

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

27 de junio de 2008

Respecto al **“Estudio de viabilidad 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. 1ª fase – tramo Hospital Puerta de Hierro de Majadahonda – estación de cercanías Pinar de Las Rozas”**.

Don **LUIS MIGUEL URBAN FERNÁNDEZ**, Portavoz Del Grupo Municipal de Izquierda Unida y en nombre del mismo, con DNI número 2062365R, con domicilio a efecto de notificaciones en Plaza Mayor, nº 1, en Las Rozas de Madrid y con relación a los documentos referidos, formula las siguientes ALEGACIONES:

1-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.

Como se indica en la página 4 del análisis ambiental de alternativas el trazado de metro ligero se encuentra contemplado en el Anexo III (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*). Por lo que es preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental abreviado.

En este sentido, es necesaria la realización de un estudio de impacto ambiental de la infraestructura proyectada, que tenga en cuenta las dos fases del proyecto, a efectos del artículo 10 de la ley 2/2002 de la Comunidad de Madrid, respecto al fraccionamiento de proyectos, que se debe someter a un periodo de información pública nuevo, junto con el Estudio de Viabilidad, tal y como

establece en su artículo 221 la **Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas.**

Teniendo en cuenta que el trazado discurre por zona urbana, el Estudio de Impacto Ambiental debe prestar especial atención a la identificación, caracterización, y valoración de los posibles efectos negativos sobre la población del área de influencia considerando los factores de riesgo para la salud y los efectos adversos que ya se han manifestado y originado en implantación del metro ligero en la Comunidad de Madrid y, concretamente, en el primer tramo de la línea que ahora se pretende ampliar, en cuanto a ruido y vibraciones.

En este sentido es fundamental que el estudio de ruido contemple la realización de mediciones, ya que no existe para el municipio de Las Rozas un mapa de ruido y se realice un seguimiento de los mismos durante las diferentes fases. Estas medidas se deberán realizar para las diferentes fases, en el mismo horario y con la misma frecuencia y duración. Las medidas que se recojan deberán tener en cuenta las peores condiciones ambientales y operativas.

2-. En relación al Estudio de viabilidad:

- 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 Estudio de Viabilidad no aporta justificaciones para la elección del trazado elegido ni considera los problemas específicos existentes en las citadas áreas residenciales. Tampoco se consideran 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 en el presente Estudio 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, factores que en absoluto aparecen reflejados

en la breve justificación aportada en la memoria.

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 Estudio de Viabilidad debería tener en cuenta estas realidades y proponer medidas correctoras que impidan la reproducción de estos mismos problemas en la ampliación que nos ocupa, o incluso, dentro del estudio de alternativas reclamado en el párrafo anterior, estudiar 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 Estudio de Viabilidad 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 278 plazas de aparcamiento y la reposición de 161 entre las calles Camilo José Cela y Gabriel García Márquez, resultando un saldo negativo de 117 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 Estudio de Viabilidad 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 Estudio de Viabilidad 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 Estudio de Viabilidad 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 Gracilazo de La Vega, en la que la infraestructura ocasionaría

problemas de convivencia parecidos a los que se plantean en al calle Camilo José Cela, ya que pasaría a escasos metros de las viviendas, y supondría la eliminación de 40 plazas de garaje. Sobre esta zona además se ha proyectado ubicar una de las paradas.

En consecuencia, cabe concluir que el Estudio de Viabilidad 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.

2-. Solicito

- Se someta el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental preceptivo.
- Se estudien posibles trazados alternativos al propuesto, que contemplen las dificultades que esta infraestructura puede crear en las zonas residenciales.

Firmado: Luis Miguel Urban
Grupo Municipal Izquierda Unida Las Rozas