de los propios términos municipales.

La Agenda Local 21 de Madrid y la bicicleta.

En la elaboración del Avance del PDMC se han tenido también en cuenta los contenidos de los Planes de Acción de la Agenda 21 aprobados por los Consejos Territoriales de cada distrito, en los que se han propuesto numerosas iniciativas que contribuyen, de un modo directo o indirecto, a la promoción de la bicicleta como medio de transporte, tal y como se expresa en la siguiente tabla.

Tabla 1. Actuaciones relacionadas con la movilidad ciclista y peatonal en los Planes de Acción de las Agendas 21 Locales de distrito.

Distrito	Acción propuesta
Centro	<p>Extensión a todo el Distrito Centro como área de prioridad residencial. (*).</p> <p>Reconversión del aparcamiento de Santa Ana para residentes, dotando de un mayor espacio social a la plaza.</p> <p>Reconversión de los aparcamientos públicos de rotación a residentes y construcción de nuevos aparcamientos en edificios exclusivos eliminando a medio y largo plazo los vehículos en superficie.</p> <p>Establecimiento del servicio de préstamo origen-destino para uso de bicicletas</p> <p>Creación de aparcamientos para bicicletas en el Distrito.</p> <p>Diseño de carriles bici sobre la calzada, creando itinerarios integrados en aquellas calles que permitan por sus dimensiones unir distintos espacios de la ciudad, entre ellos el anillo ciclista.</p> <p>Plantación de árboles en el Distrito en donde sea posible.</p> <p>Desarrollo de pasillos verdes coincidente con los itinerarios peatonales intrabarríos del Distrito Centro.</p>
Arganzuela	<p>Construcción de un parking para motocicletas y bicicletas en el antiguo paso peatonal de la Glorieta del Emperador Carlos V.</p> <p>Divulgación y fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte.</p> <p>Creación de aparcamientos para bicicletas en todos los edificios públicos, estaciones de metro y RENFE, etc.</p> <p>Prolongación hacia zonas verdes de los carriles bici existentes.</p>
Retiro	<p>Realización de un carril bici hacia el sur del distrito desde el Parque del Buen Retiro.</p> <p>Construcción de un pasillo verde con un carril bici en el nuevo Paseo que se hará desde el Panteón de los Hombres Ilustres hasta el Barrio de las Adelfas. (*)</p> <p>Construcción de una pasarela peatonal para mejorar la comunicación con Arganzuela. (*)</p> <p>Moderación del tráfico en la Avda Ciudad de Barcelona, Doctor Esquerdo, Menéndez Pelayo y Avda del Mediterráneo.</p>
Salamanca	<p>Construcción de un carril bici en el margen de la M-30. (*)</p> <p>Peatonalización de la calle Pilar de Zaragoza. (*)</p>
Chamartín	<p>Reforma de dos pasarelas de la M-30 del Distrito.</p> <p>Carril bici contiguo a la M-30.</p> <p>Implantación, paralelo al futuro carril bici, junto a M-30 de una vía peatonal.</p> <p>Reserva de alguna calle para juegos y bicis en días festivos.</p>
Tetuán	<p>Estudio de viabilidad sobre peatonalización definitiva de algunas calles del distrito.</p> <p>Construcción de carriles-bici conectando varios puntos de interés como centros culturales, polideportivos, centros de salud, zonas comerciales, intercambiadores de transportes, etc., planificándolos en los nuevos desarrollos urbanísticos.</p> <p>Construcción de carriles- bici interdistritales, que conecten con otros carriles-bici y con puntos estratégicos de los Distritos limítrofes, como Chamartín, Fuencarral y Moncloa.</p> <p>Creación y previsión en las nuevas construcciones de aparcamientos para</p>

Distrito	Acción propuesta
	bicicletas cercanos a los edificios de uso público y zonas verdes.
Chamberí	Creación de carril bici en las zonas hacia Moncloa, Ciudad Universitaria, los terrenos del Canal, Reina Victoria, San Francisco de Sales o Peñagrande Creación de “zonas 30” en determinadas calles residenciales y estrechas para promover un tráfico lento y permitir la circulación de bicicletas.
Fuencarral-El Pardo	Creación de un carril bici en el Pardo. Estudio para implantar carril bici en las principales calles del distrito Identificación, en cada barrio del distrito, de una zona para uso peatonal y de bicicletas, al menos 1 día por semana. Adecuación de las zonas próximas a los colegios, institutos, parques y centros de salud a las necesidades del tránsito de peatones. Instalación, en especial, de amplios badenes de cruce peatonal entre aceras y de señales luminosas. (*) Establecimiento de mecanismos de reducción de velocidad e incremento del número de pasos de peatones en las calles Sinesio Delgado y Cardenal Herrera Oria. Adecuación de las calles del distrito a la circulación peatonal, instalando semáforos donde sea necesario y con duración suficiente y limitando efectivamente la velocidad.
Moncloa-Aravaca	Creación de sendas para peatones y ciclistas en el Distrito (*). Creación de un pasillo verde entre El Pardo, la Dehesa de la Villa y la Casa de Campo, pudiéndose crear ramales desde el anillo Verde Ciclista. Ensanche de aceras en Argüelles, Colonia Manzanares y Valdezarza, dando prioridad al peatón. Priorización de la movilidad peatonal. Crear vías exclusivas para transporte público (*).
Latina	Resolución de la continuidad en el parque de la Cuña Verde, ahora atravesado por calles y circulación. “Pasarelas, túneles peatonales, etc.” Soterramiento completo de la Avenida de Portugal hasta la carretera de Boadilla, con supresión de los pasos subterráneos. Entre tanto, constituir realmente como boulevard entre final de un túnel y comienzo de otro. (*) Creación de una red de carriles bici que conecten las zonas verdes del distrito. Carril bici desde Avenida de Portugal hasta empalme con M-40, incluyendo ramal por Colona Gran Capitán hasta Casa de Campo. Favorecer el uso de la bicicleta, permitiendo aparcamiento de bicicletas en el interior de los polideportivos.
Carabanchel	Creación de aparcamientos para bicicletas en logares próximos a centros oficiales, en colegios e institutos, centros públicos, etc. Conexión con carril bici las zonas verdes del Distrito, el PAU de Carabanchel y el Anillo Verde Ciclista. Estudio para la creación de un recorrido ciclista en la zona sur del Distrito, desde el Parque de Eugenia de Montijo hasta el parque lineal M-40. Estudio para la creación de recorridos ciclistas en el parque de San Isidro, Parque Sur y ver la viabilidad de establecer carriles bici en el Paseo 15 de Mayo y Paseo de la Ermita del Santo.
Usera	Tráfico restringido y mejora del acceso para los peatones en el Camino de Perales a lo largo del Parque Lineal del Manzanares. Hacer un estudio para facilitar el acceso amplio y seguro de los peatones desde el Parque Lineal (Calle San Mario) hasta calle Antonio López.
Puente de Vallecas	Ampliación del puente que, sobre la M-40, conecta la Avda. de la Albufera con la Avda de la Democracia y el Polideportivo Palomeras, dotándolo de un suplemento específico para peatones y carril bici ó con itinerario alternativo por acceso nuevo de M-40 a c\ Puerto Barbaran - Avda. Buenos Aires (*). Mejora de la conexión peatonal con los distritos de Moratalaz (sólo hay dos pasarelas y sin iluminación) y Retiro. Realización de actuaciones para el templado del tráfico, tales como la instalación de badenes elevados y de elementos rugosos sobre la calzada o a través de rotonda donde sea posible.

Distrito	Acción propuesta
	<p>Conexión de los carriles bici existentes en Ronda Sur y en el Parque del Soto de Entrevías con la fase del anillo verde ciclista que discurre en el Distrito desde Moratalaz a Usera.</p> <p>Estudio de la posibilidad de conectar el carril bici existente en el Parque Tierno Galván con el Distrito.</p> <p>Estudio de viabilidad para crear nuevas zonas peatonales en zonas comerciales.</p> <p>Conexión arbolada con el acceso al Polideportivo de Palomeras.</p> <p>Mejora de la conexión del Distrito con el Parque Lineal del Manzanares (mediante pasarela peatonal o funicular u otra posibilidad) potenciando el escaso uso que sus habitantes hacen del mismo.</p>
Moratalaz	<p>Establecer un servicio de alquiler de bicicletas en el Parque de la Cuña Verde.</p> <p>Crear junto a los Centros Educativos espacios adaptados para estacionar bicicletas.</p> <p>Estudio de viabilidad, para la conexión de los centros educativos con los carriles bici, previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid</p> <p>Control de velocidad en la calle Fuente Carrantona</p> <p>Control de semáforos en la calle Fuente Carrantona a la altura de la calle Mario Cabré porque dura muy poco el cruce y apenas da tiempo a pasar de un lado a otro</p> <p>Estudio técnico sobre la viabilidad de instalar resaltes en vías rápidas, con intensidad de tráfico donde no sea aconsejable la implantación de semáforos, como la calle Fuente Carrantona, Dr García Tapia y Vinateros, calle Mérida y Brujas.</p>
Ciudad Lineal	<p>Creación de un carril bici en el Pinar de la Elipa.</p> <p>Estudio de la viabilidad para la creación de un carril bici en el eje Arturo Soria-Hermanos García Noblezas-Largo Caballero y otros posibles ejes o zonas.</p> <p>Elaboración de un estudio para mejorar aquellas situaciones en las que se presenta un tránsito inadecuado de peatones en las vías de circulación (motivado por déficit de semáforos, pasos de cebra, etc.). (*)</p>
Hortaleza	<p>Adaptación en los tramos posibles del paseo peatonal del Canal y enlace con el Gran Carril Bici</p> <p>Prolongación del Gran Carril Bici al parque de Manoteras.</p> <p>Adaptación para el uso de bicis de las calles amplias en festivales: Moscatelar, Silvano, Machu Pichu hasta M-40 y Parque Juan Carlos I.</p> <p>Bosque: reordenación del tráfico. Estudio de vías peatonales.</p>
Villaverde	<p>Estudio de viabilidad para la peatonalización y coexistencia (templado de tráfico) en determinados ámbitos del distrito, incluyendo las "zonas 30".</p> <p>Realización de un estudio para la mejora de las comunicaciones de Villaverde con los municipios colindantes (Getafe, Leganés, Pinto, Valdemoro), tanto a nivel de infraestructuras, viales y peatonales, como de transporte público (autobuses interurbanos).</p> <p>Trazado de conexiones al carril bici del Parque Lineal del Manzanares como elemento complementario de accesibilidad de los Pasillos Verdes.</p> <p>Potenciación y prolongación del carril bici de la Avenida de Andalucía.</p> <p>Estudio de la viabilidad del establecimiento de un carril bici en la Gran Vía de Villaverde y su conexión con el Parque Lineal del Manzanares.</p> <p>Realización de un estudio de viabilidad para transformar la vía férrea en desuso conocida como "vía Barreiros" en un carril bici.</p> <p>Construcción de aparcamientos para bicicletas en instalaciones deportivas, edificios municipales y centros educativos.</p> <p>Conexión del carril bici con Leganés y Getafe.</p> <p>Mejora de la conexión peatonal del barrio de San Cristóbal con el resto del Distrito.</p> <p>Fomento de los desplazamientos peatonales hasta los medios de transporte colectivo.</p> <p>Estudio de ordenación del tráfico como consecuencia de la puesta en uso de la Gran Vía de Villaverde y sus conexiones, con estudio específico de desvío de tráfico pesado mejorando la movilidad peatonal, en el tramo urbano de la Avda. Real de Pinto.</p> <p>Desarrollo de Pasillo Verde este-oeste que conecte todos los espacios verdes entre el futuro Parque Forestal Noreste y el Parque Lineal del Manzanares.</p>

Distrito	Acción propuesta
	<p>Tratamiento de los bordes de la Gran Vía de Villaverde ligado a las zonas verdes próximas tales como: Parque Dehesa Boyal, Parque Calle Lenguas, Eje Domingo Párraga y Sur de Alcatel. Conexión entre los parques norte del Distrito (San Luciano y el Espinillo), con el Parque Lineal del Manzanares. (*)</p> <p>Creación de pasillos verdes colindantes con los carriles-bici.</p>
Villa de Vallecas	<p>Extensión de los tratamientos de prioridad peatonal y zonas 30 al Barrio del Congosto. Implantación de zonas 30 en el sector del ensanche entre Sierra Vieja y San Jaime. Desarrollo completo de la red local de bicicletas en el barrio de Santa Eugenia. Conexión del carril bici con el Distrito de Vicálvaro-M30 por la Avenida de la Democracia.</p> <p>Creación de red ciclista en los sectores residenciales y áreas de equipamiento del Ensanche de Vallecas.</p> <p>Interconexión de los “Corredores Verdes” del Ensanche de Vallecas con los ejes de prioridad peatonal y espacios de actividad del casco histórico y de Santa Eugenia.</p>
Vicálvaro	<p>Creación de una estructura (falso túnel) sobre la R-3 que dé continuidad al parque de la Cuña Verde conectando las zonas que quedan divididas por esta infraestructura viaria.</p> <p>Extensión de los tratamientos de coexistencia en el Casco Histórico.</p> <p>Disposición de pasos de cebra elevados (badenes) en calles donde el tránsito de vehículos se produce a altas velocidades, en tramos donde se hayan detectado unos índices de peligrosidad o siniestralidad considerable y en zonas de gran afluencia de peatones como colegios, zonas comerciales, dotaciones sanitarias, etc.</p> <p>Mejora del tránsito y la seguridad vial de los peatones entre el barrio de Valdebernardo y el Parque Forestal de Valdebernardo mediante badenes y, complementariamente, mediante semáforos.</p> <p>Ampliación del carril bici en el distrito y conexión con los de otros distritos.</p> <p>Creación de una red de aparcamientos de bicicletas en el Distrito.</p> <p>Elaboración de estudios para definir áreas en donde se deba templar el tráfico.</p> <p>Desarrollo de la ordenación de las áreas escolares con medidas de moderación del tráfico.</p>
San Blas	<p>Ubicación de espacios de aparcamiento de bicicletas junto a las estaciones de metro, edificios públicos, colegios e institutos.</p>
Barajas	<p>Creación de carriles bici que conecten Barajas con otros distritos limítrofes.</p>

(*) Acciones consideradas como prioritarias

3 CONSULTA E INFORMACIÓN PÚBLICA DEL AVANCE

La consulta e información pública relativa al Avance del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid tuvo los siguientes hitos:

- Presentación de los documentos ante los 21 Consejos Territoriales correspondientes a las Juntas de Distrito de la ciudad.
- Información pública.
- Creación de una dirección electrónica para la recepción de información y sugerencias sobre el Plan Director: pdmovciclista@munimadrid.es
- Divulgación en Internet.

Realizada a través de la página web de la Dirección General de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid: www.madridparticipa.es

- Exposición pública en paneles informativos:

En las dos sedes preparadas para la consulta de los documentos del Avance expuestos a información pública. La exposición constaba de 8 paneles como el que se adjunta.



Ilustración 1. Uno de los paneles informativos de la exposición para la difusión del Avance del PDMC.

3.1. Presentaciones a los Consejos Territoriales de los distritos.

Entre los días 12 de enero al 31 de marzo de 2007 se presentaron los documentos del Avance del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid a los Consejos Territoriales de cada distrito. Las presentaciones tenían como objetivo dinamizar el conocimiento y el debate sobre el Plan Director, facilitando la lectura de la compleja información que contenía el Avance.

Se sugirió que cada Consejo Territorial pudiera realizar las observaciones y críticas sobre dicho documento siguiendo un patrón común cuyo modelo se ofrece en el anejo correspondiente.

3.2. Comentarios generales sobre las alegaciones recibidas.

En general, las alegaciones y sugerencias son favorables al proyecto, interpretándolo como una oportunidad para la calidad de vida madrileña. Ofrecen aportaciones valiosas que contribuyen a afinar y mejorar los contenidos del plan. A ese respecto conviene mencionar varios de los aspectos más repetidos y consistentes del conjunto de sugerencias y alegaciones.

A) Sobre el plazo de ejecución.

Varias de las entidades y personas que han participado en el proceso reclaman un acortamiento sustancial del plazo de ejecución de la Red Básica de Vías Ciclistas y de otras de las acciones previstas en el PDMC, planteando por ejemplo que su finalización puede situarse en el año 2012 en lugar del previsto 2016.

Obviamente, dicha decisión de acortamiento tiene una componente política, pero también unos condicionantes técnicos que conviene considerar, pues los proyectos de vías ciclistas son más complejos de los que suele suponerse y requieren un elevado nivel de consenso técnico, social y político, lo que conduce a plazos de proyecto y ejecución relativamente amplios. En ocasiones, para introducir la vía ciclista es necesario ejecutar simultánea o previamente otras obras como puedan ser aparcamientos para residentes o reformas viarias de mayor calado que no se realizan de la noche a la mañana.

