

CERRAMIENTO Norte M-50 YA!

PLATAFORMA CIUDADANA



Índice de contenidos

LA PLATAFORMA.....	3
TIMELINE	3
MUNICIPIOS AFECTADOS.....	4
INCIDEN DE MOVILIDAD.....	6
OTRAS ALTERNATIVAS.....	8
M-45	8
EL PROYECTO	9
TRAMO A-1 - M-607	10
TRAMO A-6 – M-607	10
COSTE	10
VIABILIDAD TÉCNICA	11
IMPACTO MEDIAMBIENTAL.....	12
TRANSPORTE PÚBLICO	12
CONCLUSIONES	12

LA PLATAFORMA

Somos una Plataforma Ciudadana, totalmente apolítica, formada por vecinos de los municipios afectados por el colapso en la movilidad en la zona norte de Madrid.

Creada a mediados de 2024, en la actualidad cuenta con más de 2000 miembros activos, contando con un gran crecimiento, además de una muy importante presencia en redes sociales y prensa.

La Plataforma surge de manera esporádica ante la sensación de abandono de las Administraciones y el creciente problema de movilidad diario que existe actualmente.

Hasta el momento actual no se había creado ningún movimiento vecinal en este aspecto.

TIMELINE

A continuación, se van a dar fechas de las inversiones y mejoras de las principales carreteras afectadas:

1965: Construcción de A-1.

1966: Construcción de la M-607 (2 carriles por sentido).

1974: Ampliación del recorrido de la M-607.

1991: Independencia de Tres Cantos (15.431 habitantes).

1995: Carril Bus-VAO en la A-6.

1996: Finalizan la M-40 con los túneles del Pardo.

2001-2006: Ampliación a 3 carriles en algunos tramos de la M-607.

2005: Aumento a 2 carriles el carril Bus-VAO en la A-6.

2007: Finaliza el último tramo de la actual M-50.

2008: Se aprueba el proyecto de cierre de la M-50 por la CAM (Denominada M-61).

2009: Se paraliza la ejecución por denuncia de competencias y crisis económica

2012: Sentencia 112/2012 del T.C. que adjudica la competencia de la M-50 a Gobierno Central.

2024: Gobierno Central rechaza el cierre alegando “complejidad técnica y ambiental” en un escueto comunicado, sin plantear ni tan siquiera el estudio del proyecto.

Como se puede observar, contamos con carreteras diseñadas y construidas en los años 60 y cuyas últimas mejoras importantes son hace más de dos décadas, donde los datos de población de los municipios aledaños y los de movilidad eran muchísimo más bajos.

MUNICIPIOS AFECTADOS

MUNICIPIO	ZONA	HABITANTES AÑO 2000	HABITANTES AÑO 2024	INCREMENTO	INCREMENTO PORCENTUAL
Ajalvir	A1	2205	4863	2658	120,60%
Alcobendas	A1	89622	119416	29804	33,30%
Algete	A1	14731	21167	6436	43,70%
Boadilla del Monte	A6	20686	65839	45153	218,30%
Cobeña	A1	2791	7759	4968	178,10%
Collado Villalba	A6	42238	66698	24460	58%
Colmenar Viejo	M-607	31445	59085	27640	87,90%
Colmenarejo	A6	4395	9623	5228	119%
Daganzo de Arriba	A1	3830	10703	6873	179,50%
El Boalo/Cerceda/Matalpino	M-607	3082	8547	5465	177,40%
El Escorial	A6	10549	17186	6637	63%
El Molar	A1	3695	10052	6357	172,10%
El vellón	A1	1129	2166	1037	91,90%
Fuente el Saz de Jarama	A1	4004	7379	3375	84,30%
Galapagar	A6	21807	36112	14305	65,60%
Guadalix de la Sierra	M-607	3100	6904	3804	122,80%
Guadarrama	A6	9389	17062	7673	81,80%
Hoyo de Manzanares	A6	5666	9178	3512	62%
Las Rozas	A6	54677	98590	43913	80,40%
Majadahonda	A6	45817	73355	27538	60,20%
Manzanares el Real	M-607	3842	9550	5708	148,60%
Miraflores de la Sierra	M-607	3678	7139	3461	94,20%
Moralzarzal	M-607	5379	14861	9482	176,30%
Navalafuente	A1	521	1672	1151	221%
Paracuellos de Jarama	A1	5889	27238	21349	362,60%
Pedrezuela	A1	1425	6467	5042	353,90%
Pozuelo de Alarcón	A6	66299	89378	23079	34,90%
Ribatejada	A1	381	900	519	136,3
San Agustín de Guadalix	A1	5859	13762	7903	134,90%
San Lorenzo de el Escorial	A6	11786	18735	6949	59%
San Sebastián de los Reyes	A1	58389	94969	36580	62,70%
Soto del Real	M-607	4869	9441	4572	94%
Torrelaguna	A1	2768	4991	2223	80,40%
Torrelodones	A6	13467	25316	11849	88%
Tres Cantos	M-607	35046	52932	17886	51,10%
Valdetorres de Jarama	A1	2001	5026	3025	151,20%
Valdeolmos - Alalpardo	A1	1775	4568	2793	157,40%
Venturada	A1	819	2559	1740	212,50%
Villanueva de la Cañada	A6	10706	23799	13093	122,30%
Villanueva del Pardillo	A6	4733	18086	13353	282,20%

