

1.- ANTECEDENTES

El 24 de abril de 2025 se emitió Resolución de la Directora General de Carreteras por la que se aprueba el Proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid y se somete al trámite de información pública y audiencia, así como el Estudio Ambiental Estratégico.

El 9 de julio de 2025 se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el anuncio de la resolución, iniciándose así el periodo de información pública.

Se han recibido un total de 88 alegaciones, (correspondientes a 90 organismos y administraciones públicas), tanto de la Administración General del Estado, como de direcciones y organismos de la propia Comunidad de Madrid y de una comunidad autónoma limítrofe, y de los ayuntamientos de la Comunidad, así como de partidos políticos y colectivos ecologistas.

En total, 4 de la Administración General del Estado, 1 de la Confederación Hidrográfica del Tajo; 9 de distintos organismos y entidades de la Comunidad de Madrid y 1 de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha; 52, de los 179 municipios de la Comunidad, (una de las alegaciones es de tres ayuntamientos); 11 de partidos políticos y agrupaciones electorales; y 12 de asociaciones y colectivos ecologistas y otras entidades.

La mayor parte de las observaciones se refieren al contenido del Plan y a sus programas y propuestas de actuación, aunque mezclando en su enunciado, en algunos casos, observaciones de tipo funcional con ambientales. La variedad de las planteadas ha obligado a un ejercicio de clasificado y cribado de todas ellas, y a la adopción de criterios estrictamente técnicos para elaborar los informes de cada una.

Los planteamientos recurrentes de, sobre todo, los ayuntamientos afectados han sido, desde nuevas actuaciones de ampliaciones y duplicaciones en la red, a nuevas variantes y acondicionamientos de travesías, construcción de carriles bici, resolución de tramos de accidentes, peticiones de mejora de tramos, cesiones planteadas y erratas.

2.- CRITERIOS Y OBJETIVOS PARA SU ANÁLISIS

Los indicadores utilizados para su revisión y respuesta han sido los mismos que se han utilizado en el Proyecto del Plan, y se derivan de los Criterios y Objetivos fijados para la determinación de las necesidades y la definición de los Programas y Propuestas de intervención

Criterios y umbrales de Intervención relativos a la oferta viaria:

Se han definido los siguientes umbrales para determinar la **necesidad de intervención por geometría en una carretera:**

| | Principal | Principal | Secundaria | Local |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | DOBLE CALZADA | CALZADA ÚNICA | CALZADA ÚNICA | CALZADA ÚNICA |
| Ancho de plataforma | 2*8 m | 8 m | 7 m | 5,5 m |
| Radio de curvatura | 450 m | 450 m | 265 m | 130 m |
| Pendiente | 5% | 5% | 7% | 8% |

Además, debe cumplirse uno de los siguientes criterios para proponer una actuación de mejora de la geometría en un tramo concreto de la red:

- Longitud total en el tramo con incumplimiento del umbral establecido superior a 500 metros y longitud relativa respecto a la total del tramo con incumplimiento del umbral establecido superior al 30%.
- Tráfico superior a 1.000 vehículos/día

Con el fin de valorar la calidad del servicio prestado por la Red de Carreteras al transporte de viajeros/as y mercancías, se ha utilizado también como indicador el **nivel de servicio en la red**. Los umbrales propuestos se diferencian a su vez según el ámbito de actuación, siendo más restrictivos en el ámbito metropolitano.

| Umbrales | Ámbito metropolitano | | | |
|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| | Principal DOBLE CALZADA | Principal CALZADA ÚNICA | Secundaria CALZADA ÚNICA | Local CALZADA ÚNICA |
| Nivel de Servicio | E | E | D | D |
| Umbrales | Resto del Territorio | | | |
| | Principal DOBLE CALZADA | Principal CALZADA ÚNICA | Secundaria CALZADA ÚNICA | Local CALZADA ÚNICA |
| Nivel de Servicio | D | D | C | C |

Red Básica Ciclista:

Se ha definido la misma de acuerdo a la modificación de la **Ley de Carreteras de 22 de diciembre de 2022:**

Artículo 4 bis.

