

EXCMA. SRA. CONSEJERA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS.

COMUNIDAD DE MADRID

El Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón, con domicilio a efectos de notificaciones en Pozuelo de Alarcón, calle Plaza Mayor, s/n, al amparo de lo establecido en el artículo 228.2 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (B.O.E. de 8 de octubre de 1990, número 241) de Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, y legislación concordante, EXPONE:

Que con fecha 7 de marzo de 2005 se ha publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid Resolución de la Secretaría de Transportes e Infraestructura de la Comunidad de Madrid, por la que se somete al trámite de Información Pública el “Proyecto Básico Modificado de la Infraestructura de una nueva Línea de Metro Ligero desde Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón”, así como el Estudio de Impacto Ambiental.

Que, de acuerdo con la legislación vigente anteriormente citada, por el presente escrito vengo a presentar las OBSERVACIONES que a continuación se expresan:

PRIMERA: EL TRAYECTO CONTENIDO EN EL PROYECTO BÁSICO MODIFICADO, VA EN CONTRA DE LOS INTERESES GENERALES DE LOS VECINOS DE POZUELO.

1.- De acuerdo con el plano de perfil transversal, el trazado propuesto de Metro Ligero a su paso por la Vía Dos Castillas eliminará las plazas de aparcamiento existentes en los laterales de la misma, lo cual se debe evitar para mantener el número de plazas de aparcamiento disponibles en la vía pública. De hecho, esto va a agravar los problemas de aparcamiento existentes en esta zona, sobre todo entre las calles Rumanía y Viena.

No se contemple en el Proyecto Básico Modificado, objeto de Alegaciones, la reposición de estas plazas de aparcamiento, lo que supone agravar aún más las dificultades de aparcamiento para los vecinos de Pozuelo de Alarcón.

Por todo ello, resulta inadecuado este Proyecto Básico Modificado que va a originar, como consecuencia directa del mismo, un problema de aparcamiento importante.

2.- De acuerdo con el plano de perfil longitudinal, la Avenida de Europa tiene un cruce al mismo nivel que la vía, lo que es causa de un riesgo de accidente por choque del Metro Ligero contra los vehículos automóviles.

De otra parte, la existencia de este cruce produce un riesgo cierto de atropello de peatones, tal y como han puesto de manifiesto numerosos vecinos y Comunidad de Propietarios en las alegaciones presentadas en su día al Proyecto Básico.

Debe tenerse en cuenta que el Municipio de Pozuelo de Alarcón, y esta zona geográfica en particular, tiene una tasa de natalidad claramente superior a la media nacional, así como que el número de residentes menores de 16 años supera con creces el existente tanto en el resto del municipio, como en el resto del país. Por ello, la existencia de un importante número de niños residentes en la zona, introduce un factor de riesgo determinante, lo que convierte este Proyecto en algo inadecuado claramente.

De otra parte la cercanía del instituto Gerardo Diego hace que la zona sea frecuentada por numerosos jóvenes estudiantes, que se verían afectados por las circunstancias anteriormente señaladas.

3.- De acuerdo con los planos de implantación general, el trazado finaliza en Colonia Jardín, sin continuidad hacia el intercambiador de Aluche, lo que limita la utilización eficiente de los transportes públicos.

En efecto, el trazado propuesto termina en la estación del Metro de la Línea 10 Colonia Jardín. Esto supone que, al no llegar hasta el intercambiador de Aluche, (donde confluyen distintas líneas de autobuses de municipios del sur de la Comunidad de Madrid, así como la Línea 5 del metro y la línea de Cercanías RENFE) los usuarios de estas líneas de transporte que quieran usar el Metro Ligerero para llegar Pozuelo, tendrían que usar otro medio de transporte, ya sea la Línea 5 hasta la estación Casa de Campo y luego la Línea 10 hasta Colonia Jardín, o las líneas de autobuses que saliendo del intercambiador de Aluche pasan por la Estación de Colonia Jardín. Esto supone un despilfarro de tiempo para los usuarios y un mayor coste económico para los que no tengan el abono de transportes.

Por ello, resulta altamente conveniente una solución que permita que el Metro Ligerero termine su trazado en una ubicación más adecuada que facilite la extensión al uso de otras modalidades de transporte. De ahí la conveniencia de extenderlo hasta el intercambiador de Aluche para facilitar y mejorar la movilidad de los usuarios de e los diferentes transportes interurbanos existentes y que conectan con Madrid y los municipios del sur.

4.- De acuerdo con los planos de implantación general, los viajeros que toman el metro en la parada P2 deben cruzar las vías del tren para llegar al correspondiente andén, siendo un riesgo de atropello para el usuario y, en especial, para las personas con movilidad reducida. Lo mismo ocurre con otras 11 paradas más.

5.- De acuerdo con los planos general, los viajeros que toman el metro en la parada P3 deben dirigirse por un camino entre la autovía y el terraplén desde la calle Guadalajara. Esto puede originar una situación de inseguridad para los viajeros, especialmente por la noche.