Además, dado que se trata de generar una cultura nueva de la bicicleta, las opciones técnicas para el desarrollo de las medidas contenidas en el Plan Director de Movilidad Ciclista se mueven entre dos umbrales que no conviene sobrepasar. Si el desarrollo de las medidas es excesivamente lento, se perderán numerosas oportunidades y se correrá el riesgo de que no se configure una masa crítica de ciclistas en un plazo razonable; pero si el desarrollo de algunas medidas es excesivamente rápido, es posible que no sean coetáneas con la mínima demanda necesaria para su justificación pública o incluso para la protección que ofrece la existencia de usuarios. Hay varios ejemplos ya en España de infraestructuras ciclistas que acaban siendo

contraproducentes para el uso de la bicicleta por no haber sido encajadas y diseñadas teniendo en cuenta el contexto urbanístico y social.

Por todo ello, buscando un equilibrio entre esos dos umbrales indeseables, parece razonable pensar que el gran número y extensión de medidas que conlleva el PDMC debe desplegarse a lo largo de dos legislaturas.

En el documento de este plan dedicado a la Programación y Evaluación Económica de las actuaciones se expresan también estos argumentos para justificar la ejecución del mismo en el plazo previsto.

B) Sobre los itinerarios de la Red Básica y las Redes Distritales.

Como se señalaba en el documento 3 del Avance, la Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid es una infraestructura de ámbito municipal,

- que conecta todos los distritos entre sí,
- que facilita el acceso a los generadores principales de desplazamientos
- y que enlaza con los municipios limítrofes

Se vincula, en el ámbito superior, con la futura Red de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid y, en el ámbito inferior, con las redes e itinerarios de carácter distrital o de barrio.

Una buena parte de las sugerencias recibidas en relación al Avance del PDMC reclaman infraestructuras de carácter distrital o de barrio, que complementan a dichas escalas la red de carácter municipal. Su destino es, por tanto, la confección de planes, programas o proyectos de infraestructuras ciclistas de distrito o barrio, que serán elaborados desde el conocimiento del terreno que poseen las Juntas de Distrito. Obviamente, el Comité Técnico del PDMC podrá o deberá contribuir a encajar dichas propuestas en la Red Básica y ayudar en su ejecución.

Sin embargo, algunas de las sugerencias recibidas tienen la virtud de detectar lagunas y oportunidades en la Red Básica de Vías Ciclistas municipal, señalando itinerarios que pueden considerarse como enlaces o conexiones de interés supradistrital, o alternativas de trazado que facilitan el desarrollo de la Red Básica. En esos casos se ha modificado o completado la red planteada en el Avance, obteniéndose una malla más consistente.

C) Sobre los aparcabicis.

Al margen de las vías ciclistas, la reclamación de lugares adecuados para el aparcamiento de las bicicletas es la más frecuente entre las recibidas respecto al Avance del PDMC, denotando un estado de opinión generalizado sobre las carencias existentes al respecto en la actualidad.

En este caso vuelve a darse una valoración de doble escala. Por un lado, hay una carencia evidente de una política de aparcamiento de bicicletas en el ámbito municipal; una política que establezca criterios de localización, modelos y prioridades en la instalación de aparcabicis; que defina un protocolo de actuación por parte de los

diferentes organismos de la administración que reciben peticiones de aparcabicis; y que instale un número determinado de ellos cada año.

Pero, por otro lado, hace falta también una distribución de las responsabilidades de manera que sean por ejemplo las Juntas de Distrito las que puedan extender los aparcabicis en sus ámbitos.

El PDMC, por tanto, sólo puede indicar los caminos para mejorar las condiciones de aparcamiento de las bicicletas tanto en origen (viviendas) como en destino (zonas escolares, comercios, oficinas, parques, centros de ocio, etc.), pero serán sus órganos de gestión (la Comisión de Seguimiento y el Comité Técnico) los que puedan afinar un protocolo de actuación en relación a este aspecto del uso de la bicicleta tan presente en la opinión pública.

D) Sobre la afección a las zonas verdes.

La Dirección General de Patrimonio Verde ha redactado alegaciones al Avance del PDMC en la que especifica las condiciones para la posible integración de las vías ciclistas en cualquiera de las categorías que constituyen las zonas verdes del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid:

- Trama Verde Principal: áreas forestales y parques suburbanos.
- Trama Verde Intermedia: cuñas verdes.
- Trama Verde Secundaria: parques históricos, parques de barrio y distrito, jardines urbanos y arbolado de alineación.

Los elementos más importantes de dichas alegaciones se describen y comentan en la siguiente tabla:

Tabla 2. Alegaciones realizadas por Patrimonio Verde.

Descripción	Comentario del equipo redactor del PDMC
Obligatoriedad de realizar estudios de detalle con los servicios de mantenimiento (Patrimonio Verde)	De acuerdo en establecer un protocolo de consulta con Patrimonio Verde para la inclusión de vías ciclistas en zonas verdes.
Cautela a la hora de introducir nuevas alineaciones de arbolado en el viario debido a la necesidad de contar con espacio de vuelo suficiente	De acuerdo en establecer esas cautelas que deben introducirse en el protocolo de consulta antes citado.
No realizar excavaciones a menos de 1,5 m de los troncos de los árboles para no dañar su sistema radicular	De acuerdo en establecer cautelas al respecto, pero diferenciando contextos, situación previa, profundidad de la excavación, etc.
Pavimentación permeable de todas las vías ciclistas	De acuerdo en la preocupación por la impermeabilización progresiva de la ciudad, pero no todos los pavimentos nuevos de las vías ciclistas deben ser permeables, ni siquiera en las zonas verdes. El ejemplo del recientemente inaugurado Parque Juan Pablo II muestra cómo las vías ciclistas y peatonales impermeables pueden ser incluidas equilibradamente en el diseño (véase fotografías adjuntas).
Los trazados sinuosos y complejos dentro de los parques y jardines son	Los parques pueden también entenderse como barreras a la movilidad ciclista en caso de que tengan que ser rodeados. Por

Descripción	Comentario del equipo redactor del PDMC
poco propicios a la movilidad ciclista	ese motivo y por sus ventajosas condiciones ambientales para el pedaleo, los trazados de las zonas verdes no son siempre un obstáculo a la movilidad ciclista sino una oportunidad que puede ser aprovechada en determinadas condiciones.
Adaptar las nuevas vías ciclistas al trazado, usos, pavimentación y topografía de la zona verde y no a la inversa.	De acuerdo como criterio general, pero interpretando los trazados, los usos, la pavimentación y la topografía de un modo relativamente flexible, tal y como ocurre con todas reformas de zonas verdes que se vienen efectuando y que modifican la estructura original de algunas de ellas. Se trata de integrar la vía ciclista en los valores paisajísticos y naturalísticos de la zona verde, siguiendo el protocolo señalado al principio, tanto en los trazados, como en los pavimentos o en el ajardinamiento y, en su caso, la iluminación.
Si la zona verde tiene un horario restringido aportar un trazado alternativo y complementario	De acuerdo en la creación de alternativas complementarias, pero búsqueda de soluciones conjuntas con Patrimonio Verde para aquellos tramos de gran dificultad para encajar dichas alternativas.
La vía ciclista como servicio para todos los usuarios y no para el ciclista y que mantenga en todos los casos esa doble función. Uso mixto peatonal y ciclista.	Sin embargo, en ocasiones pueden existir trazados independientes en los que se puedan mantener los usos diferenciados mediante la regulación correspondiente (véase al respecto también las fotografías adjuntas del Parque Juan Pablo II).
Utilizar las zonas asfaltadas dentro de las zonas verdes para la vía ciclista de forma que se reduzca la superficie dedicada a los coches y aparcamiento	De acuerdo como criterio general, aunque en ocasiones se deberán combinar soluciones diversas.
Limitaciones a la señalización vertical	De acuerdo con reducir al máximo la señalización (no sólo la vertical sino también la horizontal), adecuándola al entorno y garantizando la información suficiente a los diferentes usuarios sobre la regulación existente, las prioridades y los destinos del itinerario ciclista.
Las plantaciones que se realicen deben ser mínimas y adaptadas a la jardinería del parque	De acuerdo como criterio general, aunque en ocasiones es conveniente para la circulación tanto de ciclistas como de peatones buscar soluciones de arbolado de protección (véase también a ese respecto la fotografía del Parque Juan Pablo II en donde se echa en falta el arbolado tanto para la acera como para la vía ciclista)
Los elementos que se sitúen dentro del parque deben ser homologados antes de su instalación	De acuerdo.
Aprovechamiento del alumbrado existente o alumbrado específico con elementos de energía solar	De acuerdo como criterio general aunque pueden surgir casos en los que se requiera la iluminación localizada de algún tramo en donde sea más eficiente extender el alumbrado general del parque que implantar soluciones diferentes.



Fotografías 1 y 2. Vía ciclista y normativa para las bicicletas en el nuevo Parque Juan Pablo II.

En definitiva, las alegaciones presentadas por Patrimonio Verde al avance del PDMC sugieren la necesidad de redactar un protocolo consensuado de actuación en las zonas verdes que clarifique las posibilidades que estas tienen como soporte de itinerarios ciclista y que facilite el cumplimiento de la normativa del PGOUM y los criterios de dicho departamento.

3.3. Sugerencias presentadas en la elaboración del documento de Avance

A lo largo de los trabajos de redacción del documento de Avance se han recibido una serie de sugerencias de origen diverso, que a continuación se relacionan.

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
J.M.D. Latina (servicios técnicos)	Indica que en los itinerarios del distrito se ha primado la seguridad ciclista y plantea que se valore la afección a la movilidad de los vehículos motorizados	SI		Los objetivos establecidos para el PDMC y los criterios para la creación de la red básica de vías ciclistas suponen efectivamente un intento de garantizar la seguridad ciclista y de reducir el uso indiscriminado del automóvil o sus velocidades excesivas.
J.M.D. Retiro	Acuerdo de la Junta solicitando aparcabicis			Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto)
J.M.D. Villaverde	Propuesta de itinerarios distrito	SI		Se ha analizado la red distrital propuesta en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas municipal (véase el capítulo correspondiente)
J.M.D. Carabanchel (Servicios técnicos)	No consideran adecuado el itinerario por Antonio Leyva y proponen alternativa por Santa María de la Cabeza	SI		Dada la importancia de la conexión para la red básica, se requiere un estudio de mayor detalle y profundidad del corredor que permita evaluar todas las alternativas. El itinerario por Santa María de la Cabeza responde a una conectividad diferente y está sujeta todavía a numerosas incertidumbres.
Asociación Familiar Alonso Ojeda de la Alameda de Osuna (Barajas)	Propuesta de conexión de la Vía Verde de la Gasolina con el Anillo Verde Ciclista y el aeropuerto	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Iñigo Matarranz Alfonso (Barajas)	Solicita dar continuidad para bicicletas a un camino de borde del Jarama	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
M ^a Angélica Maldonado Rojas (C. Lineal)	Solicita el carril bici en Arturo Soria y Hermanos García Noblejas		Pide desplazar el aparcabicis de la biblioteca	Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto)

Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
34	NE	Revisión carril bici Valdebebas	Alfonso Iñigo Matarranz - particular	Barajas	Falta de continuidad del camino en paralelo al río Jarama, a la altura de la depuradora		Se trata de una vía pecuaria cuyo tratamiento se está estudiando en el Plan Regional de las Vías Ciclistas y Peatonales de la Comunidad de Madrid, administración competente en la gestión de este tipo de caminos.
11	SE	general	Comité Ambiental Colegio Gredos san Diego II	Moratalaz	Prolongaciones de ejes locales, medidas de señalización y aparcabicis	Facilitar acceso a colegios	Medidas y ejes de carácter local a implantar por el Distrito, aunque se ha establecido ya una conexión entre el AVC y el Colegio Gredos.
13	SE	IT-7	Gerente del Distrito de Villaverde	Villaverde	Conectar el Itinerario 7 con el Parque Lineal del Manzanares y con la M-301	Conexión de itinerarios.	Aparece ya recogido en el PDMC
5	SO	Al Oeste del 7 H	Departamento de Servicios Técnicos Distrito de Villaverde	Villaverde	Propuesta de vía ciclista conectando un itinerario complementario con una zona verde	Acceso a dotación.	Red distrital

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
6	SO	Al Oeste paralelo 7 GH	Departamento de Servicios Técnicos Distrito de Villaverde	Villaverde	Propuesta de vía ciclista conectando un itinerario complementario y cercanías con otro existente pasando por la factoría Renault.	Densificación de la red y acceso a factoría.	Incluirla como itinerario complementario. Experiencia "al trabajo en bici"
7	SO	Al Oeste del 7 entre G y H	Departamento de Servicios Técnicos Distrito de Villaverde	Villaverde	Propuesta de vía ciclista conectando un itinerario existente con dotación.	Acceso a dotación.	Red distrital
8	SO	Al sureste del 7 H	Departamento de Servicios Técnicos Distrito de Villaverde	Villaverde	Prolongación hasta estación de metro y conexión con dotación.	Acceso a metro y a dotación.	Se establece como enlace y se propone estudiar su prolongación hasta el término de Getafe.
9	SO	unión con vía existente	Departamento de Servicios Técnicos Distrito de Villaverde	Villaverde	Propuesta de vía ciclista conectando dos itinerarios existentes.	Densificación de la red	Ya está incluida en la red básica. Esta programado en la primera fase.
10	SO	Este 7 entre G y H	Departamento de Servicios Técnicos Distrito de Villaverde	Villaverde	Propuesta de vía ciclista conectando dos itinerarios existentes en paralelo a otro trazado también existente.	Densificación de la red	Puede ser interesante la conexión. Se propone estudiar un trazado alternativo.
11	SO	Sureste 7 H	Departamento de Servicios Técnicos Distrito de Villaverde	Villaverde	Propuesta de prolongación de una vía ciclista en paralelo a otro trazado también existente y conexión de itinerarios existentes.	Densificación de la red	Puede ser interesante la conexión pero la prolongación es de carácter distrital.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
25	SO	Avda. Poblados	Martín Fernández González	Usera	Acondicionar vía ciclista en la Avda de los Poblados con Ctra. Toledo junto al Tanatorio Sur	Mal estado actual.	No existe vía ciclista formalizada, pero está previsto un itinerario complementario..
26	SO	M-301	Martín Fernández González	Usera	Desde el cruce con la variante de la A-4 hasta San Martín de la Vega, prolongar por la Avda de los Rosales hasta el interior del parque lineal.	Densificación de la red	Se ha incluido como itinerario complementario
36	SO	parque Cuña Verde	Sección de vías públicas y espacios urbanos del Distrito de Latina.	Latina	Vía ciclista por c/Fco. José Jiménez y parque Cuña Verde.		Existe una alternativa por la Cuña Verde
37	SO	1	Sección de vías públicas y espacios urbanos del Distrito de Latina.	Latina	No reducir ni el nº ni el ancho de carriles de la carretera de Extremadura.	Detrimiento de la movilidad de vehículos privados.	La solución depende de la ejecución de un túnel previsto.
38	SO	6 tramos H-Q	Sección Técnica de Vías Públicas y Espacios Urbanos del Distrito de Carabanchel	Carabanchel	Se propone trasladar el itinerario de C/ Antonio Leyva a la Calle Santa María de la Cabeza cuando se realice el soterramiento.		No se acepta ya que la propuesta por Sta. María de la Cabeza no tiene la misma funcionalidad que el eje propuesto y podría ser incluida como red secundaria supeditada al soterramiento mencionado. El itinerario 6 del Plan no está previsto su ejecución en el primer cuatrienio y se estudiará con detalle dentro de un análisis global de la movilidad junto con los servicios técnicos de la Junta de Distrito

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
34	NO	4 A, B, C	Francisco Manuel Maestro García	Tetuán	Propone la construcción de un carril bici en la calle de Sor Ángela de la Cruz	Falta de espacios reservados a la circulación en bicicleta por Madrid.	El PDMC ya prevé la implantación de un itinerario principal (4) que discurre sobre dicha calle (tramos A, B y C).

3.4. Información pública.

Por Decreto de 12 de febrero de 2007 de la Concejala del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras (Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 40) se sometió a información pública el Avance del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, durante un plazo de cuarenta y cinco días naturales.

Para la consulta de dicho documento se habilitaron dos sedes, una en la Concejalía de Economía y Participación Ciudadana (Gran vía, 24) y otra en la sede del Área de Urbanismo, vivienda e Infraestructuras (c/ Guatemala, 13).