*1. Se considera Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid la integrada por todas las infraestructuras destinadas a la circulación de bicicletas **que se integran en un itinerario de interés regional cuya función en el sistema de transporte afecte a más de un municipio y que hayan sido declaradas como tales.***

2. La Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid tendrá entre sus fines:

- a) Convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana.*
- b) Integrar las principales localidades de la Comunidad de Madrid.*
- c) Facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista, permitiendo el acceso autónomo a los espacios naturales protegidos y a los lugares de mayor valor paisajístico y cultural.*
- d) Fomentar y facilitar la comunicación de las redes ciclistas locales con la Red Básica de Vías Ciclistas para asegurar la continuidad del itinerario ciclista.*

3. Adicionalmente a la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid, podrán existir otras redes ciclistas complementarias, impulsadas o promovidas por otras administraciones territoriales.»

Cuatro. Se añade una nueva letra h) en el artículo 7, con el siguiente contenido:

«h) La planificación, programación y diseño de las obras correspondiente a la red básica de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid, en tanto dichas vías ciclistas tengan la consideración de elemento funcional de las carreteras».

Además, el Plan analiza dos aspectos adicionales a la propia definición de la Red Básica Ciclista:

- **INDICE ACCIDENTES POR KM > 1,5**
- **Paralelismo y/o cruce con la red de bicicletas de montaña BTT.**

Necesidad de intervención por interferencia con núcleos urbanos (travesías):

Se establece un indicador compuesto por tres factores:

IMD vehículos de paso * Factor conflictividad * longitud travesía

Gracias a este indicador es posible dar prioridad a aquellas actuaciones más críticas en el Plan.

De esta manera, en este Informe de alegaciones sólo se han considerado de las respuestas recibidas, las propuestas de actuaciones que resuelven los problemas de geometría que no hayan sido detectados, problemas de capacidad de la red, así como de peligrosidad, posibles variantes, algunas actuaciones en travesías; la movilidad regional está en la base del Informe de Observaciones y por ello **las peticiones de actuaciones a escala municipal están fuera del alcance del Plan.**

3.- ANÁLISIS ALEGACIONES

A continuación, se analiza y se da respuesta a la alegación recibida. En *cursiva* de la respuesta del alegante, y en azul la respuesta de esta Dirección General.

AYUNTAMIENTO DE PEZUELA DE LAS TORRES

Ampliación de la anchura de la vía M234

Según los criterios de la CM, este tramo de la red local debería tener al menos 5,5 m de anchura, lo que se reconoce en el diagnóstico del Plan (Apartado 4.3.1.2.1) que no se cumple. Esto origina que haya determinados puntos en los que resulta necesaria la detención de vehículos pesados, para anticipar el cruce entre los mismos.

Por todo ello, PROPONEMOS: QUE SE INCLUYA EN EL PROYECTO DEL PLAN DE CARRETERAS 2025-2032 EL ACONDICIONAMIENTO DE LOS 2+2 KM DE LAS CARRETERAS M-234 Y CM-234, QUE UNEN PEZUELA DE LAS TORRES Y PIOZ, DE FORMA QUE SE HABILITEN ARCENES Y OTRAS ACTUACIONES, QUE PERMITAN CIRCULAR POR ELLAS DE FORMA MÁS SEGURA.

Se ha realizado una recogida de firmas de los vecinos para apoyar esta solicitud, reuniéndose un total de 95 formas. Estas hojas se adjuntan en el Anexo A.

El proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 ha analizado y diagnosticado los problemas de movilidad en la red de carreteras autonómica en base a parámetros de calidad de la red y transitabilidad, adecuación de la oferta/demanda en base al tráfico, accidentalidad ciclista, accesibilidad al territorio, travesías y tramos urbanos, integración en el medio ambiente y transporte interurbano.

Sobre estos parámetros de diagnóstico, se han establecido unos criterios generales de planificación de la red de calidad, seguridad, competitividad, sostenibilidad, innovación, coordinación y escalabilidad. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red.

La actuación propuesta en esta alegación no cumple con los criterios de diagnóstico ni con los objetivos e indicadores de intervención. Por lo tanto, no puede ser recogida en el proyecto del Plan de Carreteras.

Vía de circunvalación M234 oeste-M-225 sur y M-225 norte

QUE SE INCLUYA EN EL PROYECTO DEL PLAN DE CARRETERAS 2025-2032 LA FUTURA CONSTRUCCION DE LAS CIRCUNVALACIONES AL CASCO ANTIGUO DE PEZUELA, PREVISTAS EN EL PLAN GENERAL DE URBANISMO EN ELABORACION.

El proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 ha analizado y diagnosticado los problemas de movilidad en la red de carreteras autonómica en base a parámetros de calidad de la red y transitabilidad, adecuación de la oferta/demanda en base al tráfico, accidentalidad ciclista, accesibilidad al territorio, travesías y tramos urbanos, integración en el medio ambiente y transporte interurbano.

Sobre estos parámetros de diagnóstico, se han establecido unos criterios generales de planificación de la red de calidad, seguridad, competitividad, sostenibilidad, innovación, coordinación y escalabilidad. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red.

La actuación propuesta en esta alegación no cumple con los criterios de diagnóstico ni con los objetivos e indicadores de intervención. Por lo tanto, no puede ser recogida en el proyecto del Plan de Carreteras.

Se observa que la mayoría de las sugerencias realizadas NO están consideradas en el Proyecto de PLAN DE CARRETERAS recibido, por lo que se reiteran como alegaciones a este Proyecto.

Tramo Urbano de la M-225. (PP.KK. 22+500 a 23+850)

Este tramo no figura en el Anexo 6 como ficha de travesía y tramo urbano, siendo que:

1 – No reconoce en planos la delimitación de Dominio Público y Zonas de Protección de Carreteras respecto a alineaciones de fachada y realidad existente.

2 – No contempla planeamiento urbanístico vigente, con oportunos trámites de consulta, y la delimitación de cartografía SIT y Planea de la Comunidad de Madrid, de la Modificación de UA8 de 2007, en las que se planteaba efectuar una rotonda en este.

3 – Y en general, redunda en la seguridad de la vía su no percepción visual como travesía, siendo reivindicaciones históricas de esta administración, fundadas en razones no meramente estéticas:

- la percepción general de la vía como travesía urbana, con un acondicionamiento estético general,*
- el establecimiento de semáforos de velocidad y refuerzo de señalización*
- la adecuación de un itinerario peatonal seguro aprovechando las zonas verdes que constituyen la ZDPC de sus márgenes.*
- Contrarrestar los efectos negativos de obra la mejora de cruce de carreteras M225 c/v M234, de 2011, que pese a utilizar zona verde de desarrollo urbano, no implementó carril de detención en sentido decreciente de ambas carreteras; dando como resultado una mayor velocidad de acceso al tramo urbano de M225, así como ha ocasionado diversos alcances entre vehículos, convirtiendo este como punto sobre el que se han pedido adoptar medidas correctoras.*

El desarrollo de rotonda de acceso y confluencia con tramo de la Calle Santa Ana, y la correcta señalización de tramo, son proyectos de INTERSECCION a considerar a fin de minorar la percepción interurbana que reduzca velocidad de tramo, y riegos causados.

El Ayuntamiento ha hecho numerosos esfuerzos para esta percepción como son:

- la iluminación completa y permanente de tramo;*

- *el refuerzo de señalización de las inmediaciones e iluminación de puntos de paso y/o cruce de peatones (reforzado tras atropello mortal de 2018); o*
- *el acondicionamiento y mejora de determinadas entradas transversales con confluencia a la vía (Calle Mercurio, Calle Santa Ana, Calle Ronda e incluso zona ajardinada de la Calle Mayor en la confluencia de la M225 con la M234).*
- *y zonas de protección (paso peatonal entre Camino Santorcaz a Calle Mercurio, y acceso a inmuebles en margen izquierdo de pp.kk. 22+700 a 22+850, de margen derecho del pk.23+050; remodelación y reforzado de rejillas de imbornales de calles Mercurio y Ronda)*

Los semáforos de velocidad se han retrasado 5 años en instalación desde primera demanda, y aún hoy, sólo ha sido puesto uno en un único sentido (el contrario al que se produjo el mortal atropello de 2018). Y sólo se obtuvo un tramo de baranda tipo sol de 60m entorno a un paso de peatones que se suprimiera en el pk.23 en 2012, y la superposición de este en tramo de anteriormente doble bionda (paseo de margen izquierdo previo a tramo urbano ppkk.22+400 a 22+750), tras suprimir el paso de peatones que se encontrase habilitado en el pk.22+700 al Camino de Santorcaz.

El proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 ha analizado y diagnosticado los problemas de movilidad en la red de carreteras autonómica. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red, todas ellas enfocadas a mejorar la movilidad global de la región.

Sobre estos parámetros de diagnóstico, se han establecido unos criterios generales de planificación de la red de calidad, seguridad, competitividad, sostenibilidad, innovación, coordinación y escalabilidad. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red.

