

Informe sobre la accidentalidad de la carretera M-501

Declaración de Interés Público de su desdoblamiento.

Otras consideraciones



Sierra Oeste
Desarrollo
S.O.S. tenible

Octubre, 2005

**Informe sobre la accidentalidad de la carretera M-501
Declaración de Interés Público de su desdoblamiento.
Otras consideraciones**

ÍNDICE

Introducción al presente informe	4
1.- Seguridad Vial en las carreteras cuya competencia es de la Comunidad de Madrid	5
1.1. Análisis de los datos de seguridad vial	5
1.2. Comparativa con el total de accidentes ocurridos en la Comunidad de Madrid	6
1.3. Conclusiones	9
2.- Seguridad Vial de la carretera M-501	10
2.1. Análisis de seguridad	10
2.1.1. Puntos Negros	10
2.1.2. Tramos Negros	10
2.1.3. Índices de peligrosidad	11
2.1.4. Tramos Concentración Accidentes	12
2.2. Conclusiones	13
3.- Siniestralidad de la M-501	14
3.1. Datos siniestralidad Dirección General Tráfico	14
3.1.1. Número y localización accidentes	15
3.2. Conclusiones	18
4.- Sobre las verdaderas causas de la siniestralidad	19

5.- Intensidad de tráfico en la M-501	21
6.- Medidas correctoras sobre el ecosistema	24
7.- Declaración de Interés General	26
8.- Otras consideraciones	26
8.1. Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Z.E.P.A. Encinares de los ríos Alberche y Cofio	26
8.2. Otras obras proyectadas en la M-501	27
8.3. Crecimientos urbanísticos en el área de influencia de la M-501	29
8.4. Prensa relativa a siniestralidad	30
8.5. Usuarios de la M-501	32
ANEXOS CITADOS	33

Introducción al presente informe

El pasado 21 de Julio de 2005 el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó declarar de Interés Público la duplicación de la carretera M-501 (1). Con posterioridad, fue difundida una nota de la Dirección General de Medios de Comunicación (2) donde se anunciaba la Declaración de Interés Público del desdoblamiento de la vía argumentando razones de seguridad y anunciando que se realizará con máximas garantías de respeto al Medio Ambiente y con medidas compensatorias. A fecha de hoy, la referencia que aparece en la página de la Comunidad de Madrid, sobre este proyecto, es el acuerdo del Consejo de Gobierno del 21 de julio, que denomina esta futura obra como “ensanche” (3).

Esta Declaración de Interés Público, inexplicablemente, no ha sido publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por lo que se tiene que hacer referencia a las notas difundidas a los medios de Comunicación por parte de la Dirección General de Medios de Comunicación de la Comunidad de Madrid.

El presente informe analiza los datos de tráfico y accidentalidad de la carretera M-501 a partir de los informes oficiales elaborados por la propia Comunidad de Madrid a través de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras (4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10) y los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico recogidos por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (11).

Todos y cada uno de los antecedentes utilizados en el informe han sido extraídos de las fuentes oficiales anteriormente mencionadas y se pueden contrastar en las citas que acompañan a cada dato.

El informe señala algunas patentes contradicciones detectadas en la Declaración de Interés General, así como algunos motivos esgrimidos que cuestionan tanto la Declaración de Interés General, que considera el desdoblamiento de la carretera M-501, como el propio desdoblamiento.

Tampoco resulta coherente la secuencia en el tiempo de esta Declaración de Interés General con la *“Resolución de 15 de abril de 2005, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se hace pública convocatoria de concurso, por procedimiento abierto, para la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia de: “Duplicación de calzada de la carretera M-501. Tramo: M-522 (Quijorna) a Navas del Rey”* publicada en el B.O.C.M. de 25 de abril (12) y la adjudicación de dicho contrato según figura en el B.O.C.M del sábado 13 de agosto de 2005 (13).

1.- Seguridad vial en las carreteras cuya competencia es de la Comunidad de Madrid

1.1. Análisis de los datos de seguridad vial

“La accidentalidad en las carreteras cuya competencia es de la Comunidad de Madrid, es decir, todas aquellas que discurren por la provincia de Madrid a excepción de las de la R.I.G.E (Red de Interés General del Estado) y vías urbanas de los distintos Ayuntamientos, según los datos obtenidos del análisis de los cuestionarios estadísticos de accidentes de circulación con víctimas suministrados por la Dirección General de Tráfico, y que dispone esta Dirección General de Carreteras...” (datos 2000 a 2004 agrupados en la siguiente tabla) (4)

CUADRO 1					
Accidentalidad por años en carreteras competencia de la Comunidad Madrid					
	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Puntos Negros</i>	24	23	28	40	13
<i>Tramos Negros</i>	114	110	114	159	178
Accidentes con víctimas	1.239	1.253	1.267	1.619	1.479
Accidentes mortales	95	108	91	87	70
Heridos leves	1.658	1.594	1.608	2.138	1.999
Heridos graves	409	339	395	390	304
Muertos	104	125	100	114	77
Total víctimas	2.171	2.058	2.103	2.642	2.380
I.M.D. vehículo/día	6.299	6.582	7.577	7.984	8.113
<i>Índice de peligrosidad</i>	20,71	20,54	17,68	21,93	19,57

“Para el estudio de la accidentalidad en las Carreteras de la Comunidad de Madrid, tendremos en cuenta los tres indicadores básicos de la Seguridad Vial...: (4)

Puntos Negros: Aquellos puntos kilométricos en los que se han producido tres o más accidentes con víctimas en el año de estudio. Para ello se han utilizado los cuestionarios estadísticos facilitados por la Dirección General de Tráfico.

Tramos Negros: son considerados como tales aquellos tramos de un kilómetros en los que se han producido tres o más accidentes con víctimas en el año de estudio, se ha seguido el mismo sistema y la misma procedencia de datos que se ha utilizado en los puntos negros.

Índice de Peligrosidad: Se han ido obteniendo los índices de los tramos de carretera comprendidos entre dos localidades o entre parte de ellas en el caso de que las mismas estuviesen muy distantes, mediante la aplicación de la fórmula:

$$I.P. = \frac{N \times 10^8}{365 \times L \times (I.M.D.)}$$

N es el número de accidentes con víctimas ocurridos en el tramo

L es la longitud del tramo en kilómetros

I.M.D. es la intensidad media diaria de cada tramo

Una vez hallados estos índices de cada tramo, se han agrupado los comprendidos entre unos valores que se señalan en el plano, mediante unas tramas que los diferencian según los índices obtenido.

Cabe señalar que en tramos de bajo volumen de tráfico y con baja I.M.D., aumenta mucho el valor del índice de peligrosidad, aunque el valor de N, no sea excesivamente alto”. (4)

Otros datos obtenidos en la biblioteca de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, son los mapas de “Tramos de Concentración de Accidentes. Se consideran T.C.A. en las carreteras pertenecientes a la Comunidad de Madrid, aquellos tramos de 1 km de longitud en los que el índice de peligrosidad y la frecuencia de los accidentes resultan más significativamente elevados que la media, en cada caso, de la clase de carreteras a la que pertenece... En todos los casos se impone la condición de que al menos se hayan registrado cinco accidentes en los cinco años en el tramo (uno al año como media en el periodo, ya que valores inferiores tienen una baja

significación estadística, y no ofrecerían una información de partida suficiente al estudiar las posibles medidas correctoras". (10) En el período 2000 – 2004, el número de Tramos de Concentración de Accidentes fue de 92.