A lo largo de este periodo de alegaciones se han recibido 32 alegaciones en formato papel y 25 a través del E-mail preparado al efecto (en anejos finales se incluyen los cuadros resumen de las distintas sugerencias). Dentro de ellas se han incorporado algunas que, aún estando fuera del plazo establecido, se ha considerado oportuno contestar por el interés de su contenido.

Teniendo en cuenta las sugerencias de los Consejos Territoriales y las procedentes de los servicios técnicos de las Juntas de Distrito, no se han recibido aportaciones de 6 de los 21 distritos del municipio: Centro, Barajas, San Blas, Arganzuela, Usera y Chamartín.

3.5. Síntesis de las alegaciones presentadas.

3.5.1. Consejos Territoriales.

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Tetuán	Se proponen varias localizaciones de aparcabicis y se insta a que la Oficina del Plan General incluya la obligatoriedad de aparcabicis en las nuevas viviendas.	SI	En 2006 se aprobó en Consejo Territorial remitir una propuesta de la AV Ventilla-Almenara para crear una vía ciclista en el Paseo de la Dirección	Localización de aparcabicis (véase comentario general más arriba) La creación de aparcamientos para bicicletas en nuevas edificaciones está ya contemplada en las propuestas de adaptación de normativa
Hortaleza	Plan de gran calidad técnica. Propone que se diseñen las disposiciones necesarias para que las infraestructuras de la movilidad ciclista se articulen con el conjunto de infraestructuras de ferrocarril, metro, autobús, automóvil y peatonal. Propone que se presente un desarrollo detallado de ejecución con el presupuesto adecuado y la fijación de los órganos necesarios para su ejecución. Estima excesivo el número de órganos que se plantean para la gestión municipal. Plantea en relación a la participación ciudadana hacerla desde la base (los distritos) aprovechando los órganos ya existentes (Consejo Territorial) Propone vincular la red del PDMC a las propuestas de infraestructuras ferroviarias que plantea la Junta de Distrito (cierre del anillo ferroviario de cercanías entre Chamartín y el corredor del Henares; Operación Chamartín). Se propone un esquema de prioridades en relación a la ejecución de los itinerarios para bicicletas.	SI		La articulación de las propuestas del PDMC con otras actuaciones vinculadas a la movilidad y a las infraestructuras está prevista a través del Comité Técnico del PDMC. El PDMC en su versión definitiva contendrá un documento referido a los costes y la programación de las obras y actuaciones previstas. La participación de las Juntas de Distrito en el desarrollo del PDMC está prevista a través del Comité Técnico formado por los diferentes organismos municipales vinculados a las propuestas del plan. La participación ciudadana puede realizarse a través de los Consejos Territoriales como complemento a la que el PDMC propone con respecto a las organizaciones de usuarios de la bicicleta y la federación vecinal.
Retiro			Incorporan las sugerencias de las asociaciones de vecinos del barrio Nuevo Amanecer y Alerta Cerrillo de San Blas (véase más abajo)	

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Chamberí		SI	El Consejo Territorial en sesión ordinaria celebrada el 26 de marzo de 2007 acordó remitir las propuestas y sugerencias de las Comisiones Permanentes y, en particular, las derivadas del trabajo de la Plataforma Carril Bici de Chamberí (véase más abajo)	La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.6 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Ciudad Lineal	<p>El diagnóstico es acertado aunque minimiza los problemas topográficos y climatológicos de la zona. Considera insuficiente el proceso de información a los residentes de las zonas afectadas.</p> <p>Propone potenciar la cultura de la bicicleta entre los jóvenes para reducir el impacto del plan en las zonas afectadas.</p>	SI		<p>El PDMC ha tratado de aportar referencias y datos objetivos sobre los condicionantes topográficos y climatológicos para apoyar el diagnóstico y acotar las posibilidades del uso de la bicicleta en el conjunto de la ciudad.</p> <p>La participación ciudadana es un proceso largo y complejo que ha incluido por el momento la consulta a los Consejos Territoriales y la información pública abierta a todos los residentes en el municipio de Madrid.</p> <p>El trabajo de campo realizado se dirigió a conocer el contexto de las propuestas de la red de vías ciclistas siguiendo una metodología en la que es fundamental el acopio de información sobre las características de las vías seleccionadas y las posibles alternativas de trazado y diseño (véase al respecto las fichas que acompañan a cada itinerario)</p>
Moncloa-Aravaca	Proyecto ambicioso pero alcanzable. Muy bien estudiado, su implantación dependerá del desarrollo de la cultura de la movilidad ciclista. Es necesario devolver al peatón y a la bicicleta su derecho a circular por la ciudad, quitando protagonismo al coche	SI	Firmado por el presidente de la AV Valderrodrigo-Dehesa de la Villa.	Entre los objetivos del PDMC se encuentran los señalados en la alegación
Villaverde	Necesidad de articular la red con los municipios de Getafe (vía ciclista de la M-301) y Leganés	SI		De acuerdo en la necesidad de articular la red con los municipios de Getafe y Leganés. Hay que tener en cuenta que la Comunidad de Madrid está planificando también una red de vías ciclistas regional que se apoya en las redes municipales.

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Latina		SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Moratalaz			El Consejo Territorial remitió sugerencias al PDMC de la AV Avance (véase en la tabla correspondiente a las asociaciones ciudadanas)	
Salamanca ¹	La estrategia para convertir la bicicleta en un medio de transporte y la construcción de la red ciclista requiere de un trabajo minucioso y su implantación progresiva, alcanzando el máximo consenso.	SI	Propuesta de extensión de las zonas 30 a las calles Padilla, Maldonado, Ayala, Hermosilla, Nuñez de Balboa, Castelló, Claudio Coello y Lagasca.	La prudencia en la estrategia de la bicicleta es un valor considerado en el PDMC y que explica en parte su relativamente alejado horizonte de ejecución (2016). La programación del PDMC que formará parte del documento final tendrá en cuenta precisamente, además de otros factores, el aprovechamiento de las infraestructuras ciclistas existentes y el grado de consenso previsible o detectado en cada itinerario y tramo de la red básica de vías ciclistas. La propuesta de extensión de las zonas 30 a diversas calles del distrito está en perfecta sintonía con los objetivos del PDMC y puede contribuir a encontrar soluciones alternativas para algunos tramos de la red ciclista o a mejorar en general la comodidad y la seguridad de las bicicletas.
Fuencarral-El Pardo	Dar prioridad en los itinerarios a la reducción de la calzada, transformación del aparcamiento en batería a línea y calmado del tráfico	SI	Aparcabicis en todos los itinerarios	Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto) Los criterios para el trazado y diseño de la red básica de vías ciclistas están en perfecta sintonía con los comentarios del Consejo Territorial referidos al modo de obtener espacio para las bicicletas.

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

3.5.2. Otros organismos municipales

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
JMD Moratalaz (servicios técnicos)	Propuesta de red distrital	SI	Propuesta de aparcabicis	Se ha analizado la red distrital propuesta en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas municipal (véase el capítulo correspondiente) Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto)
D. G. Patrimonio Verde ¹	Condiciones para la inserción de las vías ciclistas en los parques	SI		Véanse más arriba los comentarios referidos a la afección del PDMC a las zonas verdes

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

3.5.3. Organizaciones de usuarios

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Pedalibre	Ver capítulo aparte	SI		La extensión y detalle con el que ha presentado las alegaciones esta asociación exige un tratamiento completo en tabla aparte.
Cíclope	<p>Modificar el título del documento de propuestas por el de "medidas complementarias"</p> <p>Programar la creación de aparcabicis e iniciarla urgentemente.</p> <p>Dar más relevancia al aparcamiento en viviendas.</p> <p>Establecer con precisión las normativas para el desarrollo de la intermodalidad.</p> <p>Integración del PDMC en la política municipal de movilidad</p> <p>Integración en la Agenda Local 21 de la ciudad.</p>	SI	<p>Agradecimiento al equipo técnico municipal y a la consultora externa por su labor.</p> <p>Señalización específica en la intersección del PAU de Carabanchel con la Avda. Aviación.</p>	<p>De acuerdo en cambiar la denominación de "propuestas" utilizada en el Avance para referirse a los contenidos del PDMC.</p> <p>Aparcabicis convencionales (véanse más arriba los comentarios generales al respecto).</p> <p>De acuerdo en dar más relevancia a los aparcabicis en viviendas, pues son efectivamente fundamentales para consolidar el uso de la bicicleta; para ello se requiere modificar la normativa urbanística aunque, dado que existe un enorme parque de viviendas sin esta opción, el Comité Técnico del PDMC debe también desarrollar un programa específico para generar aparcamientos en origen.</p> <p>De acuerdo en completar las propuestas de modificación de las normativas de intermodalidad, aunque su definición final debe ser objeto de un trabajo específico y de debates extensos con los operadores correspondientes.</p> <p>De acuerdo en que es necesario integrar el PDMC en la política municipal de movilidad.</p> <p>Las propuestas de la Agenda Local 21 de los diferentes distritos de Madrid se detallan en otro apartado de este documento. La integración de las propuestas del PDMC en la Agenda 21 Local del conjunto de la ciudad es fundamental para incrementar su efectividad.</p> <p>Los problemas particulares de señalización deberán ser corregidos a través del Comité Técnico del PDMC durante el proceso de mejora de la red existente.</p>

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Plataforma Ciudad Lineal ¹	Aporta estudio de itinerario ciclista en la Calle Arturo Soria y Hermanos García Noblejas.	SI	El itinerario ciclista en Arturo Soria y García Noblejas fue solicitado en 2004 por esta plataforma y apoyado por varias decenas de centros escolares y asociaciones ciudadanas de los distritos afectados	La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Plataforma Carril Bici Chamberí	Propone una actuación piloto en el distrito que complete al PDMC y mejore la movilidad peatonal además de la ciclista. Se propone una red distrital de vías ciclistas y la implantación de calmado del tráfico en la mayoría de las calles del distrito. Propone aparcabicis convencionales en determinados equipamientos y puntos del distrito, así como aparcabicis de pequeño tamaño dispersos allí donde no perturban la circulación o la estancia peatonal. Proponen la creación de un taller de auto-reparación de bicicletas municipal/popular	SI		Se estima interesante realizar la actuación piloto de calmado del tráfico y red ciclista distrital como complemento del PDMC. Aparcabicis convencionales (véanse más arriba los comentarios generales al respecto). Aparcabicis pequeños dispersos. Puede ser una opción interesante a implantar por las Juntas de Distrito conforme se vayan detectando espacios y necesidades concretas. Esta opción puede además complementarse con la creación de muebles urbanos multifuncionales, es decir, que cumplan además de su función principal la de permitir el aparcamiento de bicicletas. Un ejemplo de esta opción son los bolardos aparcabicis de los que se ofrece una fotografía en el documento 4 del Avance (fotografía 16). De acuerdo en mencionar el apoyo a los talleres de auto-reparación como una de las iniciativas que puede desarrollar el Comité Técnico del PDMC.
Federación Madrileña de Ciclismo	Necesidad de autorizar el paso de bicicletas en el túnel que pasa debajo del Aeropuerto de Barajas	SI	En el escrito de sugerencias se repasan los itinerarios ciclistas incluidos en el PDMC y sus oportunidades de conexión. En el apartado dedicado a las sugerencias sobre la Red de Vías Ciclistas de	La vía en cuestión es de competencia de la Comunidad Autónoma de Madrid, de modo que la decisión propuesta depende de la Dirección General de Carreteras y del desarrollo del Plan Regional de las Vías Ciclistas y Peatonales.

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
			esta memoria de participación se detallan las conexiones que esta Federación echaba en falta en el Avance	

3.5.4. Pedalibre Asociación Cicloturista de Usuarios de la Bicicleta.

Sugerencias generales	Respuestas en relación a los aspectos generales
Necesidad de reducir el plazo de ejecución a 2012.	Plazos de ejecución (véanse más arriba comentarios generales al respecto)
Necesidad de priorizar los itinerarios y propuesta de dar prioridad a los de Castellana, Ciudad Lineal y Universidad. Necesidad de planificar y ejecutar la red secundaria al mismo ritmo que la primaria.	Planificar y ejecutar la red secundaria en paralelo a la primaria puede ser adecuado en algunos casos, sobre todo en aquellos barrios en los que la red prioritaria se tope con dificultades de realización a corto plazo y sea conveniente buscar alternativas. El documento de programación del PDMC tendrá en cuenta este criterio para impulsar enlaces y tramos complementarios que no se incluyen en la red prioritaria del Avance.
Propuestas de detalle sobre los objetivos del PDMC.	Se estima interesante completar los objetivos del PDMC
Corrección de errores y erratas de los documentos.	Se revisará el texto para suprimir las erratas y errores detectados
Denominar "contenidos" al documento ahora llamado "Propuestas".	De acuerdo en cambiar la denominación de "propuestas" utilizada en el Avance para referirse a los contenidos del PDMC.
Consideración de escaleras rodantes para salvar desniveles en determinados lugares.	Dentro de los sistemas de transporte público vertical (ascensores, rampas y escaleras mecánicas) las escaleras son las que ofrecen peores condiciones de accesibilidad para personas de movilidad reducida y para bicicletas, son además sistemas más caros que los ascensores; a pesar de ello el programa correspondiente de tratamiento de los condicionantes topográficos puede considerar su implantación si así lo aconsejan las condiciones topográficas y urbanísticas del lugar, así como su coste.
Propuesta en relación a las características generales de los aparcabicis, de los modelos recomendados, de su instalación en comercios de bicicletas y en intercambiadores.	De acuerdo en incluir un comentario sobre visibilidad y señalización de los aparcabicis. Se han revisado los modelos de aparcabicis recomendados o con los que se ilustra el documento, pero no se han detectado modelos no útiles. Es necesario diferenciar el tipo de uso al que van destinados (modelos menos seguros pueden ser útiles en localizaciones de alta vigilancia social y corta estancia del ciclista) De acuerdo en extender las explicaciones sobre la implantación de aparcabicis en los intercambiadores y añadir los comercios de bicicletas como puntos de instalación de aparcabicis.
Propuestas concretas para el cambio de normativas de intermodalidad, ordenanza de movilidad, aparcabicis en	De acuerdo en completar las propuestas de modificación de las normativas de intermodalidad y urbanísticas, aunque la definición final de la misma debe ser objeto de un trabajo específico y de debates extensos con los operadores

Sugerencias generales	Respuestas en relación a los aspectos generales
nuevas edificaciones.	correspondientes, y con el departamento municipal del Plan General en el caso de la normativa urbanística. La complejidad y trascendencia de las propuestas de modificación de la ordenanza de movilidad sugieren que se analicen a fondo en el programa de trabajo específico tras la aprobación del PDMC.
Vigilancia de infracciones de automovilistas en carriles bici.	El uso indebido de las vías ciclistas por parte de los vehículos debe ser objeto del seguimiento y las sanciones correspondientes. En cualquier caso, es previsible que el incremento del uso de las vías ciclistas redundará en una "autovigilancia" de las mismas. Los órganos de gestión del PDMC tendrán también la tarea de comprobar el funcionamiento de la red y proponer soluciones de diseño, culturales y disciplinarias.
Propuestas en relación a determinadas actividades de promoción.	Las campañas institucionales no son objeto de consulta pública previa por lo que se estima difícil poder "vigilar" la adecuación de las mismas a la nueva cultura de la bicicleta que propone el PDMC. Sin embargo, la aprobación del PDMC y de sus órganos de gestión seguro que contribuirán a evitar imágenes negativas de la bicicleta y los ciclistas. El apoyo a los "bicitaxis" de analizarse desde el punto de vista turístico.
Propuesta de actualización de un párrafo del apartado de bicicletas de préstamo.	Los sistemas de bicicletas de préstamo o públicas están evolucionando y extendiéndose a gran velocidad en España, de manera que desde la redacción del avance se han implantado nuevos servicios y, en particular, el "bicing" de Barcelona, que deben ser objeto al menos de una mención.
Propuesta de apoyo a la creación de una ruta EuroVelo de nuevo trazado que pase por Madrid	La creación de una ruta EuroVelo que pase por Madrid puede ser impulsada por todas las administraciones implicadas, pero su viabilidad depende en buena parte de que efectivamente todas se pongan de acuerdo y realicen realmente los proyectos y planes de la bicicleta que últimamente empiezan a anunciar. Es fundamental a ese respecto la actitud de las Comunidades Autónomas por las que atravesaría la ruta y, en particular, la de la Comunidad de Madrid y su Plan Regional de Vías para Bicicletas y Peatones.
Propuestas relativas a los organismos necesarios para la gestión del PDMC	Los órganos de gestión del PDMC se han modificado respecto a lo descrito en el Avance
Comentarios relativos a la tipología acera bici de vías ciclistas y a la pavimentación en parques y jardines	Las características técnicas de la red deben ser objeto de un seguimiento y evaluación permanentes por parte de los organismo de gestión creados por el PDMC; más aún cuando, como se indica hace falta probar los resultados de determinadas opciones tipológicas o de pavimentación. A partir de esa evaluación se podrá determinar la conveniencia de implantar dichas soluciones en función del contexto de cada itinerario o tramo.