Estos municipios afectados por el colapso de la movilidad en la zona suman, según el censo de 2024, **1.083.073 personas, siendo la media de incremento poblacional de los municipios de más de un 128% en tan solo 24 años.**

Según los datos del INE 2024:

- Colmenar Viejo tiene mayor población que 6 Capitales de Provincia
- San Sebastián de los Reyes tiene más población que 11 Capitales de Provincia.
- Las Rozas ocuparía la posición 37 del ranking.
- Alcobendas se situaría en el puesto 32, por encima de 18 capitales de provincia.
- Sumando la población de únicamente 4 municipios, que solo tienen como alternativa la M-607 (Colmenar Viejo, Tres Cantos, Soto del Real y Miraflores de la Sierra), el resultado es 128.597 personas, lo que les situaría por encima de 19 capitales de provincia.

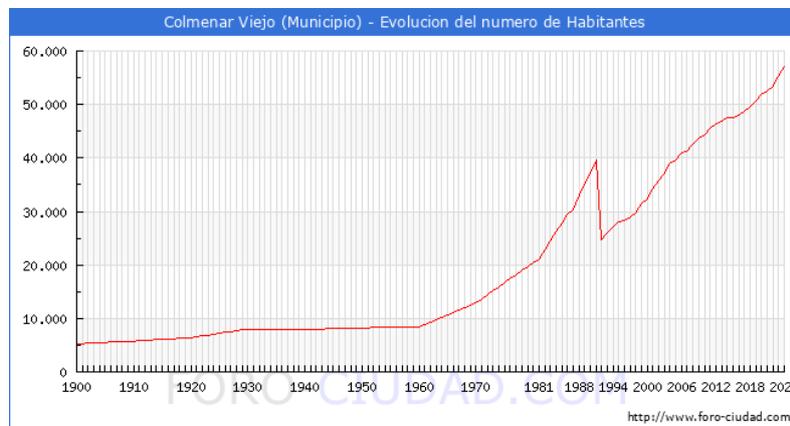


Ilustración 1: Crecimiento de población de Colmenar Viejo

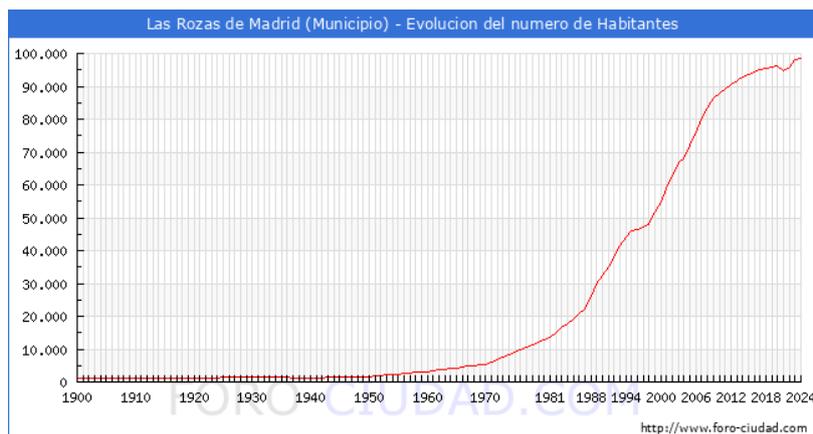


Ilustración 2: Crecimiento de población de Las Rozas

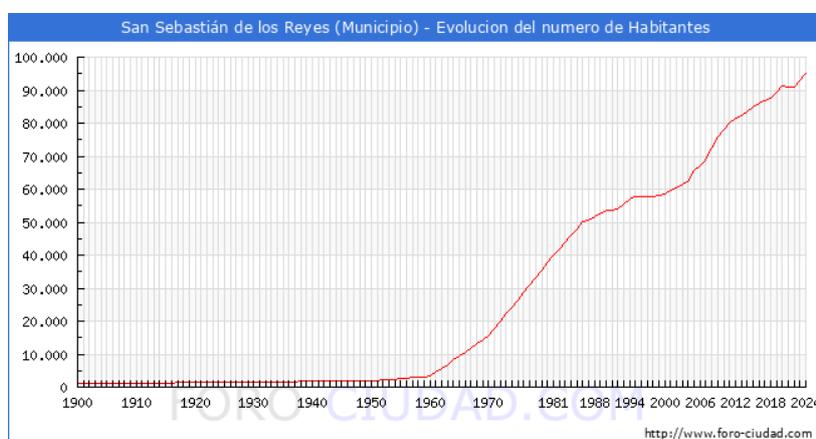


Ilustración 3: Crecimiento de población de San Sebastián de los Reyes

INCIDEN DE MOVILIDAD

- El entorno de Tres Cantos registra entre 60.000 y 70.000 vehículos/día, alcanzando entre el enlace con la M-40 y en la intersección con la M-616 (El Goloso/Alcobendas), la cifra de **109.263 vehículos/día**, lo que supone 4.6 veces más que la IMD media de las vías principales de la red de la Comunidad de Madrid (IMD media año 2022 de 23.814 vehículos/día).
- Respecto a la A1, desde la capital hasta el PK 21, la IMD es de **189.000 vehículos/día**; Pasado el Molar (PK 40) la IMD es aun de 28.000 vehículos/día, superando también la IMD media de las vías principales de la Comunidad de Madrid.
