

Excmo. Sr. Consejero de Transportes e Infraestructuras
Consejería de Transportes e Infraestructuras
C/ Maudes, 17
28003 Madrid

Madrid, a 25 de septiembre de 2008

DON LUÍS MIGUEL URBAN FERNÁNDEZ, Portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida de Las Rozas de Madrid y en Nombre del mismo, con DNI número ***** Con domicilio a efecto de notificaciones en Plaza Mayor nº 1 en Las Rozas de Madrid.

En relación con el **“Proyecto de construcción de la infraestructura e instalaciones de una nueva línea de Metro Ligero desde Pozuelo de Alarcón al Hospital “Puerta de Hierro” y Las Rozas de Madrid»**, que afecta a los términos municipales de Pozuelo de Alarcón, Majadahonda y Las Rozas de Madrid” promovido por MINTRA (Madrid Infraestructuras del Transporte), ente público dependiente de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, que con fecha 14 de agosto pasado se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid la Resolución de 5 de agosto de 2008, y dentro del plazo conferido de un mes desde que el Proyecto ha estado disponible en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, formula las siguientes ALEGACIONES:

1- Respecto a la ausencia de respuesta motivada a las alegaciones presentadas al Estudio de Viabilidad previo

La aprobación del Estudio de Viabilidad previo a este Proyecto de construcción se ha realizado vulnerando el *Art. 86, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*, que recoge el derecho que asiste a las personas que presentan alegaciones a obtener una respuesta razonada, puesto que no se ha recibido dicha respuesta razonada a las alegaciones presentadas al Estudio de Viabilidad, que justifique que dichas alegaciones han sido consideradas en la redacción del Proyecto de construcción.

2- Respecto a la ausencia de Estudio de Impacto Ambiental

No se ha sometido el Proyecto a ninguno de los procedimientos ambientales regulados en *la ley 2/2002 de la Comunidad de Madrid*, que tiene por objeto establecer el régimen jurídico de los procedimientos ambientales aplicables a los planes, programas, Proyectos y actividades que se pretenden llevar a cabo en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, con el fin de garantizar una adecuada protección del medio ambiente.

El trazado de metro ligero se encuentra contemplado en el Anexo tercero (de la *ley 2/2002 de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid*, en el apartado *Infraestructuras (48) Nuevos ferrocarriles metropolitanos aéreos y subterráneos no contemplados en el anexo segundo*), que incluye las actividades que deben ser sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental abreviado.

Y en el Anexo cuarto (*40. instalaciones para la fabricación y reparación de ferrocarriles y material ferroviario*) que incluye los Proyectos y actividades a estudiar caso por caso por el órgano ambiental de la Comunidad de Madrid, debido a la existencia de los talleres y cocheras, por lo que el Proyecto queda afectado por dicha ley y debería haberse sometido al procedimiento ambiental preceptivo, previa consulta al órgano ambiental de la Comunidad de Madrid para que se pronunciase al respecto de forma motivada y pública (*Art. 5 Ley 2/2002 de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid*)

3- En relación a la evaluación del impacto acústico

No se ha realizado una evaluación del nivel de ruido en estado preoperacional, por tanto se desconoce cuál es la exposición actual al ruido ambiental de la población en la zona de influencia de la infraestructura.

Al no existir un mapa de ruidos de la zona afectada, es imprescindible la realización de mediciones a fin de determinar los niveles de presión sonora existentes. Estos valores resultan imprescindibles para poder determinar si en las zonas de influencia de la infraestructura se cumplen o no los valores objetivo de calidad acústica fijados por la legislación para ruidos aplicables a áreas urbanizables existentes, y por tanto poder determinar para cada área de sensibilidad acústica los valores límite de emisión de un nuevo foco (*Art. 12 Decreto 78/1999, por el que se regula el régimen de protección acústica de la Comunidad de Madrid*)

Estas mediciones se deben realizar en esta fase de desarrollo del Proyecto y no a posteriori como se propone en el estudio, puesto que son fundamentales para establecer las comparaciones necesarias entre la situación actual y la postoperacional de manera que se pueda determinar de forma objetiva que el incremento en los niveles de ruido que va a generar la infraestructura no causarán la superación de los valores exigidos de inmisión y para poder definir de manera adecuada las medidas correctoras a implantar, en caso de ser necesarias como consecuencia de la evaluación efectuada.