3.5.5. Asociaciones vecinales

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
AV Avance (Moratalaz)	Estupendo trabajo. Propone calmado del tráfico en intersecciones	SI	Propuesta de red distrital	El calmado del tráfico es el principal instrumento junto con la red de vías ciclistas para construir un papel para la bicicleta en

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
	no semaforizadas y reducción de la fase roja en semaforizadas Promoción al colegio y al trabajo en bici. Propone "árboles de aire" en zonas áridas cercanas a los barrios.			la movilidad cotidiana. La promoción de los desplazamientos al trabajo y al colegio en bicicleta está incluida en los programas correspondientes indicados en el PDMC.
AV Avance (Moratalaz)	Aparcabicis en diferentes lugares del barrio. Plan de fomento de la compra en bicicleta Proyecto al colegio en bici	SI	Otras propuestas de la misma asociación recibidas en formato convencional	Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto). Posibilitar el acceso al colegio en bicicleta es el objetivo del programa de promoción "Camino escolar", que puede iniciarse con experiencias piloto en varios centros educativos de la ciudad. De acuerdo en incluir la compra en bicicleta como otra iniciativa de promoción dentro del PDMC.
AV El Planetario (Retiro)	Propuesta de reconversión de un trazado ferroviario auxiliar Dar a la bicicleta espacio de la calzada y no del espacio peatonal como única fórmula de éxito para el PDMC	SI		De acuerdo con que el éxito, en relación a los objetivos establecidos en el PDMC, sólo se puede producir interviniendo en el espacio de los vehículos. Por ese motivo, los criterios para el trazado y diseño de la Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid (descritos en el documento 2 del Avance del PDMC) se orientan a obtener el espacio de la bicicleta del previamente ocupado por vehículos circulando o aparcados; sólo excepcionalmente se da la opción de ocupar espacio peatonal, en situaciones de clara amplitud de éste.
Ateneo Las Mercedes San Blas	Consideran el plan no sólo positivo sino necesario. Piden además: Préstamo de bicicletas Promoción de talleres de auto-reparación Aparcabicis cerrados automáticos y, en las estaciones de metro con ascensores, la reserva de espacio dentro de la misma. Campañas promocionales intensas.	SI	En representación de la Coordinadora de Entidades Ciudadanas del distrito de San Blas constituida por una decena de asociaciones. En 2005 realizaron una petición para prolongar el carril bici de la Vía de la Gasolina hasta Las Mercedes	Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto). El análisis del préstamo público de bicicletas y la propuesta de campañas promocionales están incluidos en el documento 4 del Avance del PDMC. De acuerdo en mencionar el apoyo a los talleres de auto-reparación como una de las iniciativas que puede desarrollar el Comité Técnico del PDMC.
AV. El Espinillo (Villaverde)	Propuesta de itinerario complementario	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
				Red Básica de Vías Ciclistas
AV Madrid Sur (Puente de Vallecas)	Aparcabicis en diversas localizaciones del barrio Proyecto piloto para la promoción de la bicicleta en los desplazamientos al comercio. Red distrital de vías ciclistas		Presenta el proyecto Bicillecas	Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto). De acuerdo en incluir la compra en bicicleta como otra iniciativa de promoción dentro del PDMC.
AV Ventilla-Almenara	Propuesta de creación de un carril bici en el Paseo de la Dirección y sus conexiones con los distritos vecinos	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.6 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
AV Valderodrigo-Dehesa de la Villa			Véase propuesta del CT de Moncloa-Aravaca	
AV Alerta Cerrillo San Blas	Importancia de la educación vial de los ciclistas Implantación de incentivos fiscales para los usuarios de la bicicleta Señalización de intersecciones y puntos conflictivos de los carriles bici		Propuesta formulada desde el CT de Retiro	El PDMC incluye un programa de educación vial para todos los tipos de usuarios. Se considera interesante incluir entre los trabajos de desarrollo del PDMC una propuesta de acciones en materia fiscal. La señalización de las vías ciclistas forma parte de los esfuerzos normativos y de ejecución que habrá de acometer el Comité Técnico del PDMC
AV Nuevo Amanecer	Aporta propuestas de nuevos itinerarios	SI	Propuesta formulada desde el CT de Retiro	La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.6 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas

3.5.6. Asociaciones y centros educativos

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
AMPA Colegio Juan de Valdés (San Blas)	Aparcabicis en centros educativos Campañas de promoción al colegio en bici Medidas de calmado del tráfico en la Av. de Canillejas a Vicálvaro	SI		Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto) El programa "Camino Escolar" incluido en el PDMC está dirigido a promocionar el acceso a pie y en bicicleta al colegio.

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
				El calmado del tráfico es el principal instrumento junto con la red de vías ciclistas para construir un papel para la bicicleta en la movilidad cotidiana.
APA Colegio San Benito (Ciudad Lineal)	Propone añadir un séptimo objetivo del PDMC relativo a seguridad vial Propone pequeños cambios de redacción en varios apartados de los documentos. Reducir los plazos de ejecución a 4 años. Adaptación de la normativa sobre remolques para niños.	SI		Se considera acertado añadir un objetivo del PDMC vinculado a la seguridad vial. Plazos de ejecución (véanse más arriba comentarios generales al respecto) La adaptación de la normativa sobre remolques de niños para bicicletas se estudiará en el desarrollo del programa correspondiente previsto en el PDMC, aunque la legislación de referencia es de ámbito estatal.
Programa Eco-escuelas (Madrid Sur)	Aparcabicis		Apoyo al proyecto Bicillecas presentado por la AV Madrid Sur	Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto)
Comité Ambiental Gredos San Diego (Moratalaz)	Petición de conexiones al Colegio Gredos. Proyecto "al cole en bici". Aparcabicis en el colegio y en el intercambiador del metro Pavones.	SI		Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto) El programa "Camino Escolar" incluido en el PDMC está dirigido a promocionar el acceso a pie y en bicicleta al colegio.

3.5.7. Otras instituciones y organizaciones

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
CC.OO.	Propuesta de aparcabicis en intercambiadores de ferrocarril de cercanías. Precisión con respecto al programa de ayudas del IDAE en la estrategia de ahorro energético (E4) Preocupación por el aparcamiento de vehículos en los carriles bici.	SI	Posibilidad de combinar la bicicleta y el transporte colectivo en un túnel bajo el ferrocarril en Fuencarral.	Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto). Se agradece la precisión sobre las ayudas del IDAE. El uso indebido de las vías ciclistas por parte de los vehículos debe ser objeto del seguimiento y las sanciones correspondientes. En cualquier caso, es previsible que el incremento del uso de las vías ciclistas redundará en una "autovigilancia" de las mismas.
Universidad Complutense	Coincidencia en la necesidad de promocionar la bicicleta.	SI		De acuerdo en la necesidad de consensuar los trazados y diseño de los itinerarios que atraviesan la Ciudad

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
	Necesidad de acordar itinerarios con la Universidad como propietaria de los terrenos			Universitaria
UNED – Unidad Técnica de Obras	Peticiones de un itinerario centro-Ciudad Universitaria y de otros como: Puente de los Franceses-Legazpi y conexión con Pozuelo. Aparcabicis en el intercambiador de Moncloa Preocupación por el deterioro de algún tramo de carril bici existente. Permeabilidad peatonal y ciclista de la Senda Real.	SI	Aporta propuestas y sugerencias recibidas a título individual por miembros de la UNED	El mantenimiento de la red de vías ciclistas es una tarea crecientemente importante en la medida en que la propia red y su utilización aumentan. La dirección de esa tarea está encomendada en el PDMC al Comité Técnico
IMAGO Aventura (Villa de Vallecas)	Propuestas de promoción de la bicicleta en colegios y empresas de la zona	SI		Interesantes iniciativas a considerar en el programa correspondiente de promoción de la bicicleta en colegios y empresas.
Asociación Vicus Albus (Valentín González Galvez . Vicalvaro)		SI	Corrección de topónimo	Se agradece la corrección del topónimo.

3.5.8. Personas a título individual.

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Carlos Augusto Fernández de Soto Pérez (Chamartin)	Se opone a una “segunda red ciclista” en la Avenida de Alberto Alcocer, alegando que las condiciones topográficas y climatológicas no son adecuadas para la ciudad	SI	Señala que la información que tiene es la suministrada por un periódico gratuito del barrio a pesar de formar parte de la Comisión de la Agenda 21, del Consejo Territorial del Distrito de Chamartín.	En el diagnóstico de la movilidad ciclista, que forma parte de la documentación del PDMC, se establece que la topografía de la ciudad penaliza el uso de la bicicleta en Madrid, pero no impide unos determinados niveles de uso que pueden ser alcanzados con una política adecuada. El Avance del PDMC fue presentado al Consejo Territorial del distrito el 15 de enero de 2006

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Julián Pérez García	Sobre la topografía del país.			En el diagnóstico de la movilidad ciclista, que forma parte de la documentación del PDMC, se establece que la topografía de la ciudad penaliza el uso de la bicicleta en Madrid, pero no impide unos determinados niveles de uso que pueden ser alcanzados con una política adecuada.
Manuel Lucas Gómez (Puente de Vallecas)	Proyecto para la creación de un circuito para bicicleta de Montaña en el distrito de Puente de Vallecas			Desborda el contenido del PDMC aunque puede ser interesante desde el punto de vista de ciertos usuarios de la bicicleta.
Pedro Fulgencio Pérez Núñez (Villa de Vallecas)	Propone parques infantiles para educación en el uso de la bicicleta	SI		La educación vial debe formar parte del programa que con esos contenidos está previsto en el PDMC
Santiago Martínez Soto (Retiro)	Considera que debe haber siempre segregación física entre los ciclistas y los vehículos o los peatones Felicitación por la iniciativa del Plan. Previene ante los defectos de construcción de las vías			Los criterios para el diseño de las vías ciclistas están argumentados en el documento 2 del Avance del PDMC. En dicho documento se especifica que el objetivo de la red básica de vías ciclistas es ofrecer comodidad y seguridad suficientes a los usuarios vulnerables. La segregación de los ciclistas respecto a los vehículos motorizados es así oportuna en aquellas calles en las que existe un número muy elevado de vehículos motorizados o en donde éstos circulan con velocidades excesivas. Dado que ni es posible ni conveniente que cada calle tenga una vía ciclista segregada, en numerosas vías de Madrid resulta oportuno la mezcla de bicicletas y vehículos motorizados en condiciones adecuadas de calmado del tráfico. La segregación física con los peatones también es un objetivo general pero se admite la convivencia en determinadas circunstancias. Los defectos de construcción y mantenimiento de las vías ciclistas se han de ir corrigiendo conforme se construye la red y se va obteniendo experiencia en los detalles constructivos, materiales y comportamientos de los usuarios.
Enrique Verdú (Zona Suroeste)	Felicitaciones por el trabajo. Denuncia de los problemas de aparcamiento de bicicletas en los polideportivos. Preocupación por el uso de los	SI		Aparcabis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto). El uso indebido de las vías ciclistas por parte de los peatones puede ser reducido con un diseño adecuado del espacio de cada uno de ellos y a través de la generación de

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
	carriles bici por peatones			una cultura de la bicicleta, la cual hoy todavía no está presente en Madrid. El incremento del uso de las vías ciclistas redundará en esa generación.
Rodrigo Suárez Cabrera (Centro)	Mejora de la red sur-norte en el centro para cruzar Lavapiés, Chueca y Alonso Martínez Faltan aparcabicis	SI		Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto)
David Medina Muñoz (Hortaleza)	Conexión con el polideportivo municipal	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Javier Parreño (Salamanca)	Red ciclista en la Castellana y transversales. Incentivos fiscales al uso de la bicicleta para empresas. Aparcabicis en edificios de oficinas Recortar el plazo de ejecución del plan Alquiler para el fomento del turismo en bicicleta	SI		Se considera interesante incluir en el PDMC una propuesta de acciones en materia fiscal. Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto) Plazos de ejecución (véanse más arriba comentarios generales al respecto) La propuesta del PDMC referida a bicicletas de préstamo incluye en paralelo medidas de apoyo al alquiler, opción de gran interés para determinados usuarios como son los visitantes de la ciudad.
José Manuel Del Castillo (Salamanca)	Propone corredores ciclistas: calles secundarias adaptadas al tráfico de bicicletas mediante calmado del tráfico			La opción de adaptar calles secundarias al tráfico ciclista se ha utilizado de hecho en el diseño de algunos de los itinerarios de la red básica en los que la segregación se valoraba como poco adecuada. Sin embargo, para la recuperación inicial de la bicicleta como medio de transporte cotidiano se ha considerado necesario establecer una buena parte de la red básica prioritaria con trazado independiente de los vehículos motorizados, a fin de ofrecer una imagen sólida de cambio. En las redes secundaria y distritales se puede apostar más por estas soluciones de mejora de la vialidad ciclista vinculadas a medidas de calmado del tráfico.

Entidad, organismo, persona	Sugerencias generales	Comentarios sobre la red	Otras observaciones	Respuestas en relación a los aspectos generales
Manuel Campos Leza (Zona Suroeste)	Reducción del plazo de ejecución del PDMC.	SI		Plazos de ejecución (véanse más arriba comentarios generales al respecto)
Santiago Moran (Aravaca)	Conexiones de Aravaca y Pozuelo	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Facundo Ladaga (Vallecas)	Aparcabicis en la Librería Muga			Aparcabicis (véanse más arriba los comentarios generales al respecto)
Miguel Ángel Luque López (Santa Eugenia)	Continuidad de un carril bici y conexiones con el Anillo Verde Ciclista	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Miguel Ángel Rodríguez Díaz (Puente de Vallecas)	Petición de carril bici	SI		La respuesta a estas alegaciones se encuentra en el apartado 3.4 Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas
Paco Olmos	Zonas de avituallamiento y baños para cicloturismo de medio y largo recorrido			Desborda el contenido del PDMC aunque puede ser interesante desde el punto de vista de ciertos usuarios de la bicicleta.
Sergio García (Las Tablas)	Preocupación por el tipo de bordillo instalado en el Anillo Verde Ciclista			Los detalles técnicos de las vías ciclistas serán objeto de dedicación permanente por parte del Comité Técnico del PDMC y de los proyectos de obra correspondientes.
A. Gómez	Campaña de concienciación para evitar la invasión de las vías ciclistas por parte de los peatones			A incluir en los programas de promoción de la bicicleta y en la difusión de las infraestructuras ciclistas que se vayan inaugurando.