- En la A6 la situación no es diferente, y por ejemplo el IMD en el PK 13 es de **122.062 vehículos/día**, o lo que es lo mismo, más de 6 veces la IMD media. Esta cifra es aún de 102.000 vehículos/día en la zona de Collado Villalba (PK 38).

Los datos aportados además de indicar claramente la saturación de estas vías, respecto a A-1 y A-6 dan un dato muy interesante, y que es que pasada la unión con la M-50 (únicamente por un extremo) el tráfico aumenta considerablemente, lo cual señala que los municipios aledaños están utilizando La M-50 para acceder a A-1/A-6 y posteriormente dirigirse hacia M-40 y utilizar esta última como circunvalación de Madrid.

- Añadiendo contexto a lo expuesto, la A-4 antes del enlace con la M-50 tiene un IMD de 149.116 (PK 17), después es dicho valor es 104.206 (PK16) (31%de reducción).
- En cuanto a la A-5 antes de la M-50 tiene un IMD de 122.073,(PK 18) después es de 106.553 (PK16) (IMD M-50 en ese tramo es 96.845 vehículos/día (PK 63)).

Estos índices dejan patente que con el cerramiento de la M-50 se podría reducir muchísimo el colapso que se produce por la sobresaturación de la M-40 en su cinturón norte y los accesos a la misma.



Ilustración 4: Atasco diario en la zona norte

OTRAS ALTERNATIVAS

M-45

- Se plantea como otro anillo sin cerrar llegar a la A-6.
- Trazado a priori totalmente inviable por cruzar Alcobendas, debiéndose ejecutar al norte, copiando el trazado planteado para la M-50.
- Varios peajes intermedios (M-12, R-2, R-5)
- No se tiene en cuenta la ampliación aprobada para el aeropuerto.
- Se han de enlazar diversas conexiones que actualmente ya se encuentran saturadas (eje A-2, eje M-40 con R-5...).
- Se estima el proyecto en 325 millones (demasiado baja y sin ningún estudio que avale la cifra)