En relación a la evaluación del impacto acústico en situación postoperacional, hay que señalar que:

No se ha utilizado ningún modelo de predicción u otro sistema técnicamente adecuado que permita modelizar en el espacio de influencia de la infraestructura, los niveles de ruido que causaría la intervención en fase de construcción y explotación.

El estudio se limita a presentar una relación de valores de nivel sonoro que emitiría la maquinaria involucrada, en fase de construcción, y valores de emisión que generaría la circulación del metro hasta una distancia máxima de 10 metros desde la plataforma, en fase de explotación.

Respecto a los niveles sonoros indicados para la maquinaria, cabe señalar que algunos de ellos sobrepasan los 90 dB, que es el límite máximo de emisión de maquinaria para trabajos realizados en la vía pública, establecido en la *Ordenanza municipal de protección de la atmósfera* (Art. 43).

Por otro lado en lo que se refiere a los valores estimados para la circulación del

metro, hay que indicar que si bien se presenta una relación de distintos mecanismos generadores de ruido, más adelante se asigna un valor de 72 dB al nivel sonoro generado por el metro en circulación, sin que se justifique mediante qué método se ha calculado este valor ni cómo se han ponderado las contribuciones de los distintos mecanismos generadores de ruido citados anteriormente, ni los valores de emisión que se han asignado a cada uno de ellos.

Además, los valores obtenidos incumplen, en las distancias al foco evaluadas, los valores límite de inmisión de ruido y los valores límite de inmisión de ruido máximo aplicables a nuevas infraestructuras ferroviarias establecidos en la legislación de aplicación (*Art. 23 Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*) y los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes, Anexo II de la citada ley.

En el estudio se afirma que este incumplimiento se restringe a 15 m al borde de la plataforma (obviando que en algunos tramos las viviendas se encuentran a 7m de la plataforma) y en ausencia de medidas correctoras, una afirmación subjetiva que no está respaldada por ningún tipo de cálculo puesto que **no se han estimado los niveles de ruido que produciría la infraestructura una vez implantadas las medidas correctoras que se proponen**, se desconocen los niveles de presión sonora finales en la zona afectada.

Al no existir tampoco valores de la situación actual no es posible comparar la situación pre y postoperacional, por tanto podemos concluir que **la evaluación del impacto acústico realizada, no puede asegurar que una vez puesta en marcha la infraestructura producirá unos niveles de inmisión que cumplan los objetivos de calidad establecidos para las áreas de sensibilidad acústica aplicables.**

Tampoco se han evaluado las vibraciones que se generarán en fase de obras y explotación, se desconoce si se cumplirán los valores límite de transmisión de vibraciones al ambiente interior (*Art. 15 Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica*)

Por todo ello, y teniendo en cuenta la proximidad del trazado a viviendas y los efectos nocivos que los ruidos y vibraciones generan sobre la salud, **se solicita la realización de un estudio de ruido que solvante las deficiencias anteriormente mencionadas, para asegurar que se van a cumplir los límites legales de exposición en cuanto a ruido y vibraciones en la zona de afección de la infraestructura.**

4- En relación al Proyecto

- Posibles impactos en áreas residenciales

El Proyecto presentado define para el metro ligero un recorrido que atraviesa varias zonas residenciales de suelo urbano en el municipio de Las Rozas, principalmente en torno a las calles Avenida de España y Calle Comunidad de Madrid, en las proximidades del centro comercial Burgocentro, y la Calle Camilo José Cela, ubicada en la zona conocida como Parque Empresarial. Asimismo, el trazado previsto discurre por varias calles de la zona del Montecillo, clasificada como Suelo Urbanizable en el Plan General en vigor, que se encuentra ya en fase de desarrollo y en la que se prevé la construcción de viviendas.