Resultan reseñables las estadísticas de los “*Análisis de la Accidentalidad en las Carreteras de la Comunidad de Madrid*” (datos 2000 a 2004 agrupados en la siguiente tabla) (4)

CUADRO 2					
Causas Principales de Accidentes (en %) a veces interrelacionadas					
	2000	2001	2002	2003	2004
Infracción de normas	31	23,5	26,9	26,2	23,6
Velocidad inadecuada	-	23	24,6	25,5	26
Conducción distraída	27	30	22,2	28,5	31,2
Alcohol o drogas	-	4	4,9	-	-
Sin definir	-	-	-	10,4	8,7

"Los factores que intervienen en la accidentalidad no dependen únicamente de una sola variable, sino de multitud de ellas y todas íntimamente relacionadas entre sí. Entre ellas destaca, por encima de todas, una variable fundamental, que es la piedra angular sobre la que pivotan las demás, que es el factor humano". Accidentalidad año 2000. (4)

"Condiciones: Los accidentes se producen, al igual que en años anteriores, mayoritariamente en carreteras de la red principal, con señalización vertical y horizontal, anchura de calzada mayor o igual de 7 m, carriles de 3,25 a 3,75 m, arceles menores de 1,5 m y con separación de carriles y bordes; estando la superficie seca y limpia (82,5%), en pleno día (66,6%), con buen tiempo (84,3%) y con circulación fluida (94%). Sin encontrarse restringida la visibilidad (99,4%), existiendo la señalización de peligro o siendo innecesaria (88,4%), siendo buena la visibilidad de la señalización vertical (98%)" Accidentalidad año 2004. (4)

1.2. Comparativa con el total de accidentes ocurridos en la Comunidad de Madrid

Otros datos que permiten valorar mejor las cifras de accidentalidad de las carreteras dependientes del Gobierno Autonómico, son las estadísticas de los accidentes de circulación de toda la Comunidad de Madrid publicadas en el Anuario Estadístico 2005 de la C.M. de fuentes de la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior)(14), a excepción de los datos del año 2004, obtenidos en la página web de madrid.org (23).

CUADRO 3					
Accidentes en la Comunidad de Madrid					
	2000	2001	2002	2003	2004
Total accidentes con víctimas	13.314	13.401	12.936	13.806	12.752
Total muertos	391	385	366	358	300
Total heridos	18.706	18.667	18.168	19.674	18.148
Accidentes en zona urbana					
Total accidentes con víctimas	10.467	10.544	9.935	9.928	9.142
Total muertos	123	142	133	122	97
Total heridos	13.990	14.128	13.360	13.448	12.404
Accidentes en carretera					
Total accidentes con víctimas	2.847	2.857	3.001	3.878	3.610
Total muertos	268	243	233	236	203
Total heridos	4.716	4.539	4.808	6.226	5.744

Por último, dentro de las cifras de los accidentes en zona urbana, los ocurridos en el municipio de Madrid (Anuario Estadístico 2005 del Ayuntamiento de Madrid) (15).

CUADRO 4			
Accidentes de tráfico urbano del Ayuntamiento de Madrid			
	2002	2003	2004
Total accidentes	19.716	20.437	19.863
Total muertos	94	78	77
Total heridos	12.611	13.054	12.165

1.3. Conclusiones

- En el año 2004, con relación al año anterior, en las carreteras dependientes de la Comunidad de Madrid, bajan todos los parámetros de accidentalidad a excepción de los Tramos Negros, que aumentan.
- El descenso más acusado se registra en el número de Puntos Negros, Muertos y Heridos Graves.
- Las causas principales de accidentes en estas carreteras, que aumentan su índice progresivamente desde el 2000, son: velocidad inadecuada y conducción distraída.
- En el total de accidentes ocurridos en la Comunidad de Madrid en 2004, también se aprecia una reducción de las cifras en todos los parámetros respecto al 2003.
- En el 2004 y respecto a los últimos 5 años, se produjo el menor número total de accidentes, muertos y heridos, manteniendo esta tendencia en los accidentes en zona urbana, y los muertos en carretera. El número de accidentes y heridos en carretera se mantuvo en 2004 dentro de la media de 2000 a 2004.
- También ha descendido en 2004 el número de accidentes, muertos y heridos en los accidentes urbanos del Ayuntamiento de Madrid respecto a 2003.

2.- Seguridad vial de la carretera M-501.

En la Declaración de Interés General, “*el Gobierno de la Comunidad de Madrid atiende a los criterios de seguridad para solucionar el tramo más peligroso, y la duplicación reducirá los accidentes entre Quijorna y Navas del Rey. Según los estudios de tráfico realizados, el tramo que no está duplicado es uno de los más peligrosos de toda la Comunidad de Madrid, además de ser objeto de congestiones de tráfico, especialmente durante los fines de semana y en verano*”. Dirección General de Medios de Comunicación de la Comunidad de Madrid (2).

2.1. Análisis de la seguridad vial de la M-501.

Según los criterios de los informes de Accidentalidad de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid (años 2000 a 2004), (4) existen tres indicadores básicos de la seguridad vial: **puntos negros, tramos negros e índice de peligrosidad.**

Se han usado cada uno de estos tres indicadores, ya definidos anteriormente, para valorar la seguridad vial de la M-501.

2.1.1.- Puntos negros en la M-501. Según los informes elaborados por la propia Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, en el periodo 2000-2004 no ha habido ningún punto negro en el tramo de carretera que se pretende desdoblarse. De hecho, no se ha detectado ningún punto negro en toda la M-501 en los 3 últimos años (4 y 7). En los años 2000 y 2001, aparecía un punto en el km 59,3 (intersección de la M-501 y la N-403 en S. M. Valdeiglesias) que fue resuelto con una rotonda.

2.1.2. Tramos negros en la M-501. Según los informes elaborados por la propia Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, el número de tramos negros en el itinerario de carretera del proyecto de referencia (desdoblamiento de la M-501 entre Quijorna y Navas del Rey), es sensiblemente inferior al número de tramos negros existentes en el tramo actualmente desdoblado. Llama la atención el crecimiento significativo, en el año 2004, de tramos negros y número de accidentes que han ocurrido en la parte desdoblada, mientras que en el resto de la carretera no repunta ninguno de estos valores, siendo incluso más bajos que en alguno de los años anteriores.

CUADRO 5					
Relación de tramos negros de la M-501					
	2000	2001	2002	2003	2004
P.K. / nº	1 / 3	4 / 4		4 / 3	0 a 3 / 30
accidentes	2 / 3			15 / 3	4,4 / 3
Tramo	5 / 3			21 / 3	6,1 / 3
desdoblado					10,2 / 4
					11,6 / 3
	(*)	(**)	(***)		14,3 / 4
<hr/>					
P.K. / nº	31 / 3	26 / 3	28,2 / 3		24,2 / 3
accidentes		27 / 3			31,2 / 4
Tramo		52 / 4			
propuesto					
desdoble					
<hr/>					
P.K. / nº	45 / 3	52 / 4		40 / 6	53,6 / 4
accidentes	46 / 4	59 / 3		46 / 3	
resto vía	59 / 5			48 / 4	

(*) En el año 2000, M-501 se denominaba a la carretera que pasa por Villaviciosa de Odón (hoy M-506) estando en este tramo duplicada la vía. El número de accidentes corresponden a este tramo.

La actual M-501, llamada entonces M-511 pasando por Boadilla hasta la M-40 no tenía tramos negros.

(**) Este año la M-501 cambia de ser carretera de Alcorcón – Plasencia a M-40 (Montepríncipe) – Plasencia.

(***) Según datos de la C.M. año de entrada en servicio del desdoblamiento de la M-501.

Los propios informes de la Comunidad de Madrid recogen que: “*respecto a los tramos negros, éstos se encuentran mayoritariamente en vías de alta velocidad y gran capacidad, como son las de la zona sur y las del área metropolitana. La carretera de Colmenar Viejo mantiene un número similar de tramos al de años anteriores.*

Por otro lado, existen áreas de la Comunidad de Madrid que continúan casi totalmente libres de puntos negros y tramos negros, como son la zona norte, la zona sureste y la zona suroeste”. (Accidentalidad, años 2000, 2001, 2002. Consejería de

Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, D.G.C., Comunidad de Madrid). La carretera M-501 se localiza en la zona suroeste de la Comunidad de Madrid.

2.1.3. Índice de Peligrosidad de la M-501. El índice de peligrosidad es un parámetro muy significativo, que se obtiene a partir de la fórmula ya mencionada anteriormente.

$$I.P. = \frac{N \times 10^8}{365 \times L \times (I.M.D.)}$$

N es el número de accidentes con víctimas ocurridos en el tramo

L es la longitud del tramo en kilómetros

I.M.D. es la intensidad media diaria de cada tramo

Este índice establece el siguiente rango de peligrosidad, al que en su representación gráfica le corresponde un color (9):

Verde: menos de 50

Azul: de 50 a 99

Negro: de 100 a 149

Amarillo: de 150 a 199

Naranja: de 200 a 299

Rojo: más de 300

Sin color: Carretera sin accidentes

Según los mapas de Índices de Peligrosidad de la Comunidad de Madrid, años 2000 a 2004 (9), el índice de la M-501 se mantiene en el rango inferior, **menos de 50**, siendo este valor igual en el tramo desdoblado que en el proyecto de referencia, a excepción del último año, que en el P.K 2, correspondiente al polígono Ventorro del Cano y **ya desdoblado**, aumenta de índice pasando al azul, de **50 a 99**).