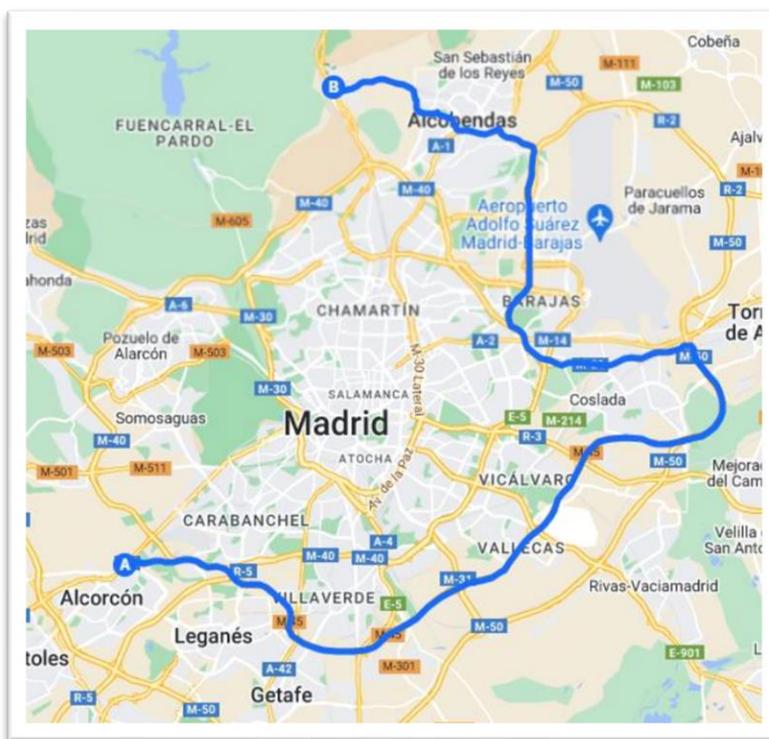


Ilustración 5: Mapa del proyecto de recorrido de la M-45

EL PROYECTO

A continuación, se va a describir el proyecto aprobado en 2008, aun debiéndose actualizar algunos aspectos debido a las modificaciones que ha habido con el tiempo.

- 2 tramos diferenciados (A-1 – M607 y A-6 – M607).
- Longitud total de 32,8 kilómetros.
- Tres carriles por sentido y adaptado para vehículos pesados.
- 3 túneles de larga longitud (uno de ellos de más de 10km)
- Siete enlaces con carreteras de la zona.
- 49 puentes y viaductos.
- 3 conductos en cada túnel, siendo uno por cada sentido y un tercer conducto auxiliar, utilizado de ventilación forzada y emergencia, evitando de esta manera la creación de chimeneas de ventilación y salidas en espacio protegido.
- Entre otras medidas medioambientales figuran el uso de neumáticos reciclados para su asfalto, un plan de enterramiento del tendido eléctrico e iniciativas específicas de conservación del águila imperial.
- Abierta la posibilidad de creación de nuevas conexiones de transporte público hasta ahora inéditas.



Ilustración 6: Trazado de unión de la M-50

TRAMO A-1- M-607

- Zona despoblada, poco arbolada y sin elevaciones de terreno
- Norte de San Sebastián de los Reyes y sur de Tres Cantos.
- Muy baja afectación medioambiental y baja complejidad de ejecución.
- Se ha de tener en cuenta las construcciones y espacios comerciales al noreste de San Sebastián de los Reyes, La dehesa Boyal, Las Jarillas y la base militar de El Goloso.
- Aproximadamente 12 km de tramo.
- El proyecto inicial contemplaba un túnel en este tramo de 2,4 km (Dehesa vieja).

TRAMO A-6 – M-607

- Sur de El Pardo y este de las Rozas.
- Cruza el monte del Pardo, por lo que existe complejidad técnica y se ha de tener extremo cuidado medioambiental en el proyecto al ser espacio protegido.
- Mejor opción mediante túneles de ventilación mecánica, se han de evitar chimeneas de ventilación.
- El proyecto inicial contemplaba 2 túneles en este tramo, el primero de más de 10km bajo el Pardo y otro de 1,7 km en el tramo cercano a la A-6.
- Aproximadamente 20 km de trazado.