El Proyecto no considera los problemas específicos existentes en las citadas áreas residenciales. Tampoco se han considerado en el Estudio de Viabilidad previo, posibles trazados alternativos para la nueva línea de metro ligero en estas zonas. Teniendo en cuenta que el metro ligero es una infraestructura con un alto impacto sobre el espacio urbano, que modifica de forma considerable los espacios y usos del espacio público en toda su longitud, y que puede conllevar grandes molestias para los vecinos en forma de ruidos y vibraciones, cabe considerar que previo a la redacción del Proyecto deberían haberse planteado varias alternativas de trazado y una justificación expresa de la opción elegida, que tuviera en todo caso en cuenta los problemas específicos de cada zona afectada y la complejidad urbana y social de una obra de esta magnitud en áreas residenciales.

Asimismo, en el apartado *2. FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LA OBRA. DEFINICIÓN DE SUS CARACTERÍSTICAS ESENCIALES*, se obvian los problemas evidentes que ha originado la implantación del metro ligero en la Comunidad de Madrid y, concretamente, en el primer tramo de la línea que ahora se pretende ampliar. Estos problemas comprenden tanto la dimensión económica y social (el uso real de este medio de transporte es muy inferior al inicialmente previsto y, a ojos de los usuarios, no resulta eficiente desde el punto de vista de la velocidad y la comodidad) como las imprevistas molestias denunciadas por los vecinos de las áreas residenciales ya atravesadas por líneas de metro ligero, principalmente el ruido. El presente Proyecto debería tener en cuenta estas realidades y proponer medidas correctoras que impidan la reproducción de estos mismos problemas en la ampliación que nos ocupa, estudiando la viabilidad de solventar las carencias de comunicación que se pretenden resolver con este Proyecto, a través de otros medios de transporte público más eficientes, menos molestos y que comprometan menos el espacio urbano, permitiendo una mayor diversidad de usos y cierta flexibilidad de recorridos en función de la demanda que se vaya comprobando con el tiempo.

En relación al trazado propuesto para la Calle Camilo José Cela, el Proyecto

propone atravesar con el metro ligero la principal calle residencial del Parque Empresarial, zona conocida por representar una excepción urbanística como es la convivencia de vivienda colectiva y uso terciario. Así, en la misma zona existen calles y parcelas destinadas a usos residenciales y terciarios, lo que origina problemas específicos como la falta de plazas de aparcamiento a determinadas horas del día, repetidamente denunciada por los residentes, que da lugar con frecuencia a situaciones indeseables como el estacionamiento de los vehículos en las aceras.

La excepcionalidad de esta zona, que por esta convivencia de usos presenta singularidades que no resultan equiparables a ninguna otra del trazado de la línea, no aparece reflejada en ningún punto del de este Proyecto, que pretende atravesar la principal calle de este barrio en gran parte de su longitud, originando impactos muy importantes sobre el espacio urbano.

