



## CORRECCION DE ERRORES A LA RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/10801

24/04/2020

24337

**AUTOR/A:** ROJAS GARCÍA, Carlos (GP); GAMAZO MICÓ, Óscar (GP); MATEU ISTÚRIZ, Jaime Miguel (GP)

**CORRECCIÓN:** Observado error en la respuesta a la iniciativa de referencia, registrada de entrada en esa Cámara con el nº 34566, el día 29/05/2020 se traslada la siguiente corrección:

Donde dice:

“En relación con el asunto interesado, se señala que el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, está desarrollando una serie de mejoras en las infraestructuras viarias en Madrid con el objetivo de mejorar la seguridad vial y la fluidez del tráfico. En el entorno de las Rozas las principales actuaciones son las siguientes:

- M-50. Mejora de la capacidad del enlace con M-509, ampliación de capacidad entre la M-509 y la M-503 y conexión con vía de servicio. El proyecto se encuentra en redacción y se ha dispuesto la ejecución de un paso a distinto nivel en la zona de Las Rozas para conectar la calzada izquierda (exterior) de M-50 con la vía de servicio izquierda existente, evitando el trenzado con los vehículos procedentes de la glorieta de Heron City en dirección M-50 sur.
- Actuaciones a corto y medio plazode mejoras de accesibilidad y movilidad del transporte público en la autovía A-6, tramo: Enlace M-50 a Enlace Las Matas Sur. El proyecto se encuentra en redacción.
- Se encuentra en supervisión el proyecto para la mejora de la conexión entre la A-6 y la M-50 denominado, “Mejoras funcionales. Ampliación de acceso a la M-50 desde la Autovía A-6, sentido Madrid. Tramo: A-6 PK 22+200 al 22+740, Las Rozas”.



Respecto a las actuaciones de conservación que se han realizado últimamente en la A-6 en el término municipal de Las Rozas, se pueden destacar:

- Obras de fábrica y pasarelas peatonales:
- Saneamiento y repintado de pasarela peatonal en pk 21+300
- Saneamiento y repintado de pasarela peatonal en pk 22+500
- Reparación de la pasarela peatonal en pk 25+500 (Obra en ejecución)
- Rehabilitación y mejora de drenaje de paso inferior pk 22+000
- •Rehabilitación y mejora de drenaje de paso inferior pk 26+200
  
- Firmes: Reparación de firme en los siguientes puntos:
  
- Enlace pk 19
- Enlace pk 22 y vía de servicio hasta pk 22+500
- Enlace pk 26+200 Las Matas-Los Peñascales
- Mejora de seguridad vial del ramal de acceso a vía de servicio en pk 19, sentido Madrid
  
- Otros:
- Elemento separador de tráfico peatonal en vía de servicio sentido Madrid para la mejora de la seguridad vial, entre los pp.kk. 17+000 y 16+600
- Acondicionamiento de glorieta en el enlace pk 19 (La Marazuela)
  
- En otros años, también se han ejecutado otras actuaciones, a destacar:
- Reparación y repintado de placas de anclaje en pasarelas peatonales entre los ppkk 16+000 y 20+000 (T M Las Rozas)
- Refuerzo de placas de anclaje de pórticos y banderolas
- Sellado de grietas, fresado y reposición de firme en varios pk's
- Renovación y colocación de señalización vertical
- Colocación de tramos de barrera de seguridad en varios pk's
- Reposición de malla metálica de cerramiento entre los pk's 19+000 y 25+000



- Por citar algunos proyectos redactados en este término municipal:
  - Reparación de puente sobre FF.CC. En la vía de servicio de la Autovía A-6, P.k. 26+600, calzada derecha
  - Reparación de paso inferior de la A-6 de paso del FF.CC. Madrid-Villalba del p.k. 16+350
  - Construcción de aparcamientos de emergencia para vialidad invernal en la Autovía A-6, p.k. 22+500

Asimismo, hay que reseñar que la limpieza de márgenes, de drenaje y de calzada con barredora se realiza de forma periódica, al igual que el mantenimiento de zonas ajardinadas. En cuanto al segado de márgenes, se inician los trabajos en primavera, estando este año previsto para las próximas semanas y, según la evolución meteorológica y el estado de la vegetación, se evalúa la necesidad de un nuevo segado en otoño.

No existen estudios para el cierre de la M-50 y no está recogida en el programa de inversión del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), por tanto, ni a corto ni a medio plazo está previsto su desarrollo.

En todo caso, la prioridad absoluta del Gobierno es la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, para lo que se declaró el estado de alarma el pasado día 14 de marzo.”

Debe decir:

“En lo que se refiere a la implantación de medidas que buscan por un lado reducir los contagios y proteger la salud de profesionales y usuarios de los distintos modos de transporte, y por otro garantizar unas condiciones mínimas razonables para los profesionales del transporte, hay que recordar primeramente el régimen competencial de un sector tan complejo como éste. Desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha trabajado y se sigue trabajando en continua coordinación con otros Ministerios y Administraciones públicas, tanto europeas e internacionales como de ámbito nacional, autonómico y local, así como con asociaciones y empresas del sector transporte.

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana explicó el histórico de medidas, la situación actual y las previsiones existentes durante la comparecencia celebrada



el 27 de abril de 2020 ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados (número de expediente 213/000247).

Por otro lado, el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera no está en vigor y su fecha de fin de validez fue el 10 de abril de 2007. Fue derogado y sustituido por el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.

Las resoluciones emitidas por la Dirección General de Transporte Terrestre en el marco de esta coyuntura excepcional causada por el COVID-19, por las cuales se exceptúa temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías, están dictadas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 561/2006, y van en línea con normativas similares aprobadas por otros países europeos.

”

Madrid, 15 de junio de 2020