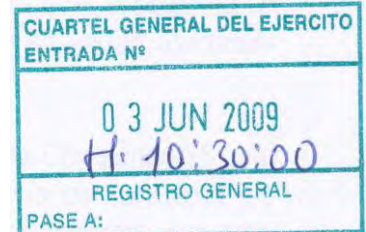




Asociación Vecinal
Nuevo Bercial - NUBER

Centro Cívico El Bercial
Avda. Buenos Aires nº 2
28907 - Getafe (Madrid)
Telf. 649 xxxxxxxx
info@avnuber.com
www.avnuber.com

**Proyecto de trazado "Plataformas reservadas
para el transporte público y actuaciones complementarias.
Autovía de Toledo A-42. Tramo: Enlace M-45-M-50"**
Alegaciones



**A LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEL MINISTERIO DE FOMENTO**

**Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid
(Calle Josefa Valcárcel, nº 11 – 28027 MADRID)**

Roberto Carlos Benítez de Lucas, provisto de D.N.I. nº xxxxxxxxxx, en nombre y representación de la Asociación Vecinal "Nuevo Bercial-NUBER", con C.I.F. nº G-83984534 y con domicilio a efecto de notificaciones en el Centro Cívico del Bercial, Avda. Buenos Aires nº 2, 28907 de Getafe (Madrid), así como de 116 vecinos y vecinas que con sus firmas (las cuales se adjuntan) apoyan la modificación del proyecto en periodo de exposición pública

EXPONE:

Que en el BOCM nº 99 de 28 de abril de 2009, se publica el anuncio del trámite de información pública y de la aprobación provisional por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid del denominado proyecto de trazado "**Plataformas reservadas para el transporte público y actuaciones complementarias. Autovía de Toledo A-42. Tramo: Enlace M-45-M-50**".

En relación con la incidencia del Proyecto de Trazado sometido a información pública con el Sector El Bercial-Universidad, donde la entidad social que represento tiene su domicilio social y realiza principalmente sus actividades y la consecución de sus fines, entre los que figura la defensa de los intereses de vecinos/as, consumidores y usuarios, utilizando para ello los cauces establecidos en la legislación vigente (art. 5 punto A de sus estatutos en vigor) viene a realizar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Que el proyecto de trazado sometido a información pública afecta de tal forma al desarrollo urbanístico del Bercial-Universidad que invade de forma drástica un Caballón (o parque lineal), considerada como zona verde, que tiene una longitud de más de 2 kilómetros; que ha sido diseñado como "pulmón" para disfrute de los vecinos del barrio, haciendo constar que el caballón se encuentra completamente urbanizado y equipado, tal y como puede comprobarse en la relación de suelos y efectos a expropiar del proyecto (farolas, bancos, caminos, barandillas...)

Que mediante el diseño sometido a información pública se atacan intereses públicos, mientras que si el diseño se efectúa por el otro lado de la carretera (el Rosón), afecta únicamente a intereses privados, que en ningún caso tienen la consideración de interés social y que en la actualidad se encuentra en periodo de urbanización, sin vecinos y vecinas que puedan verse afectados por las obras y que, de modificarse el proyecto por este lado, no se verían afectadas dotaciones y zonas verdes ya urbanizadas, terminadas y en funcionamiento.

Que cuando se efectuó el estudio preliminar, se obligó a la Junta de Compensación del barrio El Bercial-Universidad a redactar de nuevo todos los proyectos de vía de servicio y de puentes de unión del centro de Getafe con el barrio de El Bercial-Universidad, puentes que eran necesarios para eliminar la fisura que suponía la A-42 a su cruce por el término municipal de Getafe.

Que el proyecto, ahora sometido a información pública, no respeta ni los estudios preliminares, ni los estudios medioambientales, procediendo a llevar a cabo una fisura mayor que supone una difícil comunicación dentro del casco urbano de Getafe, por encontrarse las pasarelas destinadas al transporte público al aire libre y provistas de vallas "antivandálicas" que impedirán el libre tránsito por el espacio soterrado de un margen al otro.

Que de acuerdo con los estudios preliminares y medioambientales, en ningún caso debería procederse a eliminar el caballón, ya que como hemos indicado anteriormente, existen terrenos al otro lado de la carretera que hacen viable un proyecto distinto. Proyecto que debe superar la fisura existente y no proceder a su agravamiento, debiendo proceder a suturar esa fisura; y no a hacerla más profunda mediante una construcción en trinchera.

Que el proyecto sometido a información pública atenta contra suelos dotacionales y equipamientos públicos deportivos, tan necesarios en el municipio de Getafe, significando que en la actualidad el Polideportivo Giner de los Ríos, afectado en casi su totalidad por el proyecto presentado, se encuentra en fase de rehabilitación por un importe de casi un millón de euros a cargo del Fondo Estatal de Inversión Local (Plan E), damnificando una pista de baloncesto, una pista de balonmano, una pista de fútbol-sala y los vestuarios (en remodelación), así como el campo de fútbol, al que en la actualidad se le está dotando de césped artificial que se verá ocupado, de manera temporal, por las obras según contempla el proyecto presentado.