3.6. Descripción y análisis de las sugerencias en relación a la Red Básica de Vías Ciclistas.

3.6.1. ZONA NORESTE (NE)

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
1	NE	2' C y D	Consejo Territorial del Distrito de Ciudad Lineal	Ciudad Lineal	Desviar el recorrido por el parque allí donde es paralelo	Evitar la eliminación de aparcamientos	El desvío por el parque no es compatible con la modalidad unidireccional y reduce la efectividad de la infraestructura para los desplazamientos cotidianos
2	NE	2' E	Consejo Territorial del Distrito de Ciudad Lineal	Ciudad Lineal	Construcción de dos P.A.R.	Compensar la pérdida de aparcamientos	El departamento correspondiente del ayuntamiento estudiará la incorporación de estos nuevos PAR en su programa de aparcamientos de residentes.
3	NE	2' F	Consejo Territorial del Distrito de Ciudad Lineal	Ciudad Lineal	Mantener el número de carriles	Para garantizar el tráfico de autobuses de la E.M.T.	La mayor afección a las líneas de la EMT en este tramo se deriva del aparcamiento ilegal en doble fila. Para reducir ese conflicto se ha establecido en la propuesta de red una franja para detenciones momentáneas. De acuerdo con los criterios del departamento de movilidad esta solución es la más conveniente, aunque se desarrollarán alternativas de mayor detalle a consensuar con la Junta de Distrito. Es también conveniente estudiar la ampliación de las zonas de carga y descarga.
4	NE	5	Consejo Territorial del Distrito de Ciudad Lineal	Ciudad Lineal	Garantizar las conexiones con otros distritos y mantener los carriles actuales de calzada.		No se suprimen carriles

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
5	NE	5	Consejo Territorial del Distrito de Ciudad Lineal	Ciudad Lineal	Garantizar el tráfico de los autobuses de la E.M.T.		Se garantiza la circulación de los autobuses con la solución propuesta.
6	NE	5	Consejo Territorial del Distrito de Ciudad Lineal	Ciudad Lineal	Reducir el ancho de aceras en lugar de la calzada y respetar todo el arbolado.		Los criterios para el diseño y trazado de la Red Básica de Vías Ciclistas (véase el volumen correspondiente del PDMC) establecen los criterios para la ocupación de aceras y calzadas, siendo muy restrictivos para la reducción del espacio peatonal y garantizando las intensidades de tráfico existentes. Esos criterios conducen a soluciones diferentes para cada tramo de los itinerarios ciclistas y, en consecuencia, el análisis debe realizarse de modo pormenorizado. Se respeta todo el arbolado.
7	NE	6	Consejo Territorial del Distrito de Ciudad Lineal	Ciudad Lineal	Desestimar en su totalidad	Perjuicio serio a todos los residentes y usuarios de la zona.	Se volverán a analizar los diferentes tramos para evaluar los perjuicios y beneficios potenciales para los residentes, lo que generará un conjunto de alternativas a proponer a la Junta de Distrito.
8	NE	PAUS del Norte	Unión Sindical de Madrid Región-CC.OO.	Fuencarral	Itinerario complementario para enlazar la estación de Fuencarral por las calles Antonio Cabezón, paso subterráneo bajo tren, Avda. Sto. Domingo y Camino de Santiago, conexión de la Ciudad de Telefónica bajo la M-40	Acceso a la estación	La conexión mencionada está incluida en la Red.
9	NE	Campus de la justicia	Unión Sindical de Madrid Región. CC.OO.	Fuencarral	Enlazar por el norte la vía existente que bordea al sur de la Ciudad de Justicia	Acceder al intercambiador	La Red Básica prevista da servicio al intercambiador mientras que otras vías ciclistas de la zona se

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
							pueden caracterizar como distritales o locales a efectos de su diseño y ejecución.
10	NE	Manoteras	Unión Sindical de Madrid Región-CC.OO.	Fuencarral	Itinerario complementario para unir el barrio de Pinar de Chamartín con Sanchinarro, de forma que se acceda a la estación de Manoteras.	Acceso a la estación	Se incorpora al PDMC como vía de enlace.
11	NE y NO	general	Javier Parreño - particular	Salamanca / Chamberí	Carril-bici en Diego de León, Goya, Ríos Rosas, Sagasta y Génova		Conexión interesante a estudiar como red distrital
12	NE	general	David Medina Muñoz	Hortaleza	Carril-bici desde al AVC por la crta. acceso a la estación,	Permite acceder al polideportivo	Se incorpora al PDMC como vía de enlace.
13	NE	general	Asociación de Madres y Padres Colegio Juan de Valdés	San Blas	Carril-bici por la Avda. de Canillejas a Vicálvaro entre Av. Arcentales y AVC	Destinos (instalaciones deportivas y educativas)	Se incorpora al PDMC como parte de un itinerario complementario entre el AVC y la Avda. de los Andes, discurrendo por la Av. 25 de Septiembre y la Avda. de Canillejas a Vicálvaro
14	NE	general	Asociación de Madres y Padres Colegio San Benito	Ciudad Lineal	Carril-bici por las calles Virgen de la Alegría, Virgen del Val y Juan Pérez Zuñiga		Se trata de una ruta en paralelo al IT 2' y por tanto es de interés local o distrital, de manera que no puede incluirse en la Red Básica contemplada en el PDMC
15	NE	general	Ateneo, Coordinadora de Entidades Ciudadanas de San Blas	San Blas	Que el IT complementario por la c/ Alcalá sea una ruta principal entre la A-2 y Avda. 25 de Septiembre		Conexión incluida dentro de la red secundaria, ya que carece de los rasgos y la continuidad suficiente para caracterizar un itinerario de la red principal.
16	NE	general	Ateneo, Coordinadora de Entidades Ciudadanas de San Blas	San Blas	Vía ciclista por la Avda. de Canillejas a Vicálvaro entre Av. Arcentales y AVC		Se incorpora al PDMC como parte de un itinerario complementario entre el AVC y la Avda. de los Andes, discurrendo por la Av. 25 de Septiembre y la Avda. de Canillejas a Vicálvaro

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
17	NE	general	Ateneo, Coordinadora de Entidades Ciudadanas de San Blas	San Blas	Vía ciclista por la Avda. 25 de Septiembre y c/ de San Romualdo		El itinerario complementario incorporado al PDMC entre el AVC y la Avda. de los Andes, discurre por la Av. 25 de Septiembre y la Avda. de Canillejas a Vicálvaro, pero no por San Romualdo por considerarla menos propicia topográficamente.
18	NE	general	Ateneo, Coordinadora de Entidades Ciudadanas de San Blas	San Blas	Vía ciclista por la c/ Suecia, Julia García Boután y c/ Liverpool		Itinerario de carácter local que puede formar parte de la red del distrito
19	NE	general	Ateneo, Coordinadora de Entidades Ciudadanas de San Blas	San Blas	Vía ciclista entre la Vía de la Gasolina en paralelo a las vías del tren hasta el AVC		El desarrollo del Plan Especial del Anillo Olímpico contempla la conexión del intercambiador y la Vía de la Gasolina con la red de vías ciclistas incluida en dicho Plan
20	NE	general	Ateneo, Coordinadora de Entidades Ciudadanas de San Blas	San Blas	Vía ciclista por las calles Yecora, Arcaute, Pirra hasta enlazar con la Vía Verde de la Gasolina		Se incluye en el PDMC un nuevo enlace con el barrio del polígono de Las Mercedes no contemplado previamente en el Avance.
21	NE	general	Ateneo, Coordinadora de Entidades Ciudadanas de San Blas	San Blas	Pasarela sobre la M-40 entre la Villa Acuática y c/ Euterpe	Mejora de la permeabilidad y la accesibilidad peatonal al centro comercial Plenilunio	El desarrollo del Plan Especial del Anillo Olímpico contempla la conexión del intercambiador y la Vía de la Gasolina con la red de vías ciclistas incluida en dicho Plan
22	NE	general	Cecilio Pascual Sánchez ¹	Barajas	Prolongar la vía de la gasolina hasta la Colonia Fin de Semana		Se incluye en el PDMC un nuevo enlace con el barrio del polígono de Las Mercedes no contemplado

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
							previamente en el Avance.
23	NE	general	Carlos Augusto Fernández - particular	Chamartín	Contrario al eje Alberto Alcocer / Costa Rica	pérdida de aparcamientos, reducción del ancho de la acera	No se reduce la acera y la pérdida de plazas de aparcamientos es mínima.
24	NE	general	Junta Hortaleza de Hortaleza	Hortaleza	Propone que el itinerario complementario Moscatelar-Silvano sea un eje principal	tan importante como el eje 3	La mayor acumulación de desnivel en este itinerario y otros factores de diseño impulsaron el trazado del itinerario algo más al norte, quedando este otro como complementario para no densificar la red más que en el resto de la ciudad.
25	NE	2' (M, N, O)	Junta Hortaleza de Hortaleza	Hortaleza	Propone dar absoluta prioridad a este itinerario	conexión AVC con el Parque Juan Carlos I	Se acepta como prioridad en la ejecución de los trabajos.
26	NE	3 (I hasta O)	Junta Hortaleza de Hortaleza	Hortaleza	Propone dar absoluta prioridad a este itinerario	importancia para el distrito	Se acepta como prioridad en la ejecución de los trabajos
27	NE	5 O, O'	Junta Hortaleza de Hortaleza	Hortaleza	Sugiere aprovechar las obras que se están realizando en estos tramos	minimizar costes	En las obras de urbanización de Valdebebas están previstas las conexiones con el Anillo Verde Ciclista en dos puntos.
28	NE	general	Junta Hortaleza de Hortaleza	Hortaleza	Propuesta para una red distrital: eje a lo largo del Gran Paseo Peatonal del Canal (e paralelo a la calle Estación de Hortaleza)		Es una propuesta interesante para la red distrital correspondiente.
29	NE	4 (A-B)	Consejo Territorial del Distrito de Salamanca ¹	Salamanca	Continuar la vía ciclista por el parque Fuente del Berro, cruce del puente de Alcalá a distinto nivel.	menos rodeo, menos intersecciones	Esta opción depende de las afecciones al parque de Fuente del Berro y otras zonas verdes y de la dificultad de acceso a la calle Alcalá a través de las cocheras de Metro (APR 04-09).

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
30	NE	4 (G-I)	Consejo Territorial del Distrito de Salamanca ¹	Salamanca	Continuar la vía ciclista por el parque y salvar la Av. de América mediante una pasarela	el trazado por el túnel de Corazón de María se considera inadecuado debido a las intensidades y velocidad del tráfico motorizado	Se acepta como alternativa a la hora de estudiar la redacción del proyecto, teniendo en cuenta que la pasarela es una solución costosa que, además, supone un incremento del desnivel a salvar. La continuidad en Chamartín de esa opción también es problemática debido a las interrupciones en la franja de parque existentes en dicho distrito. Además, el trazado se alejaría en ese caso de importantes destinos de viaje como el nuevo polideportivo previsto y la zona de alta demanda potencial de Corazón de María y Prosperidad.
31	NE	2 (A-F)	Consejo Territorial del Distrito de Salamanca ¹	Salamanca	Trasladar este eje a la calle Diego de León	problemas de capacidad de Juan Bravo	A estudiar junto con la alternativa propuesta en las dos paralelas a Juan Bravo
32	NE	2 (G-I)	Consejo Territorial del Distrito de Salamanca ¹	Salamanca	Que se haga el proyecto con el acuerdo de la Junta de Distrito	Problema de aparcamiento en temporada taurina	El proyecto será redactado de acuerdo con la Junta de Distrito.
33	NE	Red distrital	Consejo Territorial del Distrito de Salamanca ¹	Salamanca	Se valora positivamente la extensión de las zonas 30 y el itinerario por Príncipe de Vergara		Sugerencias coincidentes con los criterios del PDMC
34	NE	2' J	Director General de Patrimonio Verde ¹	San Blas	Se propone buscar una alternativa al trazado a través de la Quinta de los Molinos	Parque histórico	Se acepta y se opta por un trazado alternativo.

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
35	NE	IT-1, 5 y 5'	Pedalibre	Ciudad Lineal y Hortaleza	Prioridad de los itinerarios de Castellana, Arturo Soria y García Noblejas en la ejecución del plan	Demanda social y servicio	Se incorporan a la programación como itinerarios a ejecutar en el primer cuatrienio
36	NE	IT-1	Federación Madrileña Ciclismo	de Chamartín	Necesidad de conectar el carril bici de Colmenar Viejo	Conectividad Ciclista	A la espera de la definición de las vías ciclistas a ejecutar en la operación Chamartín, la Red Básica de Vías Ciclistas prevista en el PDMC incluye un enlace (ENO1 Y ENO5) entre el eje de la Castellana (ITNE-1) y el Anillo Verde Ciclista a partir del cual se comunica con la vía ciclista de Colmenar Viejo
37	NE	IT-5	Federación Madrileña Ciclismo	de Ciudad Lineal	Conectar con el Anillo Verde Ciclista	Conectividad ciclista	En relación al Avance y a la espera de la definición de las vías ciclistas correspondientes a la Operación Chamartín, el PDMC plantea una conexión del IT-5NE con el Anillo Verde Ciclista y la A1 a través de los enlaces ENO1, ENO5, E2NE y E5NE.
38	NE	general	Asociación de Madres y Padres Colegio San Benito	Ciudad Lineal	Carril-bici por las calles María Antonia de Paris y C/ Condesa de Benadito o C/ General Kirkpatrick y Carril-bici por Virgen de la Alegría, Virgen del Val y Juan Pérez Zuñiga		Se trata de rutas en paralelo al IT 2' y por tanto es de interés local o distrital, de manera que no pueden incluirse en la Red Básica contemplada en el PDMC
39	NE	general	Asociación de Madres y Padres Colegio San Benito	Ciudad Lineal	Carril-bici por las calles Ezequiel Solana, Virgen del Sagrario, Plaza Virgen del Romero, C/ Martínez Villegas hasta la Avda. de Badajoz		Se trata de una ruta en paralelo al IT 5 y por tanto es de interés local o distrital, de manera que no puede incluirse en la Red Básica contemplada en el PDMC
40	NE	general	Asociación Familiar Alonso de Ojeda	San Blas	Vía ciclista entre la Vía de la Gasolina en paralelo a las vías del tren hasta el AVC		El desarrollo del Plan Especial del Anillo Olímpico contempla la conexión del intercambiador y la Vía de la Gasolina con la red de

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
							vías ciclistas incluida en dicho Plan

3.6.2. ZONA SURESTE (SE)

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
1	SE	IT-1 (Tramos A, B y C)	AAVV "El Planetario"	Arganzuela	Itinerario alternativo al IT-1 por la vía del FC del Parque Tierno Galván reconvertida en vía ciclista		No se acepta ya que no es tan directa como la recogida en el Plan ni conecta con Atocha. Se podría valorar como senda bici por el parque de carácter distrital, por los servicios municipales de Medio Ambiente.
2	SE	IT-4 (Tramo A)	Asociación "Vicus Albus"	Vicálvaro	Debe poner Camino Viejo de Vicálvaro en lugar de Carretera de Morataláz a Vicálvaro	Se llama así desde 1992	Error de nomenclatura que queda subsanado
3	SE	IT-4 (Tramos c y D)	Asociación "Vicus Albus"	Vicálvaro	Seguir el antiguo trazado del FC de Arganda		Parece más claro y completo el planteado en Aurora Boreal
4	SE	general	Asociación "Vicus Albus"	Vicálvaro	No se prevé ningún carril en el NO de Vicálvaro (por ej. en C/ Villablanca) ni conexión con Coslada		La C/ Villablanca podría contemplarse como un eje distrital. La conexión con Coslada está prevista en el Plan por los IT-4 y 7, pero se acepta incluir un nuevo enlace con dicho municipio
5	SE	general	Asociación Fuveva ¹	Vicálvaro	Conectar los tres barrios del Distrito		Se concibe como red distrital
6	SE	general	Asociación Fuveva ¹	Vicálvaro	Conectar el NO con el Anillo Verde Ciclista		Existe la conexión que cruza por pasarelas la R-3 y la M-40

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
7	SE	general	Asociación Fuveva ¹	Vicálvaro	Conectar el Anillo Verde Ciclista con Moratalaz (Por García Tapia, Hacienda de Pavones) y con Ciudad Lineal (Hermanos García Noblejas)		El PDMC incluye en la Red Básica de vías ciclistas un itinerario por la cuña de O'Donnell que conecta el AVC con el itinerario de O'Donnell. Se incorpora un nuevo itinerario complementario que cubre parte de la propuesta realizada por la asociación
8	SE	general	Asociación Fuveva ¹	Vicálvaro	Salida hacia Rivas		Prevista desde el IT-7
9	SE	general	Asociación Fuveva ¹	Vicálvaro	Itinerarios interiores de acceso a centros educativos, deportivos, etc.		Son itinerarios de carácter distrital y no pueden por tanto formar parte de la Red Básica del PDMC
10	SE	general	Asociación Vecinal Madrid Sur	Puente de Vallecas	Itinerarios interiores a Madrid Sur	Conexiones de espacios verdes, escuelas y conexión con el Anillo Verde Ciclista	Son itinerarios de carácter distrital y no pueden por tanto formar parte de la Red Básica del PDMC
11	SE	general	Consejo Territorial del Distrito de Retiro: AAVV "Nuevo Amanecer"	Retiro	Incluir otros dos itinerarios por los bordes del Retiro: Menéndez Pelayo y Alfonso XII	Conectar Itinerarios 1 y 2	El de Menéndez Pelayo aparece ya en el Plan. El de Alfonso XII está excesivamente próximo a otros itinerarios principales. Durante el día el propio parque de El Retiro servirá de soporte a los desplazamientos en bici.
12	SE	IT-5 (Tramos D, E, F y G)	Imago Aventura	Villa de Vallecas	Itinerario alternativo de acceso a Villa de Vallecas	Menor aglomeración de tráfico	Recorrido menos directo que el IT-5 del Plan.