2.1.4. Tramos de Concentración de Accidentes en la M-501. En los mapas de situación de los mismos, años 2001 a 2004 (10), no figura ningún tramo con esta denominación en toda la M-501, a excepción del PK. 59 (cruce con M-542 a Cadalso de los Vidrios, resuelto con una glorieta) que aparece en el 2004.

Para establecer este valor es imprescindible un histórico de 5 años, por lo que no es posible evaluar el tramo desdoblado en este parámetro.

2.2. Conclusiones sobre la Declaración de Interés General del desdoblamiento y su seguridad vial.

Teniendo en cuenta el análisis de los indicadores básicos de seguridad vial en la carretera M-501, que se extraen de los informes oficiales de la Comunidad de Madrid, se concluye que:

- Los datos oficiales de la Comunidad de Madrid no revelan que la carretera M-501 sea una “carretera peligrosa”, y mucho menos que el tramo de referencia sea uno de los más peligrosos de toda la Comunidad, tal como establece la Declaración de Interés General.
- En el tramo previsto de duplicación, no existen Puntos Negros, sólo 2 Tramos Negros (de 178 en las carreteras de la Comunidad) y su Índice de Peligrosidad es similar al de otras carreteras de su misma categoría, que además se establece dentro del rango de menor peligrosidad (menos de 50).
- El tramo referencia del proyecto no presenta indicadores de seguridad vial peores que el tramo desdoblado, por tanto no existe ningún criterio objetivo que argumente que el desdoblamiento del tramo de referencia vaya a aumentar la seguridad respecto al ya desdoblado.
- Los 22 km. desdoblados registran en 2004 un significativo aumento de Tramos Negros en relación con el año anterior (8 T.N. con 47 accidentes en 2004 frente a 3 T.N. con 9 accidentes en 2003).
- También en el tramo desdoblado y concretamente en el intervalo de los km 0 a 3, a la altura del polígono Ventorro el Cano, el Índice de Peligrosidad asciende un grado (sobre 6), pasando de “menor de 50” a “de 50 a 99”.

3.- Siniestralidad de la carretera M-501 y del tramo a desdoblarse.

En la Declaración de Interés General, “*Los índices de mortalidad (víctimas mortales por vehículos y por kilómetro) y de peligrosidad (accidentes con víctimas por número de vehículos y kilómetros) son inferiores en la autovía en un 85,5% y en un 52,1% respectivamente respecto a la carretera convencional. Además, se ha experimentado una notable disminución tanto en mortalidad en los accidentes como en su número en los años 2002 y 2003 coincidiendo con la puesta en servicio del tramo de carretera duplicada, y es que en la autovía las colisiones entre vehículos disminuyen un 80%, porque se tiene un control total de los accesos a la misma, con intersecciones a distinto nivel, y porque no hay adelantamientos que invadan el sentido contrario. Por lo tanto, existe mayor riesgo de sufrir un accidente si se circula por la carretera M-501 en su trazado de vía convencional que en su trazado de autovía, ya que circulando a partir del kilómetro 22 en adelante (desde Quijorna) el riesgo de sufrir un accidente es un 52% mayor que en el tramo desdoblado*”. (Dirección General de Medios de Comunicación de la Comunidad de Madrid. (2)

3.1. Datos de siniestralidad de la M-501 del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico.

En la Declaración de Interés General existen algunas omisiones que son importantes de reseñar. Por ejemplo, no se ha tomado una serie histórica para elaborar los índices de mortalidad y peligrosidad. Sorprende el hecho de que exclusivamente se tomaran los datos de los años 2002 y 2003 para elaborar dichos índices cuando los de 2004 ya estaban disponibles en la fecha de Declaración. Revisando las estadísticas del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (11), se puede comprobar que en el año 2004 (que no ha sido tenido en cuenta para los índices), el número de muertos en el tramo desdoblado asciende a 4 (nº de partes 15561,00784, 00785, 00787), mientras que el número de muertos en el tramo que se pretende desdoblarse es de 3 muertos (nº de partes 05877, 00789 y 09916). Si incluimos este último año, los resultados de los índices de mortalidad y peligrosidad cambian sensiblemente en ambos tramos.

Esta peculiar elección de los años utilizados como referentes (2002 y 2003) tiene dos irregularidades que invalidan las estimaciones que intentan justificar la Declaración de Interés General:

- En el año 2002 se produce “*la puesta en servicio de la carretera M-501 (Ruta de los Pantanos) entre la carretera M-40 y Quijorna, correspondiente a la modalidad de peaje en sombra*” Informe Tráfico 2002 de la D.G.Carreteras (5),

con lo que resulta prácticamente imposible sacar datos concluyentes de una carretera que parte del año estuvo en obras.

- Según los datos de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, en el año 2003 (11), la M-501 registró un total de 5 muertos, mientras que el Informe de Tráfico de la Dirección General de Carreteras de la C.M. (5) relaciona 7 fallecidos. Puesto que, tal y como cita la Comunidad de Madrid textualmente, “según los datos obtenidos del análisis de los cuestionarios estadísticos de accidentes de circulación con víctimas suministrados por la Dirección General de Tráfico, y que dispone esta Dirección General de Carreteras...” sus fuentes parten del Ministerio del Interior, daremos validez al número de 5 como los fallecidos en el año 2003 en la M-501.

La falta de rigor en la toma de datos por parte de la Consejería de Transportes e Infraestructuras desvirtúa por completo los argumentos de siniestralidad en que se fundamenta la Declaración de Interés General.

3.1.1. Número y localización de víctimas mortales

Los datos remitidos por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, de la Dirección General de Tráfico (11), en el que los accidentes aparecen reflejados con más concreción, permiten una mejor perspectiva de la accidentalidad en la M-501.

CUADRO 6					
Datos con la accidentalidad del total de la M-501 (72 Km)					
	2000	2001	2002	2003	2004
Muertos	6	10	6	5 (*)	9 (*)
H. Leves	118	102	73	83	101
H. Graves	45	28	20	32	28
Víctimas	169	140	99	122	138
Accidentes	76	63	53	76	72

(*) Se ha detectado que la cifra de muertos de los años 2003 y 2004 no coinciden en los datos que suministra la Comunidad de Madrid y la Dirección General de Tráfico,

siendo 7 para el 2003 y 8 para el 2004 según los informes de la C.M. Por los motivos ya expuestos, se validan los datos de la D.G.T.

Por último, determinar el número de los datos principales ocurridos en los diferentes tramos de la carretera según esté desdoblado en la actualidad, proyectado su desdoblamiento y el resto.

CUADRO 7					
Nº de accidentes con víctimas según tramo de la M-501					
	2000	2001	2002	2003	2004
Total	76	63	53	76	72
Desdoblado actualmente	35	28	28	35	35
Desdoblado previsto	19	17	11	18	18
Sin previsión desdoble	22	18	14	23	19

CUADRO 8					
Nº de muertos según tramo de la M-501					
	2000	2001	2002	2003	2004
Total	6	10	6	5	9
Desdoblado actualmente	2	2	1	1	4
Desdoblado previsto	3	8 (*)	3	3	3
Sin previsión desdoble	1	-	2	1	2

(*) En un mismo accidente, fallecieron 5 personas.

CUADRO 9					
Nº de heridos graves, según tramo de la M-501					
	2000	2001	2002	2003	2004
Total	45	28	23	36	28
Desdoblado actualmente	19	15	12	8	9
Desdoblado previsto	12	6	8	13	11
Sin previsión desdoble	14	7	3	15	8

CUADRO 10					
Nº de heridos leves, según tramo de la M-501					
	2000	2001	2002	2003	2004
Total	119	102	77	95	101
Desdoblado actualmente	60	28	45	40	51
Desdoblado previsto	26	44	12	27	24
Sin previsión desdoble	33	30	20	28	26

3.2. Conclusiones

- La singular toma de datos de referencia por parte de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en cuanto a los años citados y cifras de víctimas mortales, cuestiona la veracidad de las estadísticas base de la Declaración de Interés General.
- A pesar de haberse conseguido un descenso de accidentes y víctimas en el año 2004 respecto al 2003 en todos los cómputos autonómicos e incluso estatales, en el tramo desdoblado se incrementa significativamente el número de víctimas mortales (de 1 en 2003 a 4 en 2004) mientras se mantiene el número de accidentes.
- En el último año y dentro del tramo desdoblado, aumentan el número de heridos leves (de 40 a 51), que sin embargo descienden en el resto de la carretera.
- Contrariamente a lo que se dice en la Declaración, el número de accidentes entre 2002 y 2003 ha aumentado significativamente pese a la puesta en servicio del tramo desdoblado (de 53 en 2002 a 76 en 2003 en total y de 28 a 35 en el tramo desdoblado).