El tramo urbano propuesto en esta alegación no cumple con los criterios definidos por el plan. Por lo tanto, no puede ser recogido en el proyecto del Plan de Carreteras.

Por otro lado, la actuación propuesta en esta alegación es de carácter puntual y local y, por tanto, queda fuera del alcance regional del proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid.

No obstante, está actuación será evaluada y podrá ser tenida en cuenta en otros programas de actuación previsto en la Dirección General de Carreteras.

2. TRAMO URBANO DE LA M-234

- 1.- Identificado en el Anexo 6, la delimitación de DP y ZP de este no alcanza la totalidad de zona urbana del municipio. Limitándose a representar el tramo existente, y no el contemplado en desarrollo urbanístico desde 1987.*
- 2.- El mantenimiento e inversión de la Comunidad de Madrid, en este tramo (Calle Mayor y eje norte-sur) se ha limitado en la última década a reposición de asfalto (septiembre*

2020), y a la reparación por parches de algunos tramos de acera mediante reposición de plaquetas hidráulicas de cuatro pastillas.

- 3.-El Ayuntamiento ha reclamado y actúa paulatinamente en algunos tramos de competencia autonómica, existiendo zonas como el margen izquierdo entre los ppkk. 11+980 a 12+100 sobre los que es posible considerar de "itinerario peatonal seguro" por la acción municipal, siendo que el margen derecho de mencionado tramo adolece de tal consideración, suponiendo incluso riesgo para los viandantes cuya interposición de reclamación patrimonial por daños personales es cuestión de corto espacio de tiempo.
- 4.-En esta línea, y ante la ausencia de acera transitable en el margen derecho del p.k.11+900 (a la salida de la plaza del Ayuntamiento, y en itinerario a colegio público) conllevó la solicitud municipal de autorización para la ejecución de paso de peatones en el p.k.11+895, obtenido respuesta negativa, no compartida. La ausencia de acera en el pk.11+900, y estrechez de calzada hace recomendable la adopción de medidas complementarias de regulación ante la estrechez de calzada y la necesaria limitación de la velocidad de paso entramo de coexistencia peatonal. Redundan todas estas en la necesidad de regular la coexistencia con peatones, limitar la velocidad de paso y, en definitiva, sostener la necesidad de proyectar una variante de la M234, al oeste.
- 5.-En este aspecto, la Comunidad de Madrid debiera plantearse acometer o apoyar los proyectos municipales de adecuación peatonal tanto de Mayor-Norte, como de Mayor-Sur (ver figura 4). Siendo la fórmula de convenios de colaboración interadministrativa no reconocida durante el desarrollo de la PCCM.2025-2032.