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
13	SE	Itinerario Complementario	Jefe del Departamento de Servicios Técnicos del Distrito Villa de Vallecas	Villa de Vallecas	Itinerario alternativo fuera del área industrial	Mucho tráfico de camiones	Se acepta la propuesta y se traza el itinerario previsto por zonas 30 y calles locales
14	SE	Itinerario de enlace entre vías existentes	Jefe del Departamento de Servicios Técnicos del Distrito Villa de Vallecas	Villa de Vallecas	Itinerario alternativo por la UVA, c/ Enrique García Álvarez	Sección escasa en la C/ Felipe Álvarez	En C/ Felipe Álvarez (que sólo tiene edificaciones a un lado) no cabe vía ciclista segregada en ambas direcciones, pero un sentido podrían compartir espacio la bici y el tráfico motorizado. El paso por la UVA (Enrique García Álvarez) podría formar parte de la red distrital.
15	SE	Vía ciclista existente	Jefe del Departamento de Servicios Técnicos del Distrito Villa de Vallecas	Villa de Vallecas	Nueva pasarela en Santa Eugenia	Más ancha que la existente y mejor para el tráfico de peatones y ciclistas	No se acepta aunque se podría tomar en considerar en el futuro.
16	SE	general	Jefe del Departamento de Servicios Técnicos del Distrito Villa de Vallecas	Villa de Vallecas	Incluir itinerario complementario Congosto-Valdecarros	Conectaría con el futuro desarrollo de Valdecarros	La conexión con Valdecarros ya está incluida en el PDMC, pero el enlace propuesto se considera de carácter distrital.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
17	SE	general	Junta de Distrito de Puente de Vallecas ¹	Puente de Vallecas	Conexión transversal Avda de Entrevías-Avda de la Albufera	Conexión IT-1 con IT-5	Se incorporan como vías o itinerarios de enlace al PDMC
18	SE	general	Junta de Distrito de Puente de Vallecas ¹	Puente de Vallecas	Conexión de la vía ciclista existente en el Parque de Entrevías con la Av de Entrevías al norte y con el Anillo Verde al sur		Así está recogido en el PDMC
19	SE	IT-4 (Tramos A y B)	Junta de Distrito de Vicálvaro	Vicálvaro	Itinerario alternativo por pasarela peatonal sobre M-40	Separar vehículos a motor de bicicletas	El cruce del tramo A se hace por la acera bici sin conflicto con los vehículos a motor. El itinerario es mucho más directo así.
20	SE	general	Junta Municipal de Moratalaz	Moratalaz	Itinerarios interiores	Acercar la red a los centros de mayor demanda ciclista y a los itinerarios principales	Son itinerarios de carácter distrital y no pueden por tanto formar parte de la Red Básica del PDMC
21	SE	general	Manuel Lucas Gómez	Puente de Vallecas	Circuito para bicicletas de montaña	Deportiva	Por sus características no puede formar parte de la Red Básica del PDMC, aunque es una propuesta interesante a desarrollar por la Junta de Distrito
22	SE	general	Miguel Ángel Luque López	Villa de Vallecas	Conectar con el Anillo Verde Ciclista y con el Parque Lineal del Manzanares	El distrito está rodeado de vías ciclistas inaccesibles	Los IT-5 e IT-7 del PDMC cubren dichas funciones
23	SE	general	Miguel Ángel Rodríguez	Puente de Vallecas	Incluir un carril bici en la C/ Peña Prieta	Coches mal aparcados ocupan	Se trata de un itinerario de carácter distrital y no puede por

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
			Díaz			espacio indebido sin ser multados	tanto formar parte de la Red Básica del PDMC
24	SE	general	Pedalibre	Moratalaz	Incluir otro itinerario por la Avenida de Vinateros	Es la calle céntrica del barrio que une muchos destinos	Se incluye como itinerario complementario en el PDMC
25	SE	general	Pedalibre	Retiro	Conectar el Retiro a través de la calle Alfonso XII o la Cuesta de Moyano.	Mejorar el acceso al Retiro	La Cuesta de Moyano ya es peatonal e incluye una franja pavimentada con un logo de bicicleta
26	SE	general	Pedalibre	Puente de Vallecas	Nuevo itinerario ciclista norte-sur a través del distrito de Puente de Vallecas	Múltiples destinos a lo largo de este eje	Se incluye como itinerario complementario en el PDMC
27	SE	general	Pedro Fulgencio Pérez Núñez	Villa de Vallecas	Itinerarios interiores al distrito para conectar centros deportivos, escolares y parques y conexiones con el Anillo Verde		Se trata de un itinerario de carácter distrital y no puede por tanto formar parte de la Red Básica del PDMC
28	SE	general	Unión Sindical de Madrid Región	Vicálvaro	Prolongar la red por la zona del ensanche, itinerario complementario desde el cruce Avda. Aurora Boreal y Gran Vía del Este hasta la estación de Cercanías de Vicálvaro	Acceso a la estación de cercanías	Se incluye como enlace a Coslada en el PDMC
29	SE	general	Unión Sindical de Madrid Región	Villa de Vallecas	Enlazar por el oeste la vía ciclista existente que rodea el barrio de Sta Eugenia, por c/ Poza de la Sal y Avda. de Sta. Eugenia	Acceso a la estación de cercanías	Itinerario secundario de carácter distrital
30	SE	Moratalaz	Asociación Vecinos Avance	Moratalaz	Plano con la red distrital.	Densificación de la red	Red distrital.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
31	SE	IT-6	Federación Madrileña de Ciclismo	Villa de Vallecas	Es preciso darle salida a la A-3 pasando por encima de la M-40 con un paso elevado en Santa Eugenia	Conectividad	La propuesta final del PDMC recoge la mejora del paso por encima de la A-3 a la altura de Santa Eugenia formando parte en un enlace E4SE con las vías existentes
32	SE	Conexión San Martín de la Vega	Federación Madrileña de Ciclismo	Villaverde Vallecas	Conexión del Anillo Verde Ciclista con la vía ciclista de la carretera de San Martín de la Vega	Conectividad	Está prevista la ejecución de un enlace E14SE entre las vías ciclistas existentes incluyendo la de la carretera de San Martín de la Vega, de competencia autonómica.

3.6.3. ZONA SUROESTE (SO)

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
1	SO	6	Asociación Cíclope bicicletas para el desarrollo	Carabanchel	Proyectar el enlace del tramo 6 por la M-425 (situada más al este).	Existencia del Parque Tecnológico de Leganés que ya cuenta con vía ciclista.	Se acepta el cambio propuesto
2	SO	9	Asociación Cíclope bicicletas para el desarrollo	Villaverde	Desarrollar el último tramo del itinerario 9, integrándolo en la Red Básica, en lugar de aprovechar las redes distritales.	Importancia para la conexión metropolitana.	Ya se plantea ese tramo como parte de la Red Básica.
3	SO	Carabanchel	Asociación Cíclope bicicletas para el desarrollo	Carabanchel	Enlace de la vía ciclista del PAU de Carabanchel desde la confluencia de la Avda. de la Peseta con el Pinar de San José, hasta el puente de la M.-40.	Para conectar con Leganés.	Se acepta la propuesta y se incluye como vía de enlace.
4	SO	El Espinillo	AV Espinillo (Barrio de los Rosales)	Villaverde	Propuesta de vía ciclista atravesando el barrio de Este a Oeste y conectando dos vías ciclistas ya existentes. Se sitúa al este del Itinerario 7 a una altura comprendida entre los tramos G y H.	Solo queda atendido el barrio en su relación norte-sur, pero no en la Este-Oeste. Conexión transversal a la colonia con origen y destino en nodos de la red de tte. Además se cosen espacios verdes y se comunican numerosas dotaciones. Permeabilidad ciclista y peatonal a los barrios.	Se acepta este nuevo tramo que además da continuidad a un itinerario de la Red de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid. Positivo también para la intermodalidad (conecta con metro y cercanías además de con los autobuses).

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
5	SO	Sepúlveda	Enrique Verdú	Latina	Propuesta de vía ciclista en c/Sepúlveda a costa de eliminar aparcamiento.	Desnivel progresivo	Podría formar parte de una red distrital, aunque el último tramo en proximidad al río puede estudiarse como alternativa al enlace con la Cuña Verde.
6	SO	general	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	Aumento de la red.	Dar continuidad en el interior de los municipios de Getafe y Leganés.	La Red Básica incluye cuatro conexiones con Leganés y Getafe y hay una quinta en estudio como enlace.
7	SO	7 G	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	Diseño de la conexión.	Coordinar con diseño de ordenación de tráfico peatonal y de vehículos.	Ya está previsto.
8	SO	7 H	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	No se ha grafiado el tramo 7 H y propuesta de prolongación hasta metro.	Conexión con Gran Vía de Villaverde.	Subsanado el error se ha incluido la ficha correspondiente 7H y la propuesta hasta el metro se incluye como enlace.
9	SO	9 A	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	Plantea una alternativa del trazado propuesto	No suprimir la mediana existente.	Se acepta la propuesta y la opción definitiva se definirá en proyecto con acuerdo de la Junta de Distrito.
10	SO	9 B	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	No eliminar la vía de servicio.	Aumento IMD por la edificación en el polígono El Gato.	La alternativa a la supresión de la vía de servicio es eliminar aparcamiento, opción que parece menos adecuada en principio. En cualquier caso, ante las dudas planteadas se incluye un nuevo enlace a estudiar en paralelo al ferrocarril (línea de Aranjuez)
11	SO	9 C	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	No eliminar la vía de servicio.	Aumento IMD por la edificación en el polígono El Gato.	Aquí ya se propone vía de servicio.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
12	SO	10 A, B y C	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	Incorporar la vía ciclista al proyecto de ampliación de la Gran Vía de Villaverde a través de la c/ Domingo de Párraga.	Integración.	Se acepta la propuesta, en función de los plazos de ejecución de la ampliación prevista.
13	SO	general	Gerencia del Distrito de Villaverde	Villaverde	Propuesta de red distrital		Red distrital
14	SO	Avda. de Portugal	Manuel Campos Leza	Latina	Conexión de la Avda de Portugal con el lago de la Casa de Campo a través de la Avda. Puerta del Ángel.	Esta calle es el acceso habitual del barrio a la Casa de Campo.	Red distrital de acceso a equipamientos. Existen varios planes previstos en la zona que afectan a su uso y configuración: Plan Especial de la Feria del Campo, Plan Director de la Casa de Campo.
15	SO	5 A con 2 H	Manuel Campos Leza	Centro	No se ve clara la conexión de los dos itinerarios.		Se estudiará la posibilidad de salvar el desnivel mediante un ascensor que los conecte.
16	SO	5 H	Manuel Campos Leza	Latina	Prolongar el itinerario 5 H hasta la Puerta del Ángel.	Evitar el rodeo por el Puente del Rey.	Obliga a un mayor rodeo pero con pendientes mucho más apropiadas para la Red Básica.
17	SO		Manuel Campos Leza	Latina	Unir la vía ciclista de la Cuña Verde a la altura de la Ermita del Santo con el vía ciclista de la margen derecha del Manzanares.	Conexión de carriles.	Se incluye como enlace de vías existentes
18	SO	Avda. de la Aviación	Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	vía ciclista en Avda. Aviación, desde la confluencia con el vía ciclista de la Ctra. Extremadura hasta el anillo verde ciclista.	Densificación de la red	Está incluido en la red secundaria.
19	SO	Aluche	Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	Vía ciclista desde polideportivo de Aluche (Avda. General Fanjul 14) hasta la Avda. de los Poblados.	Densificación de la red	Incorporada como itinerario complementario
20	SO	Avda. de los Poblados	Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	Priorización de la vía ciclista propuesta en la Avenida de los Poblados desde la Ctra. Boadilla del Monte hasta el anillo verde ciclista.	Es una de las principales vías ciclistas que conectan los	La complejidad de las soluciones en este tramo y los proyectos previstos en la zona (desdoblamiento de la M-511)

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
						distritos del Sur con la Casa de Campo.	recomiendan mantener el itinerario como complementario.
21	SO	Parque Cerro Almodóvar	Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	vía ciclista por el Parque Cerro Almodóvar y que conecte con el itinerario complementario previsto por la glorieta de los Cármenes.	El principal uso del vía ciclista es el lúdico deportivo.	Nuevo itinerario complementario por espacios verdes.
22	SO	Parque Cerro Almodóvar	Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	Vía ciclista Polideportivo de las Cruces, Avda. Poblados, calle Erica, parque Eugenia de Montijo, Avda. Nuestra Sra. Luz, Ocaña, Yébenes, Parque Cerro Almodóvar.	Unir centros deportivos entre sí y con parques.	Nuevo itinerario complementario por espacios verdes.
23	SO		Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	vía ciclista por la Avda. Portugal.	Se incluye en el proyecto Madrid Calle 30, pero no en la Red Básica de Vía Ciclista de Madrid.	Ya está contemplado en los planos bajo el concepto de "existente o proyectado".
24	SO		Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	Prolongar la vía ciclista del Paseo de Extremadura desde la Avda. de los Poblados hasta la M-40.	Operación Campamento.	Está contemplada en la red secundaria una alternativa por la Av. de los Arqueros que da acceso a Alcorcón
25	SO		Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	Unir el vía ciclista de la Avda. Aviación con el Anillo verde ciclista-Fase II a través de c/Joaquín Turina y camino de las Cruces.	Densificación de la red	Se ha incorporado un itinerario complementario que transcurre por el parque mientras que el trazado por Joaquín Turina se considera como más difícil de encajar.
26	SO		Oficina Municipal del Distrito de Latina	Latina	Unir el Paseo de Extremadura con el Parque de Caramuel y la cuña verde de Latina	Unión de carriles bici.	Red distrital
27	SO	general	Unión Sindical de Madrid Región	Villaverde	Itinerario complementario, que bordea el barrio de Villaverde Alto por el este, enlazando las	acceso a las estaciones de cercanías	Se incluye como red secundaria

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
					estaciones de Puente Alcocer y Villaverde Alto, por las calles Genaro, Lenguas y Domingo Párraga		
28	SO	general	Unión Sindical de Madrid Región	Villaverde	continuar el eje principal hasta la estación de Villaverde Bajo, bien por la c/ Juan José Mnez. Seco o bien por Ctra. Villaverde - Viclavaro, c/ Diamante, c/ Mnez. Seco.	acceso a las estaciones de cercanías	Se ha incorporado un itinerario complementario entre la estación de Villaverde Bajo y la estación Puente Alcocer.
29	SO	Cuatro Vientos	Unión Sindical de Madrid Región	Latina	dar continuidad al itinerario complementario que accede a los intercambiadores de Cuarto Viento y Aluche (por la calle General Fanjul).	acceso a las estaciones de cercanías	Se incorpora como itinerario complementario.
30	SO	IT-1	Federación Madrileña de Ciclismo	Carabanchel	Conectar con la M-511 y la M-501 y permitir el paso de ciclistas actualmente prohibido en esta última	Conectividad	La conexión con la M-511 hasta el límite del término municipal de Madrid está prevista a través de un enlace E6SO con el Anillo Verde Ciclista. La M-501 transcurre fuera del municipio de Madrid y es competencia de la Comunidad Autónoma.
31	SO	IT-8,9 Y 10	Federación Madrileña de Ciclismo	Villaverde	No consta la conexión con la N-IV, A-42 y carreteras limítrofes	Conectividad	El PDMC tiene previsto atravesar la A-42 justo en el límite del término municipal a través del IT9SO y prolonga la vía ciclista existente en la antigua N-IV a través del IT7SO y del enlace E10SO.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
32	SO	1	Pedalibre.	Latina	Atención a la eliminación de un carril por sentido en la Carretera de Extremadura.	Peligro para los usuarios.	Se acepta y se incorpora el enlace E5SO como trazado alternativo.
33	SO	2, Tramos, D, E, F, G e I	Pedalibre.	Latina	Propuestas de detalle de trazado	Mejora del trazado	Se aceptan las sugerencias. La definición de las propuestas de viabilidad serán revisadas con la elaboración de los proyectos de urbanización que desarrollen cada uno de los itinerarios.