COSTE

- Inicialmente el proyecto completo es presupuestado en 2.300 millones.
- Una vez estudiadas la infraestructura necesaria para el menor impacto ambiental y rehacer el proyecto para no afectar zona protegida, el presupuesto final es de 2.900 millones.

Otras infraestructuras de ejemplo:

ESPAÑA | POLÍTICA

La variante de Pajares moviliza 4.000 millones

JUEVES, 30 NOVIEMBRE 2023 07:51

La variante ferroviaria de Pajares ya es una realidad, tras invertirse 4.000 millones de euros en un tramo de 50 kilómetros, entre La Robla y Pola de Lena, que permite superar la Cordillera Cantábrica mediante doce túneles y diez viaductos.

¿Cuántos kilómetros tiene la Variante de Pajares?

La infraestructura tiene una longitud de 49,7 kilómetros, en la que destaca el túnel de Pajares, uno de los más largos del mundo con una longitud de 24,6 km. 14 dic 2023

Ilustración 7: Datos de la variante de Pajares

VIABILIDAD TÉCNICA

Este proyecto, además de ser aprobado en 2008 siendo viable entonces, cuenta con múltiples precedentes, al igual que en la Variante de Pajares, donde el túnel de 24,6 km por debajo de espacio protegido (longitud de más del doble de lo necesario para la M-50) ya ha sido inaugurado.

Otros ejemplos a nivel europeo:

- **Túnel de San Gotardo** : atraviesa el macizo de San Gotardo en los Alpes Lepontinos. Con una longitud de 57,09 km y un total de 151,84 km de túneles y galerías. Inaugurado en 2016.
- **Túnel de base del Brennero**: proyectado a través del Paso del Brennero en los Alpes. Longitud total de 55,4 km.
- **Túnel Lyon-Turín**: El núcleo del proyecto es el túnel de base Mont d'Ambin, de 57,5 kilómetros de longitud.

IMPACTO MEDIAMBIENTAL

La Plataforma Ciudadana está conformada por vecinos de todos los municipios afectados, los cuales somos los primeros interesados en que el impacto en las zonas verdes sea el mínimo.

Es fundamental ceñirse a los requisitos del proyecto inicial para no crear chimeneas de ventilación u otros elementos en espacio protegido, así como asegurar que el aire extraído de manera mecánica por los extremos, lleve un proceso de filtrado previo para no aumentar los niveles de contaminación en esos puntos.

Así mismo, se considera este proyecto sostenible, ya que los datos apuntan a una reducción considerable de CO₂ en toda la zona norte, reduciendo de manera muy notoria los atascos a la vez que se reduce el gran volumen de tráfico pesado que circula a diario por el cinturón norte.

TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es fundamental y ha de ser complementario a este proyecto, ya que por sí solo no soluciona el problema.

Consultado con expertos, consideran una utopía hoy por hoy una ampliación de cercanías a todos los municipios afectados. Así mismo, los expertos consideran el carril BUS-VAO en la M-607 como inviable por considerarse “obra de gran calado”.

Los autobuses quedan atrapados en los mismos atascos que los conductores, siendo un medio de transporte poco eficaz y de baja fiabilidad por dicho motivo.

La finalización de la M-50 tendrá un efecto muy positivo en el transporte público, creándose nuevas rutas de transporte entre la zona de Las Rozas, los municipios de la M-607, la zona de la A-1 y hasta el corredor del Henares. Rutas ahora mismo totalmente descartadas por la distancia que deben recorrer y el tiempo empleado.

CONCLUSIONES

Los datos son muy claros. El crecimiento es exponencial, habiéndose duplicado la población en 24 años, y todo apunta a que dicho crecimiento se va a mantener en el tiempo.

Las carreteras sufren un volumen de tráfico mucho mayor del que pueden soportar, habiéndose sido diseñadas hace décadas con una situación completamente diferente.

El proyecto es viable, ya fue aprobado en 2008, y contempla medidas para el mínimo impacto medioambiental posible, siendo este una línea roja marcada por la Plataforma Ciudadana.

Los niveles de CO₂ en los municipios afectados han subido de manera totalmente inédita en los últimos años, dado que se colapsa la movilidad de los mismos a diario por la falta de movilidad.

El transporte público es esencial, y ha de ser complementario a este proyecto.



**FINALIZACIÓN
NORTE**

M-50

YA!