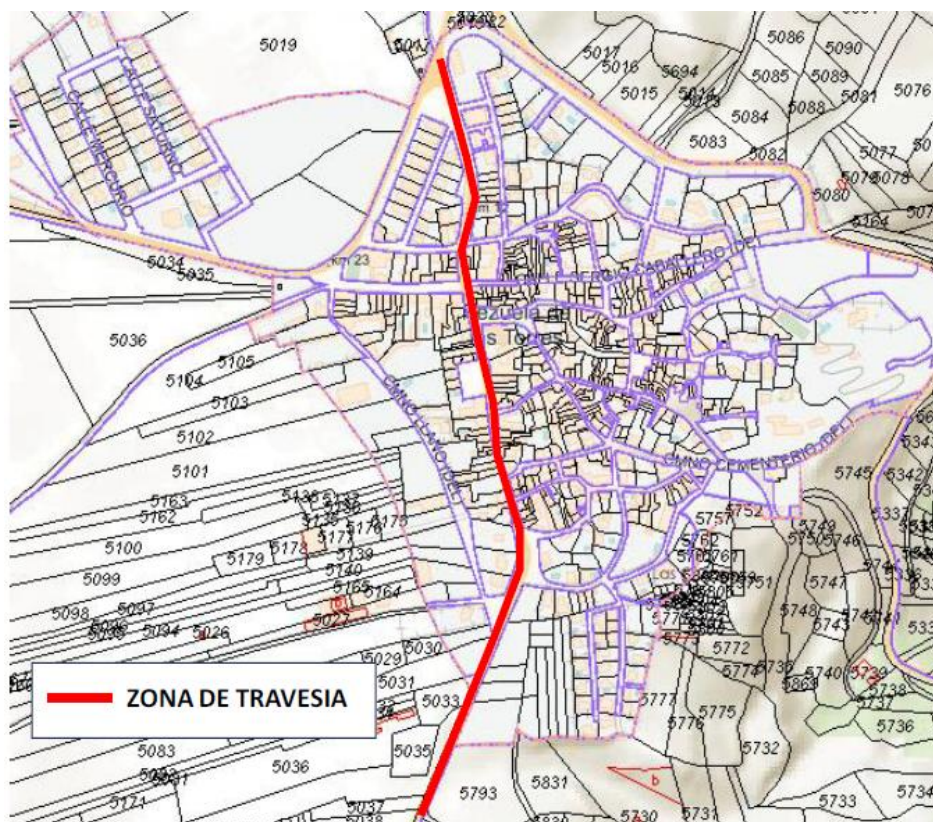
Por último,

- 6.-Reseñar la relación del tramo con la declaración de Bien de Interés Cultural de la Iglesia Parroquial, y la protección de esta y su entorno, bajo consideración del Decreto 155/2021 del Consejo de Gobierno (Expediente /CAM: BIC/0011/2020. Publicado en BOCM núm.164, de L.12-07-2021).

El Casco Antiguo, concebido como zona de protección arqueológica, se haya vertebrado por dos ejes trasversales (norte-sur, y este-oeste). La M225 que unía la ciudad de Alcalá de Henares con Pastrana, ya resultó sacada del casco urbano en épocas de la Diputación Provincial de Madrid (lo que sería el antiguo eje este-oeste, hoy interfaz de la M225); siendo que perdura el eje norte-sur, en confluencia con la senda galiana, paso estrecho del p.k.11+900, y por el entorno protegido del monumento BIC señalado.

En la figura 2 se refleja travesía vertebradora del municipio norte-sur

FIGURA 2.- TRAVESIA M234 / CALLE MAYOR DE PEZUELA DE LAS TORRES



El proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 ha analizado y diagnosticado los problemas de movilidad en la red de carreteras autonómica. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red, todas ellas enfocadas a mejorar la movilidad global de la región.

Sobre estos parámetros de diagnóstico, se han establecido unos criterios generales de planificación de la red de calidad, seguridad, competitividad, sostenibilidad, innovación, coordinación y escalabilidad. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red.

El tramo urbano propuesto en esta alegación no cumple con los criterios definidos por el plan. Por lo tanto, no puede ser recogido en el proyecto del Plan de Carreteras.

Por otro lado, la actuación propuesta en esta alegación es de carácter puntual y local y, por tanto, queda fuera del alcance regional del proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid.

No obstante, esta actuación será evaluada y podrá ser tomada en cuenta en otros programas de actuación previsto en la Dirección General de Carreteras. **3. INTERFAZ URBANO M-225**

Junto a las actuaciones de tramo urbano de la M-225, existe desde el pp.kk.23+200, al 23+800 una condición de ZDPC en interfaz con el casco urbano.

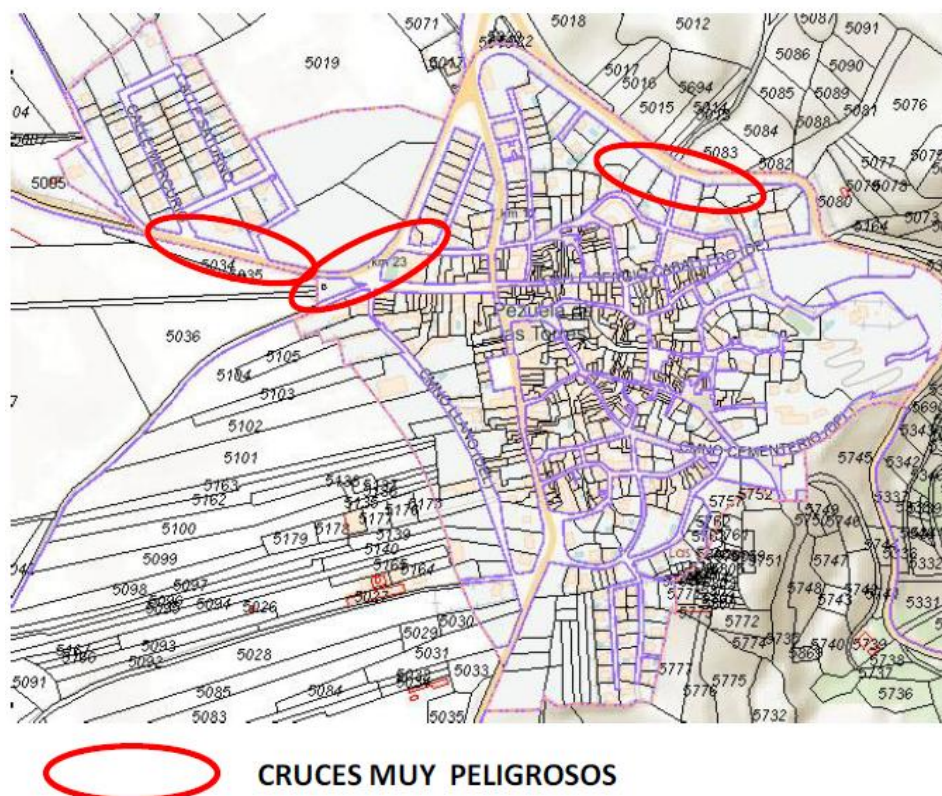
Se encuentra este interfaz entre los dos núcleos poblacionales del municipio: Pezuela de las Torres-Casco Antiguo, y Pezuela de las Torres-Los Caminos.