3.6.4. ZONA NOROESTE (NO)

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
1	NO	6 I	Carlos Corral Saez	Moncloa / Aravaca	Prolongación del itinerario 6 hasta el límite con el término municipal de Pozuelo de Alarcón.	Facilitar el acceso a varios equipamientos.	Se incorpora como itinerario complementario dado que existe en paralelo una vía existente aunque su funcionalidad sea más limitada.
2	NO	general	Carlos Corral Saez	Moncloa / Aravaca	Incluir un itinerario que conecte el Centro de Aravaca con la estación-intercambiador de Cercanías y Metro Ligero.	Dar servicio al núcleo central del "futuro distrito" y permitir el acceso seguro a la estación.	El Plan Director no recoge esta conexión, aunque dado el interés de la propuesta, se valorará en el momento de la ejecución del itinerario 6NO

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
3	NO	general	Consejo Territorial	Fuencarral / El Pardo	Se propone que el itinerario complementario que conecta la c/ Monforte de Lemos con la Plaza de Castilla a través de la Avda. de Asturias se clasifique como principal.	La Red Básica contemplaría la conexión de sus itinerarios principales con el intercambiador de transportes de la Plaza de Castilla.	Cumple con las características de un itinerario complementario a ejecutar tras los principales de la zona.
4	NO	3	Consejo Territorial	Fuencarral / El Pardo	Se propone que el itinerario complementario que conecta el Anillo Verde Ciclista a su paso por Arroyo del Fresno con Monforte de Lemos se clasifique como principal.	Permitiría conectar el barrio de Valverde y aledaños con los itinerarios principales del distrito.	Aunque el trazado y las conexiones que permite realizar este itinerario aportarían funcionalidad a la red, soporta unas pendientes demasiado fuertes y existe alternativa principal.
5	NO	3	Consejo Territorial	Fuencarral / El Pardo	Se propone la eliminación del itinerario complementario que conecta la c/ Monforte de Lemos con el pueblo de Fuencarral pasando por el Hospital de La Paz y el Hospital Ramón y Cajal.		No se acepta la propuesta de eliminación de este itinerario teniendo en cuenta que es, junto con el itinerario complementario que discurre sobre la Avda. cardenal Herrera Oria (de implantación mucho más compleja), el único recorrido que conectaría el pueblo de Fuencarral (tradicionalmente aislado) con los itinerarios principales la Red Básica. Además de dar accesibilidad al núcleo urbano de Fuencarral, es un itinerario que conecta dos centros hospitalarios de primer orden, una estación de cercanías, un área de trabajo (polígono industrial) y a priori tiene una fácil implantación.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
6	NO	3	Consejo Territorial	Fuencarral / El Pardo	Se propone un itinerario principal que conecte el pueblo de Fuencarral con la Plaza de Castilla a través de la Avda. de Llano Castellano y las calles Mauricio Legendre y Agustín de Foxá.	Se conseguiría dar salida directa al pueblo de Fuencarral hacia el Paseo de la Castellana.	El itinerario principal 1 del sector NE, tramos I a M, cumple con este objetivo. Queda condicionado la implantación de esta parte del itinerario al efectivo desarrollo de la Operación Chamartín. Se incluye como enlace provisional mientras no se desarrolle la mencionada operación urbanística.
7	NO	general	Consejo Territorial	Tetuán	Se propone que el itinerario complementario que conecta la c/ Monforte de Lemos con la Plaza de Castilla a través de la Avda. de Asturias se proyecte como principal.	Facilitar la conexión con el intercambiador de transportes de la Plaza de Castilla.	Aunque el trazado y las conexiones que permite realizar este itinerario aportarían funcionalidad a la red, soporta unas pendientes demasiado fuertes y existe alternativa principal..
8	NO	7 M	Consejo Territorial	Tetuán	Ejecutar la adecuación del acueducto de Marqués de Viana como vía ciclista	Realzar su valor arquitectónico	No se acepta la propuesta ya que el acueducto del canal es un elemento protegido, lo que impide cualquier intervención sobre él.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
9	NO	2 P	Consejo Territorial	Tetuán	Mantener la zona de aparcamiento en la calle de Jerónima Llorente	Falta de aparcamiento	La calle Jerónima Llorente, junto con Francos Rodríguez es una de las calles que concentran el comercio de la zona. Parece fundamental mejorar la calidad y tamaño de las aceras en esta calle. A pesar de esto, se valorará la posibilidad de mantener el aparcamiento, al menos en una parte del tramo afectado. Está pendiente la creación de un PAR en la zona.
10	NO	2 S	Consejo Territorial	Tetuán	Mantener la zona de aparcamiento en la calle de Juan de Olías y compartir la calzada con los vehículos como en el resto del itinerario	Falta de aparcamiento	No parece adecuada la modificación propuesta ya que en este tramo la pendiente es contraria al sentido de circulación quedando el ciclista en inferioridad de condiciones respecto de los demás usuarios de la calzada. Es muy recomendable segregar la vía ciclista. Se revisarán las dimensiones de reparto de espacio propuestas. Juan de Olías se divide en dos subtramos y sólo en uno de ellos se elimina el aparcamiento. La actuación servirá para mejorar la calidad peatonal y establecer arbolado.
11	NO	4 A, B, C	Consejo Territorial	Tetuán	Corregir error en la ficha		Se corrige el error detectado.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
12	NO	general	Consejo Territorial	Tetuán	Establecer un itinerario principal desde el intercambiador de Plaza de Castilla a la Estación de Chamartín		Ya se propone como itinerario de enlace.
13	NO	7 Ñ	Consejo Territorial	Tetuán	Acondicionar el espacio entre el Colegio Felipe II y la Avda. de Asturias	Compensar la pérdida de aparcamiento en la calle Vía Límite.	La implantación de vías que exijan la pérdida de plazas de aparcamiento en superficie podrá complementarse con infraestructuras específicas, nuevos aparcamientos subterráneos o en superficie.
14	NO	general	Consejo Territorial	Chamberí	Se propone una actuación piloto en el distrito que desarrolle una red distrital de vías ciclistas y peatonales (se aporta plano).	Mejorar la movilidad ciclista y peatonal en el distrito.	Esta sugerencia refuerza una propuesta ya incluida en el documento de Avance. Se refuerza así la idoneidad y necesidad de implantar, de forma experimental, una red de espacios públicos a lo largo de todo el distrito, tomando como punto de partida los itinerarios que ya propone el PDMC para este distrito.
15	NO	general	Consejo Territorial	Chamberí	Se propone la creación de una red de vías ciclistas que unan colegios, plazas y parques. Se definen itinerarios.	Promoción de los desplazamientos casa-colegio-casa a pie o en bicicleta.	Tiene características de red distrital y por tanto no puede incorporarse a la Red Básica municipal, siendo objeto de tratamiento diferente según se expresa en las propuestas del PDMC

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
16	NO	general	Consejo Territorial	Chamberí	Se propone la creación de una red de vías ciclistas que unan colegios, plazas y parques. Entre estas, una que recorra la c/ Vallehermoso (conectando los CC.PP. Fernando el Católico y Claudio Moyano con el Parque de Santander) para después rodear toda la manzana del parque y bajar por la c/ San Francisco de sales (conectando con los colegios Amor Misericordioso y Santa María del Yelmo).	Promoción de los desplazamientos casa-colegio-casa a pie o en bicicleta.	Este itinerario forma parte de la red distrital de vías ciclistas o de la red distrital de espacios públicos que se propone.
17	NO	general	Consejo Territorial	Chamberí	Se propone la creación de una red de vías ciclistas que unan colegios, plazas y parques. Entre estas, una que desde la Plaza de Cristo Rey recorriese la c/ Isaac Peral y la Avda. Juan XXII hasta los Colegios Mayores de Metropolitano pasando por el IES. San Isidoro.	Promoción de los desplazamientos casa-colegio-casa a pie o en bicicleta.	Este itinerario forma parte de la red distrital de vías ciclistas o de la red distrital de espacios públicos que se propone..
18	NO	general	Consejo Territorial	Chamberí	Se propone la creación de una red de vías ciclistas que unan colegios, plazas y parques. Entre estas, una que desde la Plaza de Olavide, a través de las calles Trafalgar y General Álvarez de Castro, conecte con el CP. Rufino Blanco en la c/ José Abascal.	Promoción de los desplazamientos casa-colegio-casa a pie o en bicicleta	Este itinerario forma parte de la red distrital de vías ciclistas o de la red distrital de espacios públicos que se propone..

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
19	NO	7 N, M	Consejo Territorial (AAVV Ventilla-Almenara, Valdeacederas y Cuatro Caminos)	Tetuán	Ejecución de una vía ciclista en el futuro Paseo de la Dirección	Facilitar el acceso en bicicleta desde la Ventilla a la Dehesa de la Villa	El PDMC ya prevé la implantación de un itinerario principal (7) que discurre sobre dicha calle (tramos M y N).
20	NO	general	Consejo Territorial (AAVV Ventilla-Almenara, Valdeacederas y Cuatro Caminos)	Tetuán	Prolongación de la vía ciclista propuesta hacia los distritos vecinos	Posibilitar la conexión con puntos estratégicos como la estación de Chamartín y la vía ciclista de la Carretera de Colmenar	La red del PDMC ya prevé las conexiones propuestas.
21	NO	7 G	Consejo Territorial (AVV Valderodrigo-Dehesa de la Villa)	Moncloa / Aravaca	No se deberían eliminar carriles de circulación. Se propone la eliminación del aparcamiento en la calzada de impares y desplazar o eliminar la para de autobús		No se eliminan carriles de circulación. La solución propuesta responde a los criterios expuestos en la sugerencia.
22	NO	7 H	Consejo Territorial (AVV Valderodrigo-Dehesa de la Villa)	Moncloa / Aravaca	Rediseñar el trazado para enlazar la c/ Artajona con la c/ San Restituto	Está previsto construir un PAR sobre la explanada que hay junto a la estación de Metro de Valdezarza.	A la hora del proyecto de ejecución se revisará el diseño propuesto teniendo en cuenta la construcción del PAR entre la c/ Artajona y la c/ San Restituto.
23	NO	8 D	Director General de Patrimonio Verde ¹	Moncloa / Aravaca	Viable, pero bajo los condiciones que especifican		Todos los itinerarios propuestos por el PDMC requieren de posteriores proyectos que desarrollen en detalle y de forma exhaustiva lo que se refleja en las fichas como directrices. Estos proyectos tendrán en cuenta estos detalles y

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
							requerirán informes de aprobación.
24	NO	9_A	Director General de Patrimonio Verde ¹	Moncloa / Aravaca	No se debería pasar por el lado impar (Plaza España).	Posibles molestias que pueden causar los ciclistas a los turistas que quieren hacer una foto del Don Quijote	Todos los itinerarios propuestos por el PDMC requieren de posteriores proyectos que desarrollen en detalle y de forma exhaustiva lo que se refleja en las fichas como directrices. Estos proyectos tendrán en cuenta estos detalles y requerirán informes de aprobación.
25	NO	9 A'	Director General de Patrimonio Verde ¹	Moncloa / Aravaca	Requiere un estudio exhaustivo, no pasar por la zona de juegos infantiles		Todos los itinerarios propuestos por el PDMC requieren de posteriores proyectos que desarrollen en detalle y de forma exhaustiva lo que se refleja en las fichas como directrices. Estos proyectos tendrán en cuenta estos detalles y requerirán informes de aprobación.
26	NO	9 D-E	Director General de Patrimonio Verde ¹	Moncloa / Aravaca	No hace falta plantar arbolado		Su eliminación no supone un problema grave para la calidad final del itinerario.

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
27	NO	9 G-H	Director General de Patrimonio Verde ¹	Moncloa / Aravaca	La ampliación de la actual senda no es posible, las variantes tampoco	Parque histórico	La solución definitiva se acordará con la Dirección General de Patrimonio Verde.
28	NO	11 C	Director General de Patrimonio Verde ¹		Se debe utilizar pavimentos de betunes (permeable)		Las modalidades de pavimentación serán acordadas con la Dirección General de Patrimonio Verde (véase también los comentarios genéricos más arriba).
29	NO	11 D	Director General de Patrimonio Verde ¹		Se debe utilizar pavimentos de betunes (permeable)		Las modalidades de pavimentación serán acordadas con la Dirección General de Patrimonio Verde (véase también los comentarios genéricos más arriba).
30	NO	general	Dolores Nuñez Munaiz (AVV Osa Mayor de Aravaca)	Moncloa / Aravaca	Unir la Avenida de Valdemarín con el casco de Aravaca por el Camino del Barrial	conectar la zona de Valdemarín	Se incorpora como itinerario complementario.
31	NO	general	Dolores Nuñez Munaiz (AVV Osa Mayor de Aravaca)	Moncloa / Aravaca	Unir el casco de Aravaca con la estación de tren de cercanías y el polideportivo-piscina Goyeneche		Aunque podría considerarse como un itinerario de carácter local, el hecho de conectar con un intercambiador de transporte público colectivo (tren y Metro) lo asocia a la red básica. Se valora positivamente su incorporación como itinerario complementario.

¹ Alegación admitida aunque presentada fuera del plazo del periodo de información pública.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
32	NO	6	Dolores Nuñez Munaiz (AVV Osa Mayor de Aravaca)	Moncloa / Aravaca	Unir el itinerario propuesto con la Casa de Campo a través del enlace de la Urbanización Rosa Luxemburgo		Ya está prevista esta conexión.
33	NO	general	Dolores Nuñez Munaiz (AVV Osa Mayor de Aravaca)	Moncloa / Aravaca	Unir el casco de Aravaca con la vía ciclista de Pozuelo de Alarcón que discurre por la calles Isaac Albéniz y Arquitectura.		La conexión de Aravaca con Pozuelo se realiza mediante la prolongación del itinerario 6 hasta el término municipal de Pozuelo de Alarcón. Se incorpora como un itinerario complementario a través de la calle Arroyo Pozuelo.
34	NO	2 y 7	Gerente de la Universidad Complutense de Madrid	Moncloa / Aravaca	Habrán de arbitrarse los acuerdos o convenios oportunos para llevar a cabo la definición de las necesidades y el real y efectivo desarrollo de tan ambicioso proyecto.	Los interlocutores válidos para el diseño y definición de los proyectos que definan la Red Básica habrán de ser las Universidades como propietarios de los terrenos.	Los proyectos del PDMC se desarrollarán de acuerdo con el Consorcio de la Ciudad Universitaria en la zona que éste gestiona.
35	NO	2 E	Gerente de la Universidad Complutense de Madrid	Moncloa / Aravaca	No se puede aceptar el diseño propuesto	Es una parcela propiedad de la Universidad Complutense de Madrid y su actividad deportiva actual se vería afectada, así como la que se tiene previsto desarrollar.	Se acepta la eliminación de los tramos A-E del itinerario, sin que la operatividad de la red se vea afectada.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
36	NO	general	Pedalibre	Chamberí	Experimentar en este distrito la implantación de una red intra-distrital.	La red que se propone dentro del distrito constituye una oportunidad inmejorable y además, al tratarse de un barrio-distrito tan céntrico como Chamberí, el servicio que puede prestar a la ciudad entera es de primer orden.	Esta sugerencia refuerza una propuesta ya incluida en el documento del PDMC. Parece idónea la implantación de una red de espacios públicos a lo largo de todo el distrito, tomando como punto de partida los itinerarios que ya propone el PDMC para este distrito.
37	NO	general	Santiago Morán	Moncloa / Aravaca	Propone una red de vías ciclistas y su unión con Pozuelo de Alarcón		Se incorpora un itinerario complementario de enlace con Pozuelo de Alarcón.
38	NO	general	Santiago Morán	Moncloa / Aravaca	Acondicionar acceso a la Casa de Campo desde la estación de Cercanías de Aravaca	Acceso actualmente muy utilizado, incomodísimo y peligroso	Está previsto ese acondicionamiento en el PDMC.
39	NO	6 A-F	Santiago Morán	Moncloa / Aravaca	Propone un itinerario que, paralelo a la Carretera de Castilla, enlace Aravaca con el Puente de los Franceses		El PDMC ya prevé la implantación de un itinerario principal con estas características (Itinerario 6, tramos A-F).
40	NO	general	Unión Sindical de Madrid Región	Moncloa / Aravaca	Continuar el itinerario principal hasta la glorieta de Río Záncara	Acceso a la estación de cercanías	Se incluye como itinerario complementario

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
41	NO	general	Universidad Nacional de Educación a Distancia (Antonio J. Rubio Bajo)	Moncloa / Aravaca	Se propone convertir la Senda Real en una vía de salida de Madrid hacia el noroeste de la ciudad mediante su incorporación a la Red Básica		Ya está incluida parcialmente la Senda Real en la Red Básica del PDMC. Una parte está incluida en el Anillo Verde Ciclista y otra en el arranque del itinerario 5 hacia El Pardo. Otro tramo está siendo acondicionado por el Consorcio de la Ciudad Universitaria. El tramo restante se incorpora como enlace.
42	NO	8	Universidad Nacional de Educación a Distancia (José María Ripalda Crespo)	Moncloa / Aravaca	El itinerario 8 se valora como problemático. Se propone pasar bajo el viaducto junto a la Presidencia de Gobierno o conectar con el Parque del Oeste a la altura de los colegios mayores.		El itinerario 8 cumple funciones que se perderían con esta opción de trazado. Además, en el paso por debajo del viaducto se produce un estrechamiento que no permite segregar una vía ciclista en cada sentido, lo que supondría la reordenación de la circulación en caso de que se quisiera incluir este trazado en la red básica. Las aceras son muy estrechas. Al menos el sentido de subida debería estar segregado, mientras que el de bajada podría realizarse compartiendo la calzada.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
43	NO	7 A	Universidad Nacional de Educación a Distancia (José María Ripalda Crespo)	Moncloa / Aravaca	Se propone que en este tramo la vía ciclista se implante a ambos lados de la calzada.		Es una posibilidad a estudiar en el proyecto definitivo, aunque la acera de impares resulta muy irregular y ofrece más complicaciones para implantar una vía ciclista en unas circunstancias de tráfico peatonal elevado. La acera de pares es muy regular y ofrece espacio de sobra para implantar una vía bidireccional que podría incluso ampliarse.
44	NO	general	Universidad Nacional de Educación a Distancia (M ^a Carmen García Llamas)	Moncloa / Aravaca	Se propone un itinerario que conecte la Ciudad Universitaria y la UNED con el Estadio Vicente Calderón y la Pza. de Legazpi.		Este recorrido es posible con la Red Básica propuesta utilizando los itinerarios 7, 8 y 10 del sector NO complementado por la operación sobre el Río Manzanares.
45	NO	general	Universidad Nacional de Educación a Distancia (Samuel Gento Palacios)	Moncloa / Aravaca	Se propone un itinerario que conecte la Ciudad Universitaria y la UNED con Pozuelo de Alarcón a través de la Casa de Campo.		Este recorrido es posible con la Red Básica propuesta utilizando los itinerarios 6, 8 y complementario del sector NO y 8 del sector SO suplementado con la red ciclista de la Casa de Campo.
46	NO	general	Universidad Nacional de Educación a Distancia (Sara Sama)	Moncloa / Aravaca	Se propone un itinerario que conecte la Ciudad Universitaria y la UNED con Atocha.		Este recorrido es posible con la Red Básica propuesta utilizando los itinerarios 7 y 9 del sector NO y el 4 del sector SO.