SEGUNDA.- Que en lo que hace referencia a la adecuación del Proyecto de Trazado a la planificación previa, se señala que la Junta de Compensación del Bercial-Universidad, en abril del año 2005, modificó los proyectos ya realizados e informados favorablemente por esa Demarcación de Carreteras respecto de los puentes de conexión del sector con el casco urbano de Getafe, así como la vía de servicio de acceso al barrio, con motivo de la aprobación del Estudio informativo denominado "OPTIMIZACION FUNCIONAL DE LA AUTOVIA A-42 ENTRE LA PLAZA DE FERNANDEZ LADREDA Y TORREJON DE LA CALZADA", clave EI-4-M-59.

Que dichos proyectos fueron modificados y ejecutados, habiendo entrado en funcionamiento hace algo más de dos años. Durante la ejecución de dichos proyectos se aprobó el Estudio complementario al anterior, de clave EI.4-M-59C.

Que dichas infraestructuras se ejecutaron, con cargo a la Junta de Compensación, compuesta en una buena parte por Cooperativas de vivienda protegida (vecinos y vecinas del actual barrio), resultando que una buena parte de dichas infraestructuras tendrán que ser demolidas según las previsiones establecidas en el Proyecto de trazado aprobado, con el consiguiente derroche económico que consideramos injustificado y que ha supuesto mucho esfuerzo por parte de los cooperativistas del barrio para poder asumir esos gastos.

Que consideramos de suma gravedad que el proyecto de trazado va a alterar profundamente el diseño y el planeamiento del nuevo barrio, con la destrucción de una buena parte del caballón de borde del barrio con la Crtra. A-42, así como la afección a la zona verde longitudinal del barrio y otras afecciones importantes de índole técnica que hacen inevitable una nueva revisión del proyecto presentado.

Que el proyecto de trazado supondrá la destrucción de infraestructuras de conexión recientemente ejecutadas, el empeoramiento de los accesos al nuevo barrio, así como la afección a zonas verdes del barrio y mayores impactos acústicos sobre una zona residencial de nueva construcción.

TERCERA.- Consultado el Proyecto de Trazado y los estudios previos aprobados, que dan lugar finalmente a dicho proyecto, esta entidad vecinal considera que se ha producido un apartamiento de lo previsto previamente en dichos estudios, ya que en ellos, el primer estudio informativo y el complementario (Claves EI-4-M-59 y EI-4-M-59.C), no se producía una afección tan fuerte al nuevo barrio del Bercial, especialmente en lo que hace referencia a las afecciones al caballón de protección y a la zona verde longitudinal, que no se veían afectadas por el Estudio Complementario. En este punto consideramos que el Proyecto de trazado incumple frontalmente lo dispuesto en los artículos 25 y 28 del Real Decreto 1812/1994 por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, al apartarse el Proyecto de trazado de lo previsto en los Estudios previos, que no preveían la secuencia de enlaces que ahora se prevén y que producen las afecciones señaladas.

CUARTA.- Por otra parte consideramos que el proyecto aprobado es perjudicial desde el punto de vista ambiental, y respecto de la contaminación acústica al nuevo barrio, que consideramos va a ser mayor con la ejecución del proyecto de trazado previsto.

Así debe recordarse que en el momento de planificarse el Plan Parcial del Sector, se previó una banda de protección frente a la carretera, en la que se ejecutó el caballón de tierras, que tiene como objeto la limitación y casi desaparición en la práctica del impacto acústico de la actual ctra. A-42, todo lo cual iba acompañado de una zona verde longitudinal de separación entre el citado caballón y las zonas residenciales. El proyecto de trazado sometido a información pública, a pesar de hacer referencia a un supuesto soterramiento de la Carretera, en realidad no es tal, ya que este soterramiento es parcial, no afectando al carril bus-vao, y con diversas interrupciones en relación con los accesos proyectados, es por ello que el impacto acústico será mucho mayor sobre el barrio, viéndose afectada además la zona verde longitudinal del nuevo barrio, la cual será incorporada a la obra de la carretera en algunos puntos. La propia Declaración de Impacto ambiental reconoce esta circunstancia en el punto 8. previéndose la instalación de pantallas acústicas, declaración de impacto que, no obstante, no recoge todas las afecciones que se producirán por cuanto la solución

de enlaces, carriles de salida y entrada, no está prevista en los estudios previos, con lo cual la propia declaración de impacto no ha previsto tal circunstancia.

Que la Directiva 85/337/CEE establece que el estudio de impacto ambiental ha de realizarse sobre la base de una información exhaustiva de los efectos que los proyectos pueden tener sobre el medio ambiente; información que no sólo ha de ser facilitada por el titular del proyecto sino también por las autoridades y por los particulares susceptibles de ser afectados por el proyecto. A tenor de lo expuesto en el punto anterior, esta entidad vecinal considera que la Declaración de Impacto Ambiental ha incumplido esta directiva, por no prever, de forma exhaustiva tal y como indica la directiva europea citada las afecciones de enlaces, carriles de entrada y salida.