No encontrándose reflejada la travesía previa, tampoco se haya esta condición reconocida. Siendo recurrentes las reclamaciones de mejora de seguridad de la confluencia de la M225 con el Callejón Oseca y el camino de la Chaparra que da acceso a la Calle Camino de los Olivares (noreste).

El Ayuntamiento mejoró la iluminación y la zona de espera del paso de peatones en 2019, y en 2021 la Dirección General de Carretera instaló señalización S13 con aporte de iluminación solar, pero se tiene solicitado reconvertir las bandas sonoras a badenes de seguridad. Este tipo de medidas de incremento de seguridad en los interfaces, así como de uso de paseos peatonales disuasorios, no han sido reconocidas o contempladas en el PCCM.2025-2032.

La figura 3 refleja tramo urbano de M-225 (oeste) y punto crítico de interfaz (noreste).

FIGURA 3.- PUNTOS CRITICOS EN LA M-225 A NUCLEOS POBLACIONALES CRUCES MUY PELIGROSOS



El proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 ha analizado y diagnosticado los problemas de movilidad en la red de carreteras autonómica. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones

prioritarias para acometer en la red, todas ellas enfocadas a mejorar la movilidad global de la región.

La actuación propuesta en esta alegación es de carácter puntual y local y, por tanto, queda fuera del alcance regional del proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid.

No obstante, esta actuación será evaluada y podrá ser tenida en cuenta en otros programas de actuación previsto en la Dirección General de Carreteras.

4. INTERFAZ URBANO M-234

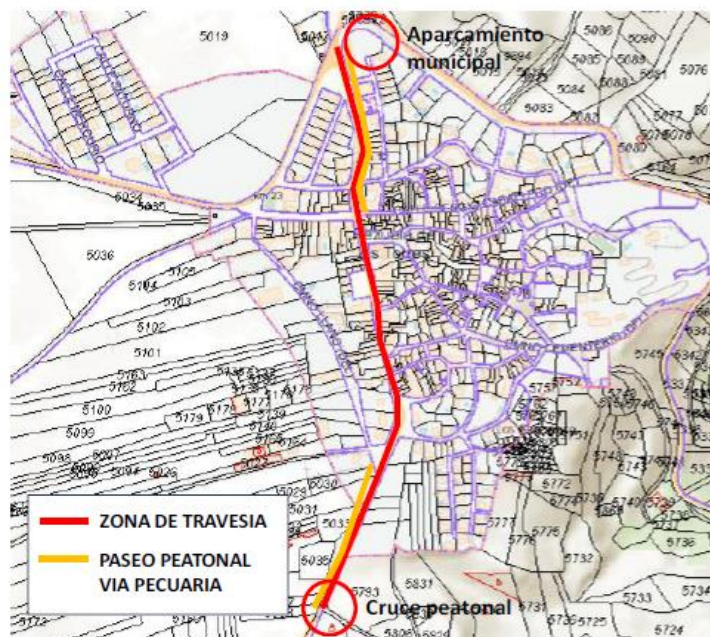
El Ayuntamiento ha colaborado, y mediado con particulares, en el deslinde de vías pecuarias con objeto de mejora de tramo de Mayor-sur (M-234, margen izq. pp.kk. 11+280 a 11+550); promoviendo el desarrollo de un paseo peatonal, disuasorio respecto al mal uso peatonal de la M-234.