Nº	ZONA	IT y Tramo o Zona	Grupo o persona	Distrito	Contenido	Motivo	Respuesta
47	NO	IT-7, 2 y 8	Pedalibre	Moncloa/ Aravaca	Prioridad de los itinerarios de la Ciudad Universitaria en la ejecución del PDMC	Demanda potencial y servicio	Se incorporan a la programación como itinerarios a ejecutar en el primer cuatrienio
48	NO	IT1, 3, 4 5 Y 7	Federación Madrileña de Ciclismo	Moncloa/ Aravaca	Prolongar la vía ciclista hasta el Puente de los Franceses. Conexión con la A-VI desde Puerta de Hierro a Aravaca. Conectividad con el municipio colindante	Conectividad	El PDMC incorpora además de los ejes principales y enlaces que permiten la conexión el Puente de los Franceses dos itinerarios pertenecientes a la red secundaria (en estudio) que unen el Anillo Verde Ciclista con Aravaca. La red se ha trazado teniendo en consideración las propuestas planteadas por los municipios colindantes.
49	NO	general	Universidad Nacional de Educación a Distancia (Juan José Villalón Ogáyar)	Arganzuela, Centro, Moncloa / Aravaca	Se propone un itinerario que conecte la calle Segovia con la Ciudad Universitaria y la UNED .		Este recorrido es posible con la Red Básica propuesta utilizando los itinerarios que se desarrollarán con la ejecución del Plan Especial Río Manzanares.

4. APORTACIONES DE LAS DIFERENTES ÁREAS DE GOBIERNO DEL AYUNTAMIENTO.

Ultimado un borrador del documento del PDMC a partir de las alegaciones recibidas, se procedió en febrero de 2008 a su revisión por parte de las diferentes áreas de gobierno del Ayuntamiento de Madrid, las cuales realizaron las siguientes aportaciones:

Área de Gobierno de Economía y Empleo.

Coordinación General de Economía. Instituto Municipal de Consumo

Referencia	Sugerencia	Comentario
p. 14 del Documento Programas PDMC	6. del del El Reglamento Técnico de la denominada Ley de Accesibilidad ya ha sido aprobado	Se modifica la mención al borrador para citar el Reglamento aprobado
p. 41 del Documento Programas PDMC	6. del del Indicar que Metro ha anunciado la sustitución de torniquetes de acceso a sus instalaciones por puertas	No se conoce el alcance de esa iniciativa de Metro, pero el texto es genérico y propone la mejora del paso por los torniquetes.
p. 44 del Documento Programas PDMC	6. del del Se indica la conveniencia de modificar la denominación de tranvía sustituyéndola por la de metro ligero	Se incorpora la denominación de metro ligero allí donde hace referencia a las líneas así denominadas en Madrid
Capítulo Normativas, Documento Programas PDMC	2. del del Se indica la conveniencia de utilizar la denominación completa oficial de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano	Se sustituye la denominación abreviada de Ordenanza de Medio Ambiente por la administrativa y legal de Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano.
p. 104 del Documento Programas PDMC	6. del del Se indica la conveniencia de reflejar las actuaciones realizadas recientemente en la Casa de Campo	La mención a la Casa de Campo se hace aquí como hipotético punto de préstamo de bicicletas, no en relación a las infraestructuras viarias ciclistas.

Director Gerente de la Agencia de Desarrollo Económico "Madrid Emprende"

Referencia	Sugerencia	Comentario
General	Presencia de itinerarios ciclista en las áreas de actividad económica. Propone experiencia piloto en los nuevos desarrollos de Madrid con áreas industriales incorporadas (Valdecarros, Llanos y	El objeto del Plan Director es facilitar la movilidad Ciclista en todos los ámbitos de la ciudad y con este objetivo se ha diseñado la Red Básica. Por otro lado, el Plan contempla la conexión de los itinerarios ciclistas con las áreas intermodales desde dónde salen las lanzaderas a las áreas de

	Aguados).	<p>actividades económicas y centros de trabajo.</p> <p>Para casos más específicos y experiencias pilotos se pueden analizar su inclusión a través de la Comisión Interadministrativa de Seguimiento del Plan.</p>
--	-----------	---

Área de Gobierno de Familia y Servicios Sociales.

Referencia	Sugerencia	Comentario
General en todo el documento	En el diseño y construcción de la red de vías ciclistas se debe tener especialmente en cuenta a los/las usuarios/as más vulnerables para que puedan utilizarla de forma autónoma, tanto por las condiciones de seguridad así como con el fin de que permita la conexión con espacios de uso cotidiano (colegios, parques, polideportivos, centros culturales, etc).	La Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid está diseñada precisamente para satisfacer las necesidades de los y las ciclistas vulnerables, tal y como se puede comprobar en el documento 3 dedicado a explicar los criterios para la definición de dicha red.
General en todo el documento	En el diagnóstico de la Movilidad Ciclista en Madrid deberían aparecer los datos desagregados por sexos	En algunos casos las fuentes estadísticas publicadas no ofrecen esa diferenciación por sexo. En otros, como ocurre con las cifras de utilización de la bicicleta, las dimensiones son muy reducidas en la actualidad y, por tanto, su desagregación por sexos puede ofrecer una representación poco precisa de la situación actual.
General en todo el documento	Con carácter general, sería recomendable hacer una revisión del lenguaje de los documentos elaborados, de tal forma que incorporen un lenguaje no sexista, que se observa en la redacción en su conjunto.	Se ha realizado una revisión general de los documentos del Plan Director para verificar la adecuación del lenguaje, en especial de los capítulos que pudieran ser más sensibles como por ejemplo el dedicado al camino escolar.

Área de Gobierno de la Vicealcaldía.

Área de Coordinación Territorial.

Dirección General de Coordinación Territorial.

Servicio de Coordinación de Urbanismo y Medio Ambiente

Referencia	Sugerencia	Comentario
General	Necesidad de adecuación y equilibrio entre los nuevos itinerarios ciclistas y los usos, ocupaciones y aprovechamientos existentes en la vía pública, teniendo en cuenta en los proyectos, por ejemplo, la existencia de terrazas, quioscos de prensa y de venta de diversos productos, vados, etc.	Se considera muy importante la necesidad de que los proyectos tengan en cuenta los usos y aprovechamientos de la vía pública. En los trazados de los itinerarios principales ha sido considerada esta faceta al plantear las diferentes alternativas de diseño de las vías ciclistas.
Documento Programas 6.	Vincular los itinerarios ciclistas con las ordenanzas reguladoras de la vía pública	El programa del Plan Director de Movilidad Ciclista dedicado a la adaptación de las normativas municipales tiene también previsto considerar la revisión de las ordenanzas que regulan los usos y aprovechamientos de la vía pública a fin de facilitar el uso de la bicicleta sin menoscabo de otras funciones.

Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad.

Éste área de gobierno ha formado parte del denominado grupo motor del PDMC revisando los documentos que han sido elaborados a lo largo de todas sus fases de redacción. En particular ha existido un intenso trabajo técnico de debate sobre las características de trazado y diseño de la Red Básica de Vías Ciclistas, generándose numerosos documentos de propuestas al respecto.

En particular habría que citar el documento “Revisión de las Propuestas del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid de marzo de 2008 que recoge las observaciones del Departamento de Planeamiento Viario en lo referente a la viabilidad y cómo puede afectar cada uno de los itinerarios a la movilidad, con especial atención al tráfico, las condiciones de circulación y al estacionamiento en la vía pública.

Con fecha 28 de marzo de 2008 el Director General de Movilidad emite un Informe de Conformidad con el Documento Final del Plan Director de Movilidad Ciclista.

Además, el Coordinador de Seguridad de este Área de Gobierno, envió un escrito en el que solicitaba la participación de la Policía Municipal y, en particular, de la Unidad Técnica de Tráfico, integrada en la Inspección de Servicios de Tráfico, en la

ejecución del Plan Director de Movilidad Ciclista. El escrito también recordaba la elaboración de dos informes sobre la calidad de la señalización y las infraestructuras ciclistas de Madrid. Hay que señalar a este respecto, que está previsto que la Policía Municipal forme parte de la Comisión Interadministrativa de Seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista, tal y como se señala en el documento dedicado a sus Programas.

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad.

Diversas direcciones generales de éste área de gobierno han participado y elaborado sugerencias con relación al PDMC:

Dirección General de Sostenibilidad

Referencia	Sugerencia	Comentario
General	Percepción general extremadamente favorable a la elaboración y ejecución del PDMC. Proceso de elaboración adecuado que le hace un modelo de planificación para la sostenibilidad.	
Documento Programas 6.	Participación de la Dirección General a través de los Departamentos de Agenda 21 y de Educación para la Sostenibilidad en la ejecución del PDMC.	Está previsto que la Dirección General de Sostenibilidad forme parte de la Comisión Interadministrativa de Seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista, tal y como se señala en el documento 6 dedicado a sus Programas.
Documento Programas 6.	No se considera suficientemente desarrollada la intermodalidad con el transporte colectivo	El documento 6 de Programas del PDMC incluye varios capítulos dedicados a la orientación de los trabajos para el desarrollo de la intermodalidad, tanto en materia de infraestructuras como también en lo que atañe a las normativas.
Documento Programas 6.	Urgencia en la habilitación de aparcabicis	De acuerdo en que la creación de aparcabicis debe ser prioritaria. El programa correspondiente incluido en el PDMC está previsto, como propuesta, que se inicie en 2008 y progresivamente se vaya extendiendo conforme se normalice el uso de la bicicleta. El PDMC no entra a definir el Organismo competente en llevar a cabo esta acción dentro del Ayuntamiento pero si se manifiesta como algo prioritario y necesario.

Documento Programas	6.	Aprovechar las redes ciclistas previstas para comunicar mensajes de carácter ambiental	De acuerdo en que esa posibilidad esté presente a la hora de realizar las campañas correspondientes; sobre todo en la medida en que existe una fuerte interrelación entre los diferentes aspectos ambientales.
Documento Memoria de participación	7. de	Sólo se mencionan los aparcabicis con relación al distrito de Carabanchel	Hay varios Planes de Acción de distrito en los que también se menciona la necesidad de aparcabicis.

Dirección General de Coordinación y Dotación de Áreas Urbanas

Referencia	Sugerencia	Comentario	
Documento Programas	6.	Necesidad de coordinación a la hora de implantación de determinadas dotaciones sobre el espacio público como los sistemas de bicicletas públicas, sobre todo por la próxima convocatoria de un concurso de mobiliario urbano para 2009	De acuerdo en la necesidad de coordinación que se propone realice institucionalmente a través de la Comisión Interadministrativa de Seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista

Dirección General de Agua

Referencia	Sugerencia	Comentario
General	Tratamiento de las vías ciclistas entre bordillos para evitar encharcamientos	De acuerdo con la indicación que se remite a la fase de proyectos.

Dirección General de Calidad, Control y Evaluación Ambiental

Referencia	Sugerencia	Comentario
General	El proyecto se ajusta al Plan de Estrategia Local de Calidad del Aire para la Ciudad de Madrid 2006-2010	El Plan es una referencia fundamental para el PDMC

Dirección General de Patrimonio Verde

Referencia	Sugerencia	Comentario
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Estudiar detenidamente y en cada caso el incremento de arbolado viario para evitar que sea implantado en lugares inadecuados. Es imprescindible tener en cuenta el desarrollo adulto del árbol y el marco de plantación	De acuerdo en establecer criterios para evitar la implantación de arbolado en lugares inadecuados y, en particular, en incorporar los criterios establecidos en el “Manual de Plantación para el Arbolado de Viario de la ciudad de Madrid” en los proyectos de vías ciclistas.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Condiciones para la implantación de jardinería de protección de viario.	De acuerdo en atender los criterios de implantación de jardinería de protección en los proyectos de vías ciclistas derivados del PDMC.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Condiciones para la implantación de medianas en el viario	De acuerdo en atender los criterios de implantación de medianas en los proyectos de vías ciclistas derivados del PDMC.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Establecer una alternativa de trazado para los parques con cierre nocturno	De acuerdo.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Adaptar las vías propuestas a las existentes en caso de existencia de éstas.	De acuerdo en procurar esa adaptación, aunque en ocasiones la vía existente no se ha diseñado con criterios de uso cotidiano de la bicicleta, sino con criterios recreativos internos al parque y, por tanto, será necesario realizar modificaciones para su enlace con la red exterior.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	No variar las cotas ni la topografía de las zonas verdes	De acuerdo como criterio general de trazado.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Utilizar caminos o viales establecidos, sin atravesar plazas o zonas estanciales	De acuerdo como criterio general de trazado.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Adaptar los trazados ciclistas para el uso mixto de peatones y bicicletas. En el caso de que no sea	La opción de compartir la vía no siempre es la más cómoda y conveniente no sólo para los ciclistas, sino también para los peatones, pues

Referencia	Sugerencia	Comentario
ciclistas	posible ese uso mixto el trazado de la vía ciclista debe realizarse en los bordes de la zona verde evitando que forme frontera entre dos zonas del parque.	en ocasiones las diferencias entre ambos tipos de usuarios sugieren como más conveniente la opción de segregación. De acuerdo en que en caso de que no sea posible el uso mixto se aplique como criterio el de evitar la formación de barreras e interferencias con los peatones y los usos existentes en el parque.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Aprovechar las zonas ya asfaltadas o pavimentadas para el trazado de las vías ciclistas, reduciendo la superficie dedicada a los coches y al aparcamiento.	De acuerdo como criterio general de trazado.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Aprovechar las zonas de alumbrado existentes, en caso contrario las canalizaciones y arquetas deben realizarse sin ocupar más superficie de la zona verde.	De acuerdo como criterio general de trazado.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	Aprovechar los accesos existentes para el trazado de las vías ciclistas	De acuerdo como criterio general de trazado, aunque puede ocurrir en ocasiones que la reflexión generada por el trazado de la vía ciclista sugiera la conveniencia de abrir un nuevo acceso peatonal y ciclista. Este es el caso, por ejemplo, de la comunicación entre las dos zonas abiertas del Parque Juan Pablo II, fragmentadas en la actualidad por un viario motorizado y que no tienen correspondencia entre dos de sus accesos.
Documento 3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas	En caso de que sea necesario ocupar zonas verdes para el trazado de la vía ciclista se establecen una serie de requisitos con relación a: materiales, instalaciones, señalización, mobiliario urbano y plantaciones	Se incorporan a los criterios de trazado y diseño de las vías ciclistas que habrán de ser tenidas en cuenta a la hora no sólo del estudio de viabilidad, sino también de los proyectos de ejecución.

La Dirección General de Patrimonio Verde ha revisado también el trazado de cada uno de los itinerarios que conforman la Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid, estableciendo una serie de comentarios o requisitos que han sido tenidos en cuenta para aquellas que pasan por algunos parques o jardines históricos.

Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública.

Dirección General de Presupuestos

La Dirección General de Presupuestos ha aportado también una serie de comentarios referidos a las asignaciones presupuestarias de los distintos programas del PDMC.



ÁREA DE GOBIERNO DE OBRAS
Y ESPACIOS PÚBLICOS