

Grupo Municipal Izquierda Unida

Pza. Constitución. 6 28400 Collado Villalba (Madrid)
alberich@ayto-colladovillalba.org

Ayuntamiento Collado Villalba

A LA CONSEJERA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID:

ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA “DUPLICACIÓN DE LA CARRETERA M-601”

D. Tomás Alberich Nistal, con DNI nº 51.978.415W, en nombre y representación del Grupo Municipal de Izquierda Unida de Collado Villalba (Madrid) con domicilio a efectos de notificaciones en el despacho de este Grupo municipal en Plaza de la Constitución nº 6 de esta localidad, comparezco y como mejor proceda, por la presente

EXPONE:

Que el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM nº 38 de 14 de febrero de 2007) publica la Resolución de 6 de febrero 2007 de la Secretaría general Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se somete a los trámites de información pública el Proyecto de desdoblamiento de la carretera M-601 (en adelante “el Proyecto”).

Por lo que quisiéramos someter a su información las siguientes consideraciones:

PRIMERA.- El citado proyecto incumple la ley 4/89 de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre en el artículo 7, según el cual durante la tramitación de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales no podrán realizarse actos que supongan una transformación sensible de la realidad física y biológica que pueda dificultar de forma importante la consecución de los objetivos de dicho Plan.

Pero, lo que es más importante, en su punto 2 de este artículo se afirma que “iniciado el procedimiento de aprobación de un PORN y hasta que éste se produzca no podrá autorizarse ninguna autorización, licencia o concesión que habilite para la realización de actos de transformación de la realidad física y biológica, sin informa favorable de la Administración actuante, y que este informe sólo podrá ser negativo cuando en el acto pretendido concurra alguna de las circunstancias a que se refiere el punto anterior”.

SEGUNDA.- Al atravesar esta carretera parte de la zona de estudio del PORN de la Sierra de Guadarrama, se entiende que este PORN no es definitivo hasta que sea aprobado por el Congreso de Diputados junto con el Plan de ordenación de la vertiente segoviana y que, hasta entonces puede haber variaciones en su contenido, sobre todo en su zona de transición. En este sentido, la provisionalidad de la zona de transición es admitido por el mismo director del plan, Don Eduardo Martínez de Pisón, al asegurar en

un artículo publicado en el libro “En Torno al Guadarrama” que en esta zona de transición no está especificada aún ni la norma ni el uso (pagina 34).

En todo caso, este PORN de la Sierra de Guadarrama todavía no ha sido aprobado por decreto ni publicado en el BOCAM.

TERCERA.- Que el mismo consejero de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, Don Mariano Zabía, ha expresado repetidamente en los medios de comunicación que se respetará lo dicho en esta ley 4/89.

CUARTA.- El tráfico que soporta esta carretera no justifica su ampliación, a no ser que lo que se pretenda es que los vehículos incrementen su velocidad a más de 90 kilómetros por hora, algo desaconsejable a la hora de impedir accidentes de tráfico en este tipo de carreteras “desdobladas”. En todo caso las retenciones que puedan tener lugar los fines de semana son provocadas en realidad por la autovía A-6 Madrid-La Coruña (y por las rotondas existentes) a la que esta carretera se incorpora, junto con una salida del mismo núcleo de Villalba. Una ampliación sería absurda para dotar de fluidez al tráfico, ya que el problema está en la misma incorporación a esta Autovía.

En el Estudio objeto de alegación se comenta el pasar de velocidades actuales de 50 km/hora a llegar a velocidades de 100 kilómetros/hora, lo cual, además de peligroso como ya se ha indicado, es inverosímil en un tramo en el que, solo por citar en la zona de Villalba hay dos rotondas en una longitud de menos de dos kilómetros. Los atascos de fin de semana se seguirán produciendo en todas las intersecciones de las cuatro rotondas del trazado y en el acceso citado a la A6.

QUINTA.- Pensamos, por el contrario, que la causa que mueve a desdoblar esta carretera se orienta a favorecer el crecimiento urbanístico desahogado de los pueblos incluidos en el entorno de la Sierra de Guadarrama y su futuro Parque Nacional, algo a todas luces inaceptable desde cualquier criterio medioambiental y de ordenación del territorio.