El Anexo 6 de travesías del PCCM.2025-2034 no delimita esta zona de interfaz de ZDPC que supone la zona verde del margen derecho -sur-, coincidente con la UA5 de las NNSS de Planeamiento Urbano. Resultando este un primer punto como recomendable a reconocer, ante cualquier propuesta posterior sobre la zona, y en línea a la demandada consideración de circunvalación de enlace desde M-225 (pk.22+700) a M234-Sur.

Ha sido reconocido como ZDPC el apeadero de autobuses, ampliando esta zona sobre la anexa zona verde de la Unidad de Actuación 1, cuyo aprovechamiento de espacios en proceso de expropiación para la mejora de confluencia de las carreteras M-234 c/v M-225, de 2011, no ha sido compensado hasta la fecha. Resultando por contrario conveniente habilitar y/o señalar el cruce peatonal en dicha intersección de carreteras, en continuidad de vía pecuaria.

El "salero" de conservación de carreteras, frente a su actual ubicación en esta confluencia de carreteras M-225-M-234, ha sido solicitado su traslado a un mejor emplazamiento próximo al p.k. 11+250. Dado que se haya muy próximo al casco urbano, y resulta la zona sur más idónea, tanto por uso industrial de esta, como por encontrarse en la confluencia de carreteras y entrada al municipio.

FIGURA 4.- LIMITES DE TRAVESIA M234 / PARALELISMO VIA PECUARIA. ZONA DE TRAVESIA - PASEO PEATONAL -VIA PECUARIA. Cruce peatonal - Aparcamiento municipal



El proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 ha analizado y diagnosticado los problemas de movilidad en la red de carreteras autonómica. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red, todas ellas enfocadas a mejorar la movilidad global de la región.

La actuación propuesta en esta alegación es de carácter puntual y local y, por tanto, queda fuera del alcance regional del proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid.

No obstante, esta actuación será evaluada y podrá ser tenida en cuenta en otros programas de actuación previsto en la Dirección General de Carreteras. **5. TRAMO INTERURBANO M-225, (en relación con la M-233)**

Encontrándose el Municipio de Pezuela de las Torres en límite de provincia, entre los grandes ejes A-2 y A-3. Se solicita actualizar categoría completa a toda la M-225, y no solo a su tramo inicial. Pues dada la importancia radial de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid, el estado de vía obliga a los usuarios a bordear los límites de Castilla-La Mancha hasta acceder a la A-2 por Meco-Azuqueca, considerando que ha contribuido esto al mayor desarrollo socioeconómico de la zona guadalajareña del Henares, en contraposición a los esfuerzos económicos y de beneficios fiscales de desarrollo del Corredor del Henares, al cual tampoco alcanza nuestro término municipal.

*En consideración a las líneas de actuación del **Plan de Carreteras de Castilla-La Mancha PCCM 2025-2032**, y compatibilidad ciclista de la vía, debiera reconocerse el uso deportivo y masificado de la zona como rutas ciclistas de aficionados, actuando en consecuencia tanto de su ensanchamiento, dotación de arcenes a vía, como de fisuras y "escalones" en determinados tramos de municipios vecinos, como significativamente entre los pp.kk. 23 a 26.*

Resulta además reconocida su necesidad de intervención, por insuficiencia de radio, en el tramo final de vía (desde pk. 23+300 a fin), pero sólo en la alternativa conservadora, así como se reconoce no cumplir con pendientes en los umbrales fijados para su tipología más ambiciosa.

La carretera M-225 no presenta necesidades de actuación por ancho de plataforma insuficiente según los criterios establecidos por el Plan. En los pp.kk indicados (pk 22+500 al 23+850) se ha detectado un problema por radios de curvatura en la geometría del tramo. No obstante, dado que sólo fallaba por radios, se descartó la propuesta de actuación. Por otro lado, no cumple los criterios de Red Básica Ciclista.

Tal y como se recoge en la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el impulso de actividad económica y la modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, que modifica la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, se añade un artículo 4 bis donde se define la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid.

Según esta definición, se considera Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid la integrada por todas las infraestructuras destinadas a la circulación de bicicletas que se integran en un itinerario de interés regional cuya función en el sistema de transporte afecte a más de un municipio y que hayan sido declaradas como tales.