4.- Sobre las verdaderas causas de la siniestralidad en las vías.

Es necesario, por tanto, saber si realmente el desdoblamiento de una carretera supone una disminución de la mortalidad, tal como se extrae como conclusión en la Declaración de Interés General.

Por ello, se precisa saber si las carreteras convencionales de un carril para cada sentido es razón para tener una alta mortalidad en una carretera de la Comunidad de Madrid. Analizando los datos de todos los informes de Accidentalidad de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, se puede observar que, según las diferentes tablas que se presentan en los informes anuales, las principales causas de accidentalidad de las carreteras madrileñas no se deben al estado y características intrínsecas de la carretera sino al factor humano (entendiendo como tal la distracción, el incumplimiento de normas, la velocidad inadecuada, el alcohol, etc.) (Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la C.M. 2000 a 2004) (4).

De hecho, no se puede relacionar número de muertos con desdoblamiento porque la carretera dependiente de la Comunidad de Madrid con más muertos es una vía desdoblada, la carretera de Colmenar Viejo (M-607).

En el caso de la M-501, los datos obtenidos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial apuntan que las causas de las muertes en el tramo desdoblado guardan más relación con salidas de la vía, mientras que en el tramo que se pretende desdoblar predominan las colisiones. La conclusión que se puede sacar de estos datos es la mismo a la que se refieren los informes de la Comunidad de Madrid; ***“Los factores que intervienen en la accidentalidad no dependen únicamente de una sola variable, sino de multitud de ellas y todas íntimamente relacionadas entre sí. Entre ellas destaca, por encima de todas, una variable fundamental, que es la piedra angular sobre la que pivotan las demás, que es el factor humano”***. Accidentalidad 2000 (4).

La accidentalidad en la M-501 no se corresponde con las características de la vía siendo el factor humano la principal causa. Por esta razón, la estrategia para disminuir la peligrosidad de una carretera (en este caso la M-501), está relacionada con la educación vial y no con la duplicación de carriles.

A esta conclusión llega el diario ABC, 2 diciembre de 2004 (24): ***“El tráfico se cobra 429 vidas menos de enero a noviembre con respecto a 2003. Razones para este descenso: Controles más rigurosos de alcoholemia y de exceso de velocidad, campañas de concienciación, uso obligatorio de sillas especiales para niños, chalecos reflectantes ..”***

Y la misma línea de orientación mantiene la entrevista a Remy Heitz, Delegado Interministerial de Seguridad Vial del Gobierno Francés, publicada en el diario ABC , 27 de junio de 2004 (21):

“Hace poco tiempo en Francia éramos los peores alumnos de Europa en seguridad vial. Si hemos reducido el 20,8 % de víctimas en 2003 es porque hemos hecho evolucionar los comportamientos, gracias a una aplicación muy rigurosa de la ley: reducción de velocidad, menor consumo de alcohol, más cinturón de seguridad. La clave está en hacer respetar las reglas con medios sencillos”.

“Ayer me di cuenta de que los coches en Madrid van embalados: el control de velocidad se tiene que reforzar.”

“Ahora sabemos que si se rebajara la velocidad media un 10%, conseguimos hacer bajar la cantidad total de accidentes un 40%. La velocidad es una palanca impresionante para bajar la mortalidad en carretera”.

“Los medios nos ayudan y califican a los malos conductores como “asesinos de la carretera”.

“Queremos estigmatizar a los locos de la carretera”.

Con ciertas similitudes, Concepción Dancausa, Presidenta de la Asamblea de Madrid publica una columna en el diario ABC, 5 de junio de 2004 (22):

“La Organización Mundial de la Salud declaró el 2004 Año Internacional sobre los Accidentes que se pueden prevenir... bajo el lema La Seguridad Vial no es Accidental”.

“La mitad de las víctimas en carreteras suelen ser jóvenes y adolescentes, grupos de población en los que confluyen factores de riesgo añadidos como la inexperiencia al volante, o el consumo de alcohol y drogas durante el fin de semana”.

“Ojalá sean capaces los periodistas y los medios de comunicación de convencernos que la seguridad no es sólo cuestión de suerte, sino que cada uno de nosotros decidimos”.

Por obvio, añadimos la necesaria implicación de la industria automovilística en la reducción de accidentes, por una parte limitando la velocidad de serie y, por otra, descartando campañas publicitarias que son un atentado al sentido común de la seguridad vial.

5.- Intensidad de Tráfico de la M-501.

La Declaración de Interés General recoge que “según los estudios de tráfico realizados, el tramo que no está duplicado es uno de los más peligrosos de toda la Comunidad de Madrid, además de ser objeto de congestiones de tráfico, especialmente durante los fines de semana y en verano”. (2)

Una vez analizados los datos oficiales, que no permiten llegar a la conclusión de la Consejería de Obras en los términos de peligrosidad de la M-501, se revisa el argumento de la congestión circulatoria.

El punto de partida en este análisis es el PK. 22.1, donde termina el desdoblamiento y la M-501 continúa como vía convencional. En este lugar, la DGT tiene una estación de toma de datos sobre la circulación de los vehículos: intensidad, velocidad media y máxima.

Se ha escogido una semana al azar, la del 14 al 21 de septiembre de 2005. La gráfica obtenida permite estudiar el comportamiento en este punto, con las siguientes conclusiones:

- De lunes a viernes y de 7.00 a 20.00 h. aprox., circulan entre 300 y 500 veh./h. en cada sentido con un pequeño pico en horas punta de 700 veh./h.
- Los fines de semana hay un incremento, en las horas centrales del sábado, del flujo que se dirige a San Martín y poca variación con respecto al resto de la semana en sentido Madrid.
- El domingo, el tráfico sentido San Martín es muy similar al del sábado. En cambio, en sentido Madrid, durante cinco horas aproximadamente, el caudal de vehículos fluctuaba entre los 1.300 – 1.500 veh/h.

Cifras muy lejos de las proclamadas por la Sra. Aguirre tras su encuentro con el Presidente de la Comunidad de Castilla y León en Ávila “*un objetivo para esta legislatura es la eliminación de los puntos negros de esta carretera por la que transitan a diario 30.000 ciudadanos*” El País de 14 de julio de 2004 (25)“.

Si el tramo que pretende desdoblar no ha tenido puntos negros en los últimos cinco años, y los 30.000 ciudadanos diarios sólo podrían ser ciertos si todos los vehículos que circulan por el P.K. 22,1 (el de referencia) fueran monovolúmenes repletos de ocupantes (suceso poco probable), habría que plantear una duda razonable a las intenciones esgrimidas por la Sra. Presidenta de la Comunidad de Madrid.

El Sr. Granados, Consejero de Transportes e Infraestructuras en el momento de estas declaraciones publicadas en el diario El Mundo en agosto de 2004, recalca la intensidad de tráfico y de accidentalidad en la M-501 *“El objetivo es reducir la siniestralidad que presenta la vía, por la que circulan a diario cerca de 30.000 vehículos y más de 40.000 los fines de semana. Hay una media de nueve muertes al año en 40 kilómetros. Es un índice muy elevado”*. De la densidad de tráfico, no hay nada más que añadir. Aritméticamente, respecto al número de víctimas mortales, los datos de media de los 4 años anteriores corresponden a algo menos de 7 en 72 kms. de carretera.

La mayor densidad de tráfico durante los fines de semana y verano, en ocasiones con retenciones, es una característica habitual de todas las vías de acceso a la capital de Madrid y zonas de interés turístico, independientemente de que la vía esté desdoblada o no. Es más, los mayores embotellamientos se producen en las grande vías de acceso a Madrid. Por tanto, las puntuales congestiones de tráfico en la M-501 no se van a solucionar con el desdoblamiento de la vía, máxime si se observa el aumento del parque automovilístico y la dependencia, cada vez mayor, del transporte privado.