SEXTA.- En concreto, **algunas de las características y “grandes cifras” del Proyecto citado son las siguientes:**

- Desdoblamiento de la Carretera actual, que pasaría de dos a cuatro carriles, más carriles de aceleración y deceleración en diversos tramos. Se pasaría de una carretera de 8 metros de ancho actual a otra, tipo autovía, de 20 metros de ancho más barras de protección (dos de 0,5) es decir 21 metros de ancho más los citados carriles anexos. En parte del nuevo trazado propuesto la construcción es totalmente nueva, apenas aprovechándose el trazado actual, lo cual conlleva mayor impacto y ocupación de suelos, destrucción de arbolado, etc. La superficie LIC afectada directamente es de 267.000 metros cuadrados.
- El propio Proyecto contempla la eliminación directa de 1.095 árboles, de los cuales 725 son de especies autóctonas (678 encinas). Sabemos que la propia ejecución de las obras conllevará más destrucción de la que se cita como ejemplares directos afectados.
- El coste es desmesurado para los beneficios que se le supone al Proyecto, como luego se explicará, el Presupuesto de costes directos “estimativo” es de 21,85 millones de euros en la propuesta de trazado 1 (la elegida sin explicación) y 23,57 en la alternativa 2. Los costes de las medidas correctoras por el gran impacto ambiental que se produciría se valoran ya en 3,4 millones de euros en el Estudio de Impacto Ambiental anexo al Proyecto. Todo esto para una ampliación

que no llega a los 8 Km. longitudinales, en los que se propone el aumento de la seguridad vial y que se pueda pasar de 50 a 100 Km./hora la velocidad de los vehículos, cuando en el trazado hay cuatro rotondas que impiden que ese aumento de la velocidad puntual pueda servir realmente para algo (más allá de restar apenas unos minutos para llegar antes a la retención de la siguiente rotonda o a la retención del acceso a la A6, como ya se ha explicado).

- Se atraviesa la Cañada Real Segoviana, el Cordel de los Chacones, cuatro veredas y cuatro coladas. Las medidas de pasos inferiores propuestos las consideramos claramente insuficientes, tanto por su número como por su tamaño, para el paso de ganado y para el paso seguro de peatones de las urbanizaciones cercanas, excursionistas, ciclistas, etc.
- No presenta un conjunto de alternativas lo suficientemente amplio, como exige la ley 2/2002, ya que sólo presenta 2 alternativas, con pequeñas variaciones entre ambas. Tampoco justifica la elección de una: “la solución adoptada corresponde a la alternativa 1” (párrafo cuarto de la publicación BOCM).

SEPTIMA.- Ampliación en el tramo de Collado Villalba.

En este municipio (como en otras partes del trazado propuesto) se propone que la nueva Carretera-Autovía se realice en terrenos de la Dehesa Boyal, zona pública natural y protegida según el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Collado Villalba, aspecto que no podemos aceptar en ningún caso. Es más, se plantea la reubicación de una actividad privada (actual gasolinera del margen derecho) a más de 20 metros en el interior de la Dehesa. Y con un nuevo trazado interior en la Dehesa del actual paseo peatonal y para bicis. El nuevo trazado de carretera ocupa terrenos de una de las pocas zonas verdes públicas que existen en nuestro municipio.

También en el comienzo de la nueva carretera, su ampliación conllevará una inevitable invasión de los terrenos donde se ubica el recién inaugurado Parque Pinar de las Eras y aledaños, aunque sea en pocos metros pero con gran impacto. A pesar de que en el Estudio del Proyecto presentado se utilicen eufemismos del tipo de “creación de muro ecológico”.

Por lo que presentamos la presente **alegación**, solicitando:

La suspensión de este Proyecto, por su inadecuación a los valores ambientales de la zona y a su errada justificación.

Proponemos como ALTERNATIVAS las siguientes, para que sean estudiadas por su Consejería:

1. Mejoras en la seguridad y trazado de la actual Carretera M-601 mediante la ampliación de arcenes y el estudio de su ampliación en algunos puntos concretos de mayor desnivel, mediante la creación de un carril para vehículos pesados o de aceleración (por ejemplo tramo de subida anterior a la rotonda de Collado Mediano, como se hizo hace tiempo y con buenos resultados, en la Nacional VI, tramo de subida al Puerto del León).
2. Estudio de creación de un carril bici junto a la actual M601, dada la afluencia de ciclistas en la zona, especialmente los fines de semana, con las consecuencias de peligrosidad actuales (en todo caso la ampliación de los actuales arcenes redundaría en mayor seguridad para ciclistas y vehículos a motor).

3. Las alternativas propuestas serían de un coste mínimo por lo que proponemos se dedique el resto del presupuesto del Proyecto a la mejora del transporte público de la zona.

Collado Villalba, 15 de marzo de 2007

Fdo.: Tomás Alberich

**A LA CONSEJERA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS DE LA
COMUNIDAD DE MADRID
C/ Orense, 60
28020 MADRID**