Adicionalmente, el Plan ha analizado la posible interferencia o paralelismo con las rutas BTT, así como la accidentabilidad ciclista, estableciendo una serie de indicadores y umbrales a partir de los cuales se proponen las actuaciones relativas a vías ciclistas en el Plan.

El carril bici solicitado no cumple los requisitos mínimos para formar parte de la Red Básica de Vías Ciclistas de acuerdo a los criterios definidos en el Plan.

6. TRAMO INTERURBANO M-234 (p.k.12+300 a fin de provincia)

Resulta reconocida una previa intervención de mejora entre los pp.kk.12+200 a 12+400, en 2012. Siendo la mejora de calzada, y la ampliación de ancho de plataforma, la principal demanda municipal desde hace décadas, tema principalmente tratado en las reuniones interadministrativas y de reiterado tratamiento plenario de este Ayuntamiento. Careciendo de delimitación de carriles ante el actual ancho de plataforma. El ancho mínimo de plataforma, para la red local, debiera ser establecido de modo genérico en un mínimo de 6m (como en Castilla-La Mancha), y no en 5,5m.

La falta de desarrollo radial de la M-233 y M-225 hasta límite de provincia, que permita un mejor desarrollo económico del municipio, debe ser subsanado al menos con la mejora de acceso y dependencia de vecinos a los usos de las carreteras y recursos de la vecina provincia de Guadalajara.

En el Plan Especial de Infraestructuras aprobado por Acuerdo de la Comisión de Urbanismo (Resolución de 31 de mayo de 2012, publicada en BOCM núm.139, de M.12-06-2012), para el “Proyecto de abastecimiento de Pezuela de las Torres”, se recoge las condiciones contenidas en informe de la D. Gral. de Carreteras, de 28 de febrero de 2011, referida a los cruces, ubicación de las canalizaciones e instalaciones auxiliares. Dicha obra se está llevando a fin de

*ejecución en la actualidad (ambos márgenes y cruce horizontal en el p.k. 13+100). **Debiendo plantearse la Comunidad de Madrid mejorar el acceso a reasfaltar a la Urbanización de los Caminos** (margen derecho, en obras y sin recepción), estando a tiempo de proporcionar al cruce los debidos carriles de detención, así como de aceleración y deceleración.*

El proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 ha analizado y diagnosticado los problemas de movilidad en la red de carreteras autonómica. En base a estos criterios, se han definido los objetivos e indicadores de intervención y como resultado se han propuesto las actuaciones prioritarias para acometer en la red, todas ellas enfocadas a mejorar la movilidad global de la región.

La actuación propuesta en esta alegación es de carácter puntual y, por tanto, queda fuera del alcance regional del proyecto del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid.

No obstante, está actuación será evaluada y podrá ser tenida en cuenta en otros programas de actuación previstos por la Dirección General de Carreteras.

7. OTRAS CONSIDERACIONES Y CARRETERAS DEL T.M. NO RECONOCIDAS.

No se reconocen las carreteras M-236 (CM-2028) o M-237 (CM-2004), objeto de cesión en explotación y conservación a la red comarcal de Castilla-La Mancha. No constan en mención, o enunciado alguno del Plan de Carreteras de Castilla-La Mancha PCCM 2025-2032.

Sí están mencionadas en la clasificación de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Estos convenios, que afectan directamente al desarrollo socioeconómico del territorio municipal, deberían ser participados por la administración local y, llegado el caso, compensados. Dada su relevancia local, e importancia respecto a la competencia autonómica diagnosticada, se considera que debieran encontrarse específicamente reconocidos en relación con la afección a la red de carreteras del ámbito espacial y geográfico declarado.

Los municipios afectados por el intercambio autonómico y compensación de tramos a gestionar deben ser parte concedora, y en su caso compensada; y su existencia, y proyección futura, conocida por los ciudadanos afectados por explotación de sus ZDPC y/o de vigilancia, así como por reclamaciones ante deficiencias de conservación o accidentes en vía.

Las carreteras M-236 y M-237 son de la Comunidad de Madrid, pero su mantenimiento y conservación lo hace la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha por Convenio suscrito con la Comunidad de Madrid en 3 de abril de 1998 en el que constan estas dos carreteras como obligación de ser conservadas por Castilla-La Mancha.