Que igualmente, nuestra Constitución, no sólo impone a los poderes públicos la defensa del medio ambiente, en su artículo 45, sino que anteriormente, en su artículo 9, les exige que posibiliten y faciliten la participación de los ciudadanos en la vida cultural, económica y social. Ambos mandatos, traspuestos al espíritu de la directiva anteriormente comentada, vienen a hacernos concluir que la elaboración de los informes de evaluación de impacto ambiental deben hacerse sobre la base de la más amplia participación posible.

Que en relación con el contenido del artículo 6 RDL 1131/1988, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, en el que se fija el contenido que ha de tener el estudio de impacto ambiental y la evaluación de los efectos sobre la población humana, hemos de hacer la observación de que parte del recorrido actual de la A-42 que se pretende "soterrar", en el momento de hacer el estudio, difería notablemente de la situación definitiva que presentará el mismo cuando se consoliden sus márgenes.

En efecto, en las lindes de la autovía se ubican importantes asentamientos urbanos, algunos de tanta relevancia como el desarrollo urbanístico El Bercial-Universidad, que suponen un incremento notorio de habitantes (aproximadamente 12.000) que se verán afectados, no sólo por las consecuencias derivadas de la circulación de vehículos por la vía sin soterrar (en "trinchera") sino por importantes reducciones de las zonas verdes que inicialmente se proyectaron como salvaguarda –a todas luces insuficiente una vez disminuidas sus dimensiones por la ampliación de las vías de servicio existentes en la actualidad, pero salvaguarda al fin– de sus viviendas. En este sentido, el estudio presenta un importante déficit que, si ya se hace patente a lo largo del mismo para las zonas habitadas, adquiere un mayor significado cuando se trata de los ámbitos a que nos referimos. Esta omisión no tiene justificación alguna puesto que las previsiones pueden realizarse con absoluta precisión, dado que se conoce con toda exactitud el planeamiento que daba origen a éstos nuevos desarrollos.

Que es por ello que estimamos debería figurar en el estudio, en relación con los nuevos desarrollos:

- 1. Aumento previsto de los niveles de inmisión y su impacto en los núcleos residenciales.*
- 2. Estudio acústico considerando no transmitir niveles sonoros continuos equivalentes (veinticuatro horas) superiores a los marcados en normativa vigente en las fachadas de las viviendas, ni transmitir niveles sonoros continuos equivalentes (veinticuatro horas) superiores*

en 10 decibelios (A) a los existentes en la actualidad en las zonas residenciales –tanto establecidas como por establecerse.

Que en el caso concreto de la afección a zonas verdes, hemos de resaltar la importante incidencia que el trazado de las vías de servicio proyectadas tendría sobre este tipo de suelos. Según el propio estudio de impacto ambiental no se recoge un estudio comparativo de la situación actual y futura, con y sin la actuación derivada del proyecto objeto de la evaluación.

Que todo lo anterior invita a reconsiderar la actuación. Reconsideración, teniendo en cuenta que los efectos causados en las zonas verdes por la ampliación tienen el carácter de irreversibles y no se encuentran contempladas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Que por su parte, el artículo 10 establece taxativamente que “se indicarán los procedimientos para conocer el grado de aceptación o repulsa social de la actividad...” . De la lectura del estudio de impacto ambiental del Estudio Informativo, se desprende, sin duda alguna, que este es un aspecto que se ha obviado en su redacción. Su omisión, ante la alarma social que ha suscitado el proyecto, representa una importante carencia que, de no haberse producido, habría puesto de manifiesto la considerable oposición social al mismo. En efecto, las manifestaciones contrarias al mismo que se están llevando a cabo por los vecinos y vecinas de los ámbitos ubicados en las márgenes de la A-42, han empezado a tener notoriedad. Pese a la escasa divulgación que se ha dado al Proyecto en estudio, agentes sociales y vecinos a título particular, aún sin tener cabal conocimiento del alcance del proyecto, están celebrando concentraciones, recogida de firmas contra el proyecto en periodo de alegaciones, plantaciones de árboles y otros actos.

QUINTA.- De conformidad con lo ya señalado, consideramos que la Declaración de impacto ambiental aprobada por resolución de 19 de diciembre de 2006 no se ajusta al Proyecto real, y a las afecciones que dicho proyecto va a implicar en el nuevo barrio, por cuanto está basada en los estudios previos que no recogían las afecciones al caballón de tierras del sector y demás implicaciones obre la ordenación actual, todo lo cual incumple frontalmente las previsiones legales en materia de impacto ambiental.

SEXTA.- Que el apartado primero del Artículo 69 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid (Ley 9/2001) establece la obligatoriedad de proceder a la modificación del Plan General; y el apartado segundo del mismo Artículo no permite una Modificación del Planeamiento que pueda afectar a la clasificación del suelo, ni disminuir las zonas verdes o espacios libres, pues para su modificación requiere su inclusión en la Revisión del Plan.

SEPTIMA.- Como último punto tenemos que señalar que advertimos como las mayores afecciones en suelo del proyecto de trazado se producen en nuestro sector, y no en el margen izquierdo de la carretera, de tal modo que se da la paradoja, que este desarrollo urbanístico, que se ha producido en todo momento