

## **8.5. CONCLUSIONES GENERALES DEL CAPÍTULO DE ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.**

1. La infraestructura viaria por carretera que recorre toda la comarca, está integrada mayoritariamente por carreteras pertenecientes a la red local. Éstas representan exactamente 16 de las 24 carreteras registradas en este Diagnóstico.
2. El promedio del IMD, es decir, el Índice Medio Diario de vehículos que circulan por las carreteras de la comarca, es ligeramente superior al promedio del IMD en la Comunidad de Madrid. El importante volumen de tráfico circulante que soportan estas carreteras, se entiende por el hecho de que constituyen una zona habitual de tránsito hacia otras Comunidades Autónomas, por parte de los habitantes del resto de la Comunidad.
3. En la M-501 y, por tanto, en la Red Principal, se encuentra la mayor afluencia de vehículos, así como la estación con el valor máximo de IMD. La diferencia entre el valor máximo de IMD y su valor mínimo, es muy elevado, apuntando una gran disparidad en la distribución del tráfico.
4. 7 de cada 100 accidentes registrados en la Comunidad, se producen en la red viaria de la comarca. Respecto al total de muertos en carretera en la Comunidad de Madrid, los referidos a la comarca suponen un alto porcentaje, un 11%. Una de las explicaciones reside en la importante intensidad del tráfico como zona de conexión con territorios limítrofes. La M-501 concentra 53,8% del total de accidentes de la comarca, seguido a bastante distancia de la M-507 y la M-510.
5. Entre las personas que trabajan en su mismo municipio de residencia, el más elevado porcentaje (45,6%) corresponde a los que utilizan el coche particular, siendo ellos mismos los conductores. Le sigue una pauta de movilidad bien distinta (ir andando), que alcanza el 37,3%. En cuanto al grupo de personas que trabajan en otro municipio de la Comunidad de Madrid, el porcentaje mayoritario vuelve a ser la utilización del vehículo particular como conductor (59,6%). Esto puede dar muestra tanto de las deficiencias en el servicio de transporte público, como del excesivo uso del coche privado, con los consiguientes efectos negativos sobre el medio ambiente y de tráfico. Globalmente, sin diferenciar por lugar de trabajo, para

toda la comarca la opción mayoritaria vuelve a ser la categoría número 1 (sólo en coche particular, conduciendo). Los que pueden ir a trabajar andando alcanzan el 20,6% del total. Sin embargo, fórmulas como la utilización de la bicicleta son muy residuales (0,1%), y las fórmulas de transporte colectivo (5 a 10) tienen únicamente un peso del 12,4%.

6. El 69,5% de las viviendas principales familiares poseen vehículo propio. Dentro de este grupo, los que disponen de un coche son el 64,5%. Hasta un 28,3% de las familias con coche tienen dos, y hay 468 casos que en 2001 tenían más de dos utilitarios, lo que equivale al 7,4%. Estos porcentajes resultan excesivamente altos y suponen un fuerte impacto ambiental.