CUADRO 8			
Parque automovilístico y % de incremento			
	1995	2003	Incremento
Total vehículos nacional	18.847.245	25.169.452	33,5 %
Total vehículos C. Madrid	2.279.669	3.593.256	57,6 %

Fuentes: Informe Tráfico 2004 de la C.M. Dirección General de Carreteras (5)

El modelo de expansión urbanística en la Comunidad de Madrid no hace sino fomentar la densidad de tráfico. Así lo reconoce el Informe de Tráfico 2004 (5) :

“Muchas carreteras han incrementado el tráfico debido al fuerte desarrollo urbanístico que han experimentado varios municipios, fenómeno bastante común en la Comunidad de Madrid”.

Este “prototipo de crecimiento” es criticado por el arquitecto Norman Foster en la III Conferencia Internacional Automoción y Urbanismo “Europa: la ciudad ideal”, celebrada en Madrid el 27 de octubre de 2004 y recogida en el diario ABC de esa fecha (25): *“Foster analizó el futuro del desarrollo urbano, señalando que el urbanismo incontrolado de baja densidad y la imparable dependencia del automóvil son*

insostenibles” En esa mismas Jornadas, Rafael Moneo declara “El coche es el invento que mejor refleja las contradicciones de nuestro mundo... al tiempo que nos acerca a la naturaleza y nos hace más libres al permitir movernos donde y cuando queremos, también nos hace caer en la trampa de un consumo brutal de energía. Es nuestra bestia negra, el gran depredador”.

También el Observatorio de la Sostenibilidad en España (26) califica los siguientes indicadores con “Estado actual y tendencias negativas” y “Situación crítica de sostenibilidad, importante distancia a objetivos” :

1. Emisiones de gases de efecto invernadero.
2. Consumo de energía primaria y final.
3. Nivel de dependencia energética.
4. Transporte. Insostenibilidad creciente y preocupante. Sector difuso en el que es difícil incidir.
5. Edificación. Sigue el “boom” inmobiliario con importantes efectos ambientales, económicos y sociales.

Por otra parte, se sigue utilizando la M-501 como receptora de muchas otras vías que confluyen en ella, sin que necesariamente tenga que ser así. Existen diversos trayectos posibles, según el origen y destino, que permiten repartir de manera racional la densidad de vehículos en fechas y momentos puntuales. Potenciar estas otras opciones para el tráfico de fin de semana y el impulso del transporte público, con autobuses de trayectos más cortos, que enlazaran con las líneas de cercanías y tren ligero, son alternativas eficaces y de rápida puesta en funcionamiento.

Estas tácticas son parte de una estrategia coherente con el ahorro energético, la reducción de contaminantes y el cumplimiento del Protocolo de Kioto, es decir, con una visión de futuro realista y sostenible

De hecho, el establecimiento de rutas alternativas a la M-501 ya aparece en el informe del CSIC (14) *“Conclusiones y Recomendaciones nº 7: En el futuro se debería evitar la apertura de nuevos trazados y la ampliación de los existentes por el núcleo central de la ZEPA, incluyendo la M-501, y favorecer otras alternativas que desplacen el tráfico que accede a las localidades más alejadas por la carretera M-507, desde Navalcarnero..., accediendo nuevamente a la carretera M-501 en las inmediaciones de S.M. Valdeiglesias, a través de la N-403...”*

6.- Medidas correctoras sobre el ecosistema .

La Declaración cita que *“las obras tomarán una serie de medidas correctoras para minimizar sus efectos en el ecosistema y se realizarán con las máximas garantías de protección al medio ambiente”* (2).

Se han dictado hasta dos Evaluaciones de Impacto Ambiental negativas al desdoblamiento de dicha vía por los severos impactos ambientales que generaría, tanto directos como indirectos. El último de los informes fue realizado por científicos adscritos al Museo Nacional de Ciencias Naturales, institución que forma parte del máximo organismo científico existente en España: el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. El análisis ambiental del CSIC consta de dos partes, valorando la fauna y vegetación potencialmente afectadas por el plan de desdoblamiento de la M-501 (16 y 17), citando a continuación algunos de sus argumentos:

“Queremos hacer notar el hecho de que las repercusiones que puede tener el desdoblamiento de una vía de comunicación como es el caso de la M-501 sobre la fauna del entorno, no se limita al que tiene lugar durante su construcción, sino que se extiende más allá, una vez finalizadas las obras y puesta en servicio la nueva infraestructura. Este hecho se debe a que una autovía como la proyectada ejerce una notable influencia sobre el área por la que discurre, pues al fin y al cabo se trata de una vía que pretende aumentar la capacidad de penetración al entorno inmediato”. (pág 7).

“Por todo ello consideramos imprescindible sopesar la influencia que puede tener no sólo el desdoblamiento en sí, sino también su posterior puesta en servicio... Bajo el punto de vista exclusivamente medioambiental sorprende el hecho de que el desdoblamiento previsto para la M-501 finalice en el PK. 39,5, en el seno de una de las zonas faunísticamente más importantes de la ZEPA y donde no existe conexión con otras vías ni núcleos de población que justifique su desdoblamiento hasta allí. Ello nos induce a suponer que el desdoblamiento hasta dicho punto es sólo una primera fase que tendrá su continuación posteriormente, hasta alcanzar, posiblemente, el límite provincial del que administrativamente depende el trazado. En este sentido, hemos de hacer constar que el valor faunístico de la zona a partir del km. 39,5 es similar o incluso mayor, en algunos casos, que el del tramo evaluado y que la incidencia de su desdoblamiento y su puesta en servicio podría ser mayor que la que se evidencia en el tramo precedente”. (pág 7 y 8).

La carretera M-501 discurre por el Suroeste de la Comunidad de Madrid, uno de los pocos puntos cardinales cercano a la urbe con un estado de conservación notable, que alberga una biodiversidad por la cual se le considera “punto caliente de biodiversidad”. Esto es posible gracias a que mantiene una serie de valores ambientales, no exentos de

amenazas, que hicieron en su momento que la propia Comunidad de Madrid propusiera esta área como ZEPA “ES0000056 Encinares de los ríos Alberche y Cofio” y LIC “ES3110007 Cuencas de los ríos Alberche y Cofio” para ser incluida dentro de la Red Natura 2000. Por tanto, el valor natural del entorno por donde discurre la M-501 es incuestionable. Son numerosas las especies que están incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE.

El desdoblamiento de la vía supone una vulneración del citado Anexo I de la Directiva 79/409/CEE y del Convenio de Berna relativo a la conservación de la vida silvestre y el medio natural en Europa. El desdoblamiento supondría que la Comunidad de Madrid incurra en una vulneración de esta Directiva y Convenio ya que no sólo no está adoptando medidas de conservación del hábitat de las especies que habitan en esta zona sino que los está alterando.

“Artículo 6. Directiva Hábitat (92/42).

- 1. Con respecto a las zonas especiales de conservación, los Estados miembros fijarán las medidas de conservación necesarias que implicarán, en su caso, adecuados planes de gestión, específicos a los lugares o integrados en otros planes de desarrollo, y las apropiadas medidas reglamentarias, administrativas o contractuales, que respondan a las exigencias ecológicas de los tipos de hábitats naturales del Anexo I y de las especies del Anexo II presentes en los lugares.*
- 2. Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para evitar, en las zonas especiales de conservación, el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies, así como las alteraciones que repercutan en las especies que hayan motivado la designación de las zonas, en la medida en que dichas alteraciones puedan tener un efecto apreciable en lo que respecta a los objetivos de la presente Directiva.*
- 3. Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes y proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4, las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.*
- 4. Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Dicho Estado miembro informará a la Comisión de las medidas compensatorias que haya adoptado.*

En caso de que el lugar considerado albergue un tipo de hábitat natural y/o una especie prioritarios, únicamente se podrán alegar consideraciones relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, o relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, o bien, previa consulta a la Comisión, otras razones imperiosas de interés público de primer orden".

7.- Declaración de Interés General.

Como se ha estado argumentando anteriormente, la Declaración de Interés General del desdoblamiento de un tramo de la M-501 hasta Navas del Rey no está justificada atendiendo a los criterios de seguridad de la carretera, puesto que los datos que se exponen en dicha Declaración no son correctos (ni completos). Tampoco los datos de seguridad vial de la propia Comunidad apuntan a la alta peligrosidad de la M-501, como indica la Declaración, sin que existan razones objetivas que indiquen que el desdoblamiento del tramo propuesto sea la solución a los problemas de tráfico que puedan existir.