6.- De acuerdo con los planos de implantación general, el paseo de la Casa de Campo se cruza al mismo nivel que las vías, siendo un riesgo de atropello para los peatones y colisión con los automóviles.

7.- De acuerdo con los planos de implantación general, la parada P14 en la Avenida de Europa no dispone de ascensores, impidiendo la utilización del metro de las personas con movilidad reducida y de los carritos de bebé. Por ello, disponer de ascensores entre los andenes y las aceras de la calle se hace obligatorio.

8.- De acuerdo con el plano de planta, el paso de peatones entre el Zoco de Pozuelo hacia la Avenida de La Finca discurre entre el metro y la autovía, quedando afectado por los vehículos automóviles a un lado y los trenes al otro.

9.- De acuerdo con el plano de planta, el paso de peatones entre el Colegio Retamar y el paseo del río acaba junto a la autovía, sin continuidad con el andén.

Esto constituye un riesgo de atropello para los escolares al paso del Metro Ligero. De ahí, que se vea como necesaria la construcción de un paso de peatones nuevo con acceso a ambos andenes.

10.- De acuerdo con el plano de planta, el paso inferior de la Avenida de Pablo VI obliga a la futura construcción de un puente sobre la autovía M-503 para aliviar el tráfico de esa glorieta.

Esto va a suponer que, en un futuro, se impida la construcción de un paso subterráneo bajo ésta, lo que originará importantes problemas de movilidad.

11.- De acuerdo con el plano de planta, la parada P9 interfiere el acceso al garaje de la urbanización de la calle Estrasburgo, dificultando la circulación actual.

De ahí, la necesidad del desplazamiento de la estación.

12.- De acuerdo con el plano de planta, el trazado de Tren Ligero propuesta, cruza la Vía de las Dos Castillas y la autovía M-503 en las inmediaciones de la glorieta y de la carretera de Húmera. Esto obliga a la futura construcción de un puente elevado sobre la autovía para aliviar el tráfico de esa glorieta. Esta Alegación tiene carácter general, toda vez que el trazado propuesto para el denominado Metro Ligero en sus distintos cruces con la carretera M-503, se ejecuta por medio del enterramiento de las vías del mismo, en los cruces de la mencionada vía con la M-602 y la M-508.

En estos momentos la M-503 sufre una fuerte saturación de tráfico, que en hora punta provoca grandes atascos como consecuencia del cruce de vehículos en las distintas rotondas que tiene para solucionar la conexión de la misma con las distintas carreteras que la atraviesan. Este atasco que se produce tiende a ser mayor cada vez como consecuencia del crecimiento poblacional de la zona oeste.

De ahí que fuera conveniente arbitrar una solución como podría ser el ejecutar pasos a distinto nivel en la M-503 en las distintas rotondas que tienen entre la Carretera de Castilla y la M-40.

Debe hacerse notar que si el proyecto presentado en la ejecución del enterramiento del Metro Ligero a su paso por la M-503 con la M-602 y la M-508 no contempla que se puedan ejecutar estos pasos a distinto nivel, en un futuro como viene demandado el PSOE se producirá un perjuicio grandísimo a los usuarios de esa vía y a los vecinos de Pozuelo, que utilizan estas carreteras para trasladarse dentro del municipio. Asimismo, en el supuesto de que tuvieran que ejecutarse con posterioridad este se haría a un coste.

13.- De acuerdo con el plano de planta, el paso de peatones de la Vía de las Dos Castillas a la Universidad tiene un cruce a nivel con el Metro Ligero, lo que es un riesgo de atropello de los peatones.

De ahí, la necesidad de prolongar el paso de peatones existente sobre las vías del Metro Ligero.

14.- De acuerdo con el plano de planta, la Avenida de la Comunidad de Madrid tiene un estrechamiento en su confluencia con la Vía de las Dos Castillas. Esto originará una grave incidencia para el tráfico en ese lugar.

15.- De acuerdo con el plano de planta, la Vía de las Dos Castillas y la calle Inglaterra tienen un cruce a nivel con el Metro Ligero. Esto supone un importante riesgo de atropello de peatones y colisión de vehículos automóviles, por los mismos motivos que los anteriormente reseñados.

16.- Tras el estudio del trazado de la infraestructura, y en base al criterio básico expresado en cuantos informes apoyan este proyecto, de procurar dar servicio al mayor número de vecinos posible, entendemos que sería interesante la prolongación del trazado entre las paradas P-8 y P-9; definiendo una parada mas que quedaría establecida en el entorno del ambulatorio de la Seguridad Social San Juan de la Cruz; dando

servicio a los diferentes servicios públicos radicados en la zona, como son el propio ambulatorio, el cementerio, el I.E.S. San Juan de la Cruz, Centro de Empresas y a una parte importante de la zona del Pueblo de Pozuelo ya que quedaría a escasos 400 metros del Ayuntamiento.

SEGUNDA: EL TRAYECTO CONTENIDO EN EL PROYECTO BÁSICO MODIFICADO ORIGINA IMPORTANTES PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES, POR AFECTAR TANTO AL ARBOLADO COMO A LA FLORA PROTEGIDA.