En relación a los citados problemas de estacionamiento registrados en el Parque Empresarial, el trazado propuesto supondría, según se reconoce en el epígrafe *2.3.2.3. Criterios de implantación de tráfico peatonal y rodado y de reposición del aparcamiento*, la eliminación de 136 plazas de aparcamiento y la reposición de 53 entre las calles Camilo José Cela y Gabriel García Márquez, resultando un saldo negativo de 83 plazas de aparcamiento en una zona que presenta graves problemas de saturación denunciados por los residentes. La solución propuesta en el mismo epígrafe, "existe un aparcamiento provisional con capacidad para 250 plazas que podría ser reorganizado y ampliado en un futuro para suplir tanto las plazas de aparcamiento que se eliminan como su futura demanda", no resulta suficiente ni recoge los problemas ya existentes ni la relación de los mismos con la combinación de usos residencial y terciario en esta zona, que ocasiona además un efecto excepcional de saturación de las plazas de aparcamiento en los horarios relacionados con la actividad terciaria. Tratándose de un Proyecto para una línea de transporte público que pretende ser ambiciosa, debería plantear sus capacidades para evitar el uso del transporte privado, en este caso el importante flujo diario de automóviles de los trabajadores de las empresas de la zona, que ocasiona gran parte de los problemas de aparcamiento y que pretende ser abordado mediante la necesaria conexión de esta zona con al Estación de Pinar. El Proyecto obvia la gran incidencia que esta obra tendrá en la frágil convivencia entre los usos residencial y terciario de esta zona, y en el reclamado estudio de alternativas debería plantear qué relación debe tener la nueva línea con cada uno de los usos, teniendo en cuenta aspectos perjudiciales para los vecinos como los ruidos y la saturación de las plazas de aparcamiento y determinando las óptimas condiciones de trazado, frecuencia y velocidad del servicio para disminuir el número de automóviles que acuden diariamente a las empresas. Este estudio debería ser determinante para la elección del trazado de la línea e incluso para plantear la idoneidad del metro ligero como medio de transporte

para resolver estos problemas de comunicación, convivencia y uso del espacio público.

La elección del bulevar central de la Calle Camilo José Cela para la colocación de la nueva infraestructura supone una merma de ente 6 y 10 metros de ancho a lo largo de toda la longitud de este espacio, reconocido como espacio libre tanto en el Plan General en vigor como en el Proyecto de nuevo planeamiento que actualmente se encuentra pendiente de aprobación definitiva. Teniendo en cuenta que el metro ligero es una infraestructura viaria que en ningún caso puede considerarse espacio libre en virtud de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid de 2001, debe considerarse la sustracción de la superficie correspondiente a este uso, que deberá ser repuesta en las inmediaciones. Además de la sustracción directa de esta superficie, debe tenerse en cuenta que se trata de una infraestructura que entraña cierta peligrosidad, resultando incompatible con la cercanía de otros usos actualmente situados en el citado bulevar, como el parque de juegos infantiles. En consecuencia, deben considerarse en este Proyecto los efectos que la nueva infraestructura tendría sobre el conjunto del bulevar, considerando sus zonas de policía por motivos de seguridad y el consiguiente riesgo de aparición de espacios residuales, así como el hecho de que este bulevar es la principal zona verde de todo el barrio.

Otra zona del trazado que presenta problemas de integración, es la propuesta por la Calle Gracilaso de La Vega y la calle Comunidad de Baleares, donde por donde la traza pasaría a escasos metros de las viviendas, y supondría la eliminación de 40 plazas de garaje en la calle Garcilaso de La Vega y 74 en la Calle Comunidad de Baleares, donde la plataforma pasaría a unos 7 metros de la fachada de las viviendas. Sobre esta zona además se ha proyectado ubicar una de las paradas.

En consecuencia, cabe concluir que el Proyecto presentado no tiene en cuenta los problemas particulares de las zonas residenciales afectadas por esta línea de metro ligero, ni el alto impacto que la nueva infraestructura tendría en la configuración y uso del espacio urbano.

5- Solicito

- Se paralice la tramitación del Proyecto hasta que no se contesten de forma razonada a las alegaciones presentadas al Estudio de Viabilidad previo.
- Se someta el Proyecto al procedimiento ambiental preceptivo, previa consulta al órgano ambiental de la Comunidad de Madrid.
- Se realice una evaluación adecuada del impacto acústico que ocasionará la infraestructura que asegure que se van a cumplir los límites de ruido legales en la zona de afección.
- Se estudien posibles trazados alternativos al propuesto, que eviten la proximidad a zonas sensibles.

Firmado: Luis Miguel Urbán Fernández