La Declaración de Interés General del desdoblamiento de este tramo supone eludir un nuevo (y sería el tercero) Estudio de Impacto Ambiental, después del realizado por el C.S.I.C. a través del Museo de Ciencias Naturales. Es un contrasentido que la propia Comunidad de Madrid no requiera de un exhaustivo estudio de impacto ambiental cuando es la propia administración autonómica la que propuso toda la zona por donde discurre el trazado para que fuera incluida en la Red Natura 2000. Teniendo en cuenta que los motivos esgrimidos de seguridad de la carretera no son correctos, entendemos que es **injustificada la Declaración de Interés General**.

8.- Otras consideraciones

8.1. Plan de Ordenación de Recursos Naturales de la Z.E.P.A. "Encinares de los ríos Alberche y Cofio".

"Para la protección del área denominada Z.E.P.A., la Ley 4/1989, en su Título II, art. 4º-2 se dispone como figura o instrumento de planificación, los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (P.O.R.N.). Su objetivo es "adecuar la gestión de los Recursos Naturales, y en especial de los espacios naturales y de las especies a proteger a los principios inspiradores de la Ley". (20)

El borrador de este documento fue realizado en el año 2001, sin que hasta el momento haya sido ratificado por la Consejería competente y ayuntamientos.

En el Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid, 14 de octubre de 2004 (21), el Sr. Zabía, Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, responde a la Pregunta Parlamentaria sobre la situación de este P.O.R.N. :

“Se encuentra en este momento en la fase final de redacción de un nuevo borrador que será sometido a la consideración fundamentalmente de los alcaldes de la zona antes de iniciar la tramitación formal a través de los trámites de información pública correspondiente”

“La filosofía de base sobre la que se está redactando ese P.O.R.N. gira sobre tres aspectos fundamentales: en primer lugar, identificar y caracterizar aquellas actividades que sean compatibles con los objetivos de conservación de la ZEPA; en segundo lugar, promover el aprovechamiento de los recursos naturales y, en general, la práctica de cualquier actividad de forma sostenible en compatibilidad con la conservación de las especies a proteger; por último, fomentar muy especialmente aquellas actuaciones relacionadas con el plan que repercutan beneficiosamente sobre la población”.

“Estamos ultimando un nuevo texto que me gustaría poder someter a su consideración en el primer trimestre del año 2005, procediendo a continuación a la tramitación formal, mediante el trámite de información pública y consultas a los interesados, con la idea de tener aprobado este documento a finales de la primavera o principios de verano del años 2005”.

Es reseñable, además del evidente retraso del P.O.R.N. y el incumplimiento de los plazos mencionados por el Sr. Zabía, un párrafo publicado en el ya citado borrador del Plan de Ordenación de 2001, en el que dentro del capítulo “Normas y Directrices sobre Usos. Infraestructura viaria. Pág. 292” dice textualmente:

“No podrán construirse nuevas autovías ni desdoblamientos de vías ya existentes en el ámbito de ordenación de este P.O.R.N. que no estuviesen aprobadas contando con todos los permisos e informes ambientales favorables a la entrada en vigor del mismo”.

Se considera innecesario hacer comentarios ante lo obvio del párrafo anterior y el retraso de la aprobación definitiva del P.O.R.N.

8.2. Otras obras proyectadas en la M-501

Paralelamente al propósito de duplicación de la M-501 hasta Navas del Rey, la Comunidad de Madrid tiene previstas diferentes obras en el resto del trazado de dicha carretera que, aunque se desmarcan del epígrafe “duplicación”, son tanto o más lesivas

con los valores medioambientales de la ZEPA 56 “Encinares de los ríos Alberche y Cofio”.

- La **variante de Pelayos de la Presa** entre los km. 50,8 y 54,3 de la M-501, se convierte en un trazado de casi 6 km. de nueva huella entre pinos, encinas y retamares que son hábitat de especies protegidas.

Este proyecto iniciado en el año 97, y que fue objeto de 252 alegaciones, tiene firmada la Declaración de Impacto Ambiental en junio de 2000, habiendo mantenido en los últimos años negociaciones el Ayuntamiento de Pelayos de la Presa con la Comunidad de Madrid, hasta conseguir la modificación de la D.I.A. por los desarrollos urbanísticos del municipio. En el avance del PGOU que en la actualidad se está redactando, todos los terrenos que incluye el arco de la variante pasan a ser suelo urbanizable. Los propietarios de muchos de estos terrenos están vinculados a la Corporación Municipal.

Está anunciado el comienzo inmediato de las obras desde el mes de abril de 2005. Tiene presentado por parte de vecinos un recurso en el TSJ por las irregularidades administrativas y cuenta con un informe negativo de seguridad vial elaborado por Investigadores de Seguridad Vial de la Dirección Gral. de Tráfico. Éste, fue enviado a la Consejera de Transportes, mediante carta notarial el 25 de abril de 2005. (18). Fuentes de la Consejería negaban este dato, según noticias publicadas en los diarios El País (8 agosto 2005) y El Mundo (9 agosto 2005).

- Las actuaciones previstas en **el Puerto de San Juan (M-855 y M-501)**, publicadas en el B.O.C.M. el 6 de abril de 2004, “*Acondicionamiento de la carretera M-501 desde Navas del Rey hasta la entrada de Pelayos de la Presa*”, atraviesan el “Área de Protección Especial” de la Z.E.P.A., recibiendo más de 700 alegaciones con alguno de los argumentos siguientes:

* La secuencia de los incendios de 2000 y 2003, con más de 1000 has de terrenos calcinados, en ambos márgenes de las carreteras que se pretenden modificar supone un precedente siniestro en las estrategias de protección medioambiental.

* El estudio realizado no corresponde al título de la obra, pues no enlaza con la entrada de Pelayos, dejando un tramo sin resolver y multiplicando la cantidad y magnitud de los accidentes, al crear un efecto embudo en curvas de escasa visibilidad.

* Asimismo, la orografía del terreno es incompatible con la mayor velocidad facilitada por la vía desdoblada y la seguridad vial.

A fecha de hoy, no se ha recibido contestación a las alegaciones presentadas, ni se ha dictado la Declaración de Impacto Ambiental.

8.3. Crecimientos urbanísticos en el área de influencia de la M-501.

El texto de la Declaración de Interés General (10) señala:

“Para ello, además, la Comunidad de Madrid ha contado con el apoyo de todos los alcaldes de los municipios afectados por el proyecto, quienes han respaldado en sus propios plenos tal actuación garantizando siempre el respeto al medio natural.”

Resultando, cuanto menos, contradictorio que municipios situados a pie de la misma M-501 como Navas del Rey haya publicado el avance del PGOU con la construcción prevista de 4.800 viviendas o Pelayos de la Presa que contempla en su avance la construcción de 2.725 nuevas viviendas (siendo el tercer municipio de menor extensión de la C. de Madrid).

Otros Ayuntamientos, también reclamantes de la duplicación de la M-501, están revisando los PGOU con la previsión de importantes crecimientos urbanísticos (Colmenar del Arroyo, Cadalso de los Vidrios, Chapinería) o tienen terrenos de enorme valor paisajístico a pie del Pantano de San Juan pendientes de construir (Canto Redondo en San Martín de Valdeiglesias).

En la provincia de Ávila, proyectos inmobiliarios y complejos hoteleros de dimensiones desproporcionadas con la población de los municipios, basan su publicidad en la construcción de la “autovía de los pantanos” (Navahondilla, Cebreros, Piedralaves).

Independientemente de estos futuros crecimientos urbanísticos, la comarca tiene un alto porcentaje de segunda vivienda, que la construcción de la autovía cambiaría, sin duda y sin control posible, a vivienda principal. La demanda de servicios y la presión antrópica crecería de forma insostenible e irreversible en un breve periodo, impidiendo actuaciones compensatorias para el equilibrio en el medio social y natural.

También en este apartado, la modificación ralentizada del P.O.R.N. (19) aporta indudables ventajas para los proyectados y desmedidos desarrollos urbanísticos (pág. 294).

“El territorio incluido en las zonas de Protección Especial, Uso Restringido, Mantenimiento de Usos Tradicionales y Uso General será calificado como Suelo No Urbanizable de Especial Protección. No obstante se mantendrá la calificación urbanística del suelo derivada de Planes Parciales sobre suelo urbano o urbanizable

aprobados con anterioridad a la fecha de aprobación del P.O.R.N., independientemente de lo indicado en la cartografía de zonificación”.