1.- De acuerdo con el plano de perfil transversal, los árboles de la Vía de las Dos Castillas más próximos a la autovía van a ser eliminados, Esto se debe impedir para mantener la masa arbórea y el paisaje de esa calle de Pozuelo.

2.- El Proyecto modificado no contempla la existencia de una plataforma con carril-bici paralela con la línea del Metro Ligero, y con separación física de ésta.

Sería interesante, aprovechando la infraestructura a realizar, introducir carriles-bici en aquellos tramos del recorrido que fuesen aptos para ello.

3.- El Proyecto Básico Modificado afecta a dos arroyos, una vía pecuaria y un sendero de gran recorrido.

En efecto, el actual trazado afecta a los arroyos Meaques, Retamares y Prado del Rey, incidiendo en una zona Medioambiental sensible.

Téngase en cuenta que, en particular, el Arroyo Meaques es la piedra angular que permite conservar el bosque de ribera, generado desde la confluencia con el Arroyo Valchico hasta el final de su curso en el río Manzanares.

De hecho, los márgenes de Arroyo Meaques –como es bien conocido– es el hábitat más valioso de toda la Casa de Campo, siendo así que la zona que queda al Oeste de la confluencia con el trazado del Tren Ligero, va a verse seriamente afectada y deteriorada.

Esto repercutirá en detrimento de numerosas especies de flora y de fauna, lo que supone un auténtico atentado a la biodiversidad de la zona.

De otro lado, el trazado propuesto en el Proyecto Básico Modificado afecta a la Vía Pecuaria del Vereda del Camino de las carreras, lo que contraviene lo establecido en la Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Por último, el trazado propuesto discurre por determinados tramos de la actual Senda de las Merinas Príncipe Pío – El Escorial. De acuerdo con lo establecido en la Ley de las Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, el uso que se le pretende dar debe ser compatible con el ganadero.

4.- Según se deduce del Estudio de Impacto Ambiental realizado por la Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio respecto al Proyecto Básico Modificado de infraestructura de Metro Ligerero en Pozuelo de Alarcón. El trazado definido en el mencionado proyecto básico afecta a un hábitat de interés prioritario comprendido en el anexo I de la Directiva de Hábitats 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de flora y fauna silvestre; identificado como una “mancha” del hábitat 6220.

El Hábitat inventariado posee el código 19220027 del municipio de Pozuelo de Alarcón siendo Cytiso Scoparii-Retametum Spherocarpae.

Entendemos la necesidad de preservar este espacio de interés prioritario en el ámbito europeo, y que se tomen las medidas necesarias para su no efectación por el trazado del tren ligerero, así como durante las obras de construcción.

TERCERA: EL TRAYECTO CONTENIDO EN EL PROYECTO BÁSICO MODIFICADO OCASIONA PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES DERIVADOS DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA QUE ORIGINA.

1.- De acuerdo con el contenido del Estudio de Impacto Ambiental, no se ha analizado el impacto social y ambiental sobre los vecinos y comerciantes de las zonas afectadas por las obras, al objeto de planificar las actuaciones encaminadas a minimizar y compensar los efectos negativos que producen. La necesidad de elaboración de este Estudio es obligada, por lo que el Proyecto Básico Modificado debe ser completado en este sentido.

2.- De acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental, no se ha efectuado un estudio de tráfico para determinar la interferencia en las calles y avenidas de Pozuelo y en las autovías M-502 y M-503, como consecuencia de los cortes y limitaciones a la circulación requeridos para efectuar las obras.

Esto resulta particularmente grave, toda vez que este Proyecto debe respetar la Normativa Municipal y, en particular, la recién aprobada Ordenanza medioambiental del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón.

CUARTA: LA TRAMITACIÓN DEL PROYECTO INCUMPLE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La convocatoria de los concursos para la construcción de las Infraestructuras se ha realizado sin que se tenga constancia de que se hubiera aprobado formalmente el Proyecto Constructivo de la Infraestructura y sin que dispusiera de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

Por tanto, se incumple el artículo 34 de la ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, el contenido de los contrato adjudicados para la construcción de la Infraestructura versa sobre un objeto y con un precio distinto al existente, toda vez que el trazado del mismo –modificado con posterioridad a la adjudicación- es sustancialmente diferente, por lo que no cabe la novación de los contratos, siendo precisa la resolución de los mismos, procediendo a efectuar nueva convocatoria.

Las razones anteriormente expuestas consideramos son suficientes para la modificación del trazado contenido en el Proyecto Básico Modificado, anteriormente referido, así como la corrección legal del proceso seguido en su tramitación hasta la fecha.

Por todo ello esta Corporación Municipal SOLICITA se se admitan las OBSERVACIONES formuladas en el presente escrito, procediéndose a la modificación del “Proyecto Básico Modificado de la Infraestructura de una nueva Línea de Metro Ligero desde Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón”, en el sentido indicado.

En Pozuelo de Alarcón a 5 de abril de 2005.