“Se evitará en todos los casos la aparición de nuevas zonas urbanizadas dispersas separadas de los núcleos urbanos actuales, evitándose asimismo el crecimiento de las urbanizaciones existentes en la actualidad”.

8.4. Informes de prensa relativos a accidentalidad en la Comunidad de Madrid.

ABC: 28 marzo 1998. MADRID pág. 60 y 61

Carreteras: el número de víctimas descendió un 36 por ciento desde 1994.

En estas fechas ya estaban iniciados los trámites del proyecto de la duplicación de la M-501. Concretamente, en el mes de abril de 1996, la Consejería de Obras Públicas comunicaba a los Ayuntamientos que *“se está estudiando... la duplicación de la carretera M-501 en el tramo Villaviciosa de Odón - San Martín de Valdeiglesias”.*

En el artículo, de 2 páginas completas no hay ninguna referencia a esta carretera. A continuación se mencionan algunos párrafos:

“Se sabe que las carreteras que registran una mayor siniestralidad son aquellas que en las que se permite mayor velocidad. Es decir, la M-607, que discurre entre Madrid y Navacerrada, pasando por Colmenar Viejo; la M-506, desde Móstoles a Pinto y desde las N-III por San Martín de la Vega; y la M-406, desde Alcorcón a la M-401 por Leganés y Getafe. Eso por no hablar de los accesos a las nacionales”.

“Puntos negros: un problema de impacto ambiental:

La actuación de la Comunidad de Madrid sobre las carreteras más desmejoradas de la región se ve, a veces, empañada por la obligatoriedad de tener que redactar una declaración de impacto ambiental para las zonas protegidas. Así lo anunció ayer el Consejero de Urbanismo y Transportes, Luis Eduardo Cortés, quien parece dispuesto a acabar con este tipo de burocracia para mejorar la red viaria de la Comunidad.

Pretende el Consejero que está estudiando presentar una proposición en la Asamblea de Madrid para que se exima de la Declaración de Impacto Ambiental los proyectos para arreglar puntos negros en las carreteras de la región situadas en zonas protegidas....

“No se debe jugar con la vida de las personas y dejar que un punto negro no se arregle por un tiempo que puede llegar a los dos años”, comentó el Consejero. Y es que esta propuesta que, en su opinión, es de sentido común, no debería tener mucha oposición en la Cámara, pues “afectaría únicamente al punto negro y adquiriríamos el

compromiso de no aprovecharla para hacer más kilómetros”. Aclaró Luis Eduardo Cortés.

Entre los puntos negros que adolecen de este tipo de declaraciones citó el Consejero el de Becerril de la Sierra, en la M-607 y un tramo de 11 kms. En la M-506, entre Pinto y San Martín de la Vega.”

El País, 8 agosto 2004, MADRID pág 1 y 4

La “carretera de los pantanos ha registrado 104 accidentes en 2004”

“La carretera de los pantanos”, registró el año pasado 167 accidentes, 99 de ellos en la autovía”.

“El principal argumento del Gobierno regional y de los ayuntamientos de la zona para reclamar la conversión en autovía de un segundo tramo de la carretera de los pantanos (M-501) es que se trata de una de las vías con mayor siniestralidad. Según datos de la Guardia Civil, la M-501 registró el año pasado 167 accidentes (5 de ellos, mortales) y en lo que va de este año, 104 (con 8 fallecidos). En ambos casos, el 60% de los siniestros se produjeron en los 22 km. de autovía, y el resto en los 50 km. de carretera convencional. El Gobierno regional subraya que por la autovía circulan tres veces más vehículos”.

“El informe de la Consejería de Transportes e Infraestructuras se limita a señalar que “los puntos kilométricos más conflictivos” son el 1, 2, 40, 42 y 59, aunque asegura que los primeros desaparecieron cuando se inauguró el tramo de autovía hasta el km. 22.”()*

“El segundo grupo de puntos negros, por el contrario, es cada día más preocupante, según la Consejería. “Los índices de peligrosidad a la altura de Navas del Rey y de San Martín de Valdeiglesias alcanzan cotas de 41, 48 y 110, mientras que el índice medio del tramo de autovía es de 9,5”. ()*

(*) Revisando los cuadros con datos de puntos negros, tramos negros e índice de peligrosidad con datos de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, se puede comprobar que no coinciden con estas declaraciones de la Consejería. Páginas 5, 6 y 7 de este Informe.

El Mundo, 29 agosto 2005, MADRID pág. 3

Balance de accidentes entre enero y agosto. Fuente: DGT.

Ninguna mención a la M-501 en el artículo, que ocupa prácticamente la página.

“Los 131 muertos en las carreteras madrileñas se han registrado en un total de 112 accidentes de tráfico”.

“La carretera de Burgos y la M-40, las calzadas más peligrosas de la región, ambas con 11 muertos”.

“El peligro de las comarcales: A lo largo del año se han registrado 60 muertes en las carreteras comarcales de la región frente a los 71 de las autovía. En ese ranking, las calzadas más peligrosas son la N-320 (4 muertos), la M-204 (4), la M-507(3), la M-203 (3) y la M-600 (2). También figura en el mapa incluido en el artículo, la M-607 con 4 muertos.

8.5. Usuarios de la M-501

Por último, una reseña sobre la asociación Sierra Oeste Desarrollo S.O.S.tenible, que tras recopilar datos y documentos ha elaborado este Informe:

Tod@s l@s miembros de la misma son/somos usuarios habituales, y la mayoría diarios de la M-501, desde hace años, en algunos casos de toda la vida. También nuestras familias, amig@s y compañer@s circulan por esta carretera.

Obviamente tenemos un interés personalísimo en que la M-501 sea una carretera segura y cómoda, insistiendo en la revisión minuciosa de medidas correctoras para puntos concretos que pueden ser manifiestamente mejorables con actuaciones efectivas, de sencilla puesta en funcionamiento y sobre todo rapidez de ejecución (mayor presencia y control de la Guardia Civil de Tráfico, revisión de señales, mejora de las incorporaciones a la vía, eliminación de salida de camiones en cambios de rasante, etc.).

Y por supuesto, con la potenciación del transporte colectivo, agilizando la entrada a Madrid con enlaces a las distintas estaciones de cercanías y tren ligero (las actuales y las previstas a corto plazo).

La puesta en funcionamiento de estas medidas cubriría con creces las necesidades de transporte de la población actual, manteniendo el equilibrio del entorno.



ANEXOS CITADOS EN EL INFORME SOBRE LA SINIESTRALIDAD DE LA M-501

1. Comunidad de Madrid. Anuncio de la **Declaración de Interés General** M-501. (Se adjunta)
2. Comunidad de Madrid. Medios de Comunicación. M-501. **Declaración de Interés General.** (Se adjunta)
3. Comunidad de Madrid. Consejo de Gobierno 21 julio 2005. **Declaración de Interés General** (Se adjunta)
4. Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. Datos de **Accidentalidad**. Años 2000 a 2004.
5. Comunidad de Madrid Consejería de Transportes e Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. Datos **Tráfico** (índices medios diarios). Años 2000 a 2004.
6. Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. Mapas de **Tramos Negros**. Años 2000 a 2004.
7. Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. Mapas de **Puntos Negros**. Años 2000 a 2004.
8. Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. **Mapas de Tráfico**. Años 2000 a 2004.
9. Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. **Mapas de Índice de Peligrosidad**. Años 2000 a 2004.
10. Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Dirección General de Carreteras. Mapas de **Tramos de Concentración de Accidentes** en fase de estudio. Años 2001 a 2004.
11. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. **Datos de accidentes en M-501**. Años 2000 a 2004.
12. BOCM nº 97 de 25.04.05. **Concurso estudio duplicación.**
13. BOCM nº 192 de 13.08.05. **Adjudicación contrato estudio duplicación.**

14. Comunidad de Madrid. **Anuario Estadístico** 2005.. Accidentes de circulación por diversas características. Pág. 299.
15. Ayuntamiento de Madrid. **Anuario Estadístico** 2005.
16. Museo de Ciencias Naturales. **CSIC. Análisis** ambiental de la **fauna** potencialmente afectada por el plan de desdoblamiento de la carretera M-501 (kms. 21.8 a 39,5, Madrid). Septiembre, 2000.
17. Centro de Ciencias Medioambientales (**CSIC**), Universidad de Alcalá y Real Jardín Botánico de Madrid. **Análisis** ambiental de la **vegetación** potencialmente afectada por el plan de desdoblamiento de la carretera M-501 (km. 21,8 a 39,5). (noviembre 2000).
18. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Observatorio de Seguridad Vial. Informes **variante Pelayos seguridad vial**. Carta notarial
19. **Borrador del P.O.R.N.** de la Z.E.P.A. 56 de los Encinares de los Ríos Alberche y Cofio. 2001
20. Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid, nº 224, 14 de octubre de 2004, pág 6108 a 6110. **Pregunta Parlamentaria** sobre el **P.O.R.N.**
21. ABC, 27 de junio de 2004, Nacional, pág. 25. Entrevista a Remy Heitz. Delegado Interministerial de Seguridad Vial del Gobierno Francés.
22. ABC, 5 de junio de 2004, Madrid, pág. 44. Columna de Concepción Dancausa, Presidenta de la Asamblea de Madrid. “Seguridad Vial”.
23. <http://gestiona.madrid.org/desvan/desvan/arbodesvan.html>
24. ABC, 2 de diciembre de 2004, Nacional, pág 18. “El tráfico se cobra 429 vidas menos de enero a noviembre con respecto a 2003”.
25. ABC, 27 de octubre de 2004, Cultura, pág 55. “Foster pide un renacimiento del transporte público y un control de crecimiento suburbial en el futuro”.
26. El País, 14 de julio de 2004, Madrid, pág. 5. “Aguirre eliminará los puntos negros de la carretera de los pantanos”.
27. Observatorio de la Sostenibilidad en España. Proyecto Autónomo establecido por Convenio entre el Ministerio de Medio Ambiente, la Fundación Universidad de Alcalá de Henares y la Fundación Biodiversidad. Informe de Primavera 2005.

(1).

21/07/2005

La Comunidad declara de interés público la carretera M-501

imprimir >



LA DUPLICACIÓN SE REALIZARÁ CON EL MÁXIMO RESPETO AL MEDIO AMBIENTE

El Consejo de Gobierno ha aprobado la Declaración de Interés Público de las obras para duplicar la M-501, conocida como 'Carretera de los Pantanos', desde Quijorna a Navas del Rey, con un proyecto que garantice la seguridad y la protección del medio ambiente en la zona.

El Gobierno regional considera que las obras deben realizarse para evitar más accidentes en el tramo de esta carretera que no está desdoblada, aunque tomará una serie de medidas correctoras para minimizar sus efectos en el ecosistema y adoptará las máximas garantías de protección al medio ambiente.

Según los estudios de tráfico realizados, el tramo que no está duplicado -a partir de Brunete- es uno de los más peligrosos de toda la Comunidad, además de ser objeto de congestiones de tráfico, especialmente durante los fines de semana y en verano.

Así, los estudios demuestran que el tramo no desdoblado es mucho más peligroso, puesto que el número de víctimas mortales en la autovía es un 83% inferior al de la carretera convencional, mientras que el número de accidentes mortales es un 80% menor.

Menos accidentes en autovía

Además, se ha experimentado una notable disminución tanto en mortalidad en los accidentes como en su número en los años 2002 y 2003 coincidiendo con la puesta en servicio del tramo de carretera desdoblada. De hecho, en la autovía las colisiones entre vehículos han disminuido en un 80%. En cambio, si se circula por la carretera M-501 en su trazado de vía convencional, el riesgo de sufrir un accidente es un 52% mayor que en el tramo desdoblado.

Con respecto a las congestiones de tráfico, la vía, en su tramo a partir de Quijorna, se encuentra al borde del colapso con una media de 11.000 vehículos diarios y 20.000 los fines de semana. El baremo utilizado para las duplicaciones de calzada es a partir de 10.000 vehículos diarios

Esta información puede ser utilizada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

(2)

Esta información puede ser utilizada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes
Dirección General de Medios de Comunicación – Puerta del Sol, 7, planta baja / 28013 MADRID
Teléfono 91 580 20 70 / Fax 91 580 20 75 / Web <http://www.madrid.org/prensa>

Las obras se realizarán con las máximas garantías de respeto al medio ambiente y con medidas compensatorias
El Ejecutivo regional declara de interés público la duplicación de la M-501

- El Gobierno atiende a los criterios de seguridad para solucionar el tramo más peligroso
- La duplicación reducirá los accidentes entre Quijorna y Navas del Rey
- El número de víctimas mortales es un 83% menor en el tramo desdoblado

21,jul,05.- El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó hoy la Declaración de Interés Público de las obras para duplicar la M-501, conocida como carretera de los pantanos, desde Quijorna a Navas del Rey, con un proyecto que garantice la seguridad y la protección del medio ambiente en la zona, según informó el vicepresidente primero y portavoz del Ejecutivo regional, Ignacio González.

Así, el vicepresidente primero explicó que el Ejecutivo regional, atendiendo a los criterios de seguridad en la carretera, considera que las obras deben realizarse para evitar más accidentes de tráfico en el tramo de la carretera que no está duplicado. Las obras tomarán una serie de medidas correctoras para minimizar sus efectos en el ecosistema y se realizarán con las máximas garantías de protección al medio ambiente. Para ello, además, la Comunidad de Madrid ha contado con el apoyo de todos los alcaldes de los municipios afectados por el proyecto, quienes han respaldado en sus propios plenos tal actuación garantizando siempre el respeto al medio natural.

Según los estudios de tráfico realizados, el tramo que no está duplicado es uno de los más peligrosos de toda la Comunidad de Madrid, además de ser objeto de congestiones de tráfico, especialmente durante los fines de semana y en verano.

Con respecto al primer punto, las comparativas realizadas entre el tramo que ya se ha duplicado y que es por tanto autovía, desde Madrid hasta Quijorna, y el tramo con un carril por sentido muestran que el segundo es mucho más peligroso.

Estos estudios demuestran que el número de víctimas mortales es un 83,4% inferior en la autovía que en la carretera convencional y el número de accidentes mortales un 80% menor, según las cifras extraídas en el año 2003.

Los índices de mortalidad (víctimas mortales por vehículos y por kilómetro) y de peligrosidad (accidentes con víctimas por número de vehículos y kilómetros) son inferiores en la autovía en un 85,5% y en un

52,1% respectivamente respecto a la carretera convencional. Además, se ha experimentado una notable disminución tanto en mortalidad en los accidentes como en su número en los años 2002 y 2003 coincidiendo con la puesta en servicio del tramo de carretera duplicada, y es que en la autovía las colisiones entre vehículos disminuyen un 80%, porque se tiene un control total de los accesos a la misma, con intersecciones a distinto nivel, y porque no hay adelantamientos que invadan el sentido contrario.

Por lo tanto, existe mayor riesgo de sufrir un accidente si se circula por la carretera M-501 en su trazado de vía convencional que en su trazado de autovía, ya que circulando a partir del kilómetro 22 en adelante (desde Quijorna) el riesgo de sufrir un accidente es un 52% mayor que en el tramo desdoblado.

Con respecto, a las congestiones de tráfico, hay que mencionar que la vía, en su tramo a partir de Quijorna, se encuentra al borde del colapso con una media de 11.000 vehículos diarios y 20.000 los fines de semana, cuando el baremo utilizado para las duplicaciones de calzada es a partir de 10.000 vehículos diarios.

Es previsible, además, que en los años venideros si no se toman las medidas adecuadas se propiciarán mayores congestiones, con el incremento de las demoras que sufren los madrileños que utilizan esta carretera y la elevación del riesgo de accidentes.

(3)

Dirección General de Medios de Comunicación – Puerta del Sol, 7, planta baja / 28013 MADRID
Teléfono 91 580 20 70 / Fax 91 580 20 75 / Web <http://www2.madrid.org/prensa>

REUNIÓN DEL CONSEJO DE GOBIERNO

REFERENCIA DE ACUERDOS ADOPTADOS

Madrid, 21-julio-2005

Esta información puede ser utilizada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes
Dirección General de Medios de Comunicación – Puerta del Sol, 7, planta baja / 28013 MADRID
Teléfono 91 580 20 70 / Fax 91 580 20 75 / Web <http://www2.madrid.org/prensa>

Consejería de Transportes e Infraestructuras

- o Acuerdo por el que se declara de interés general las obras de ensanche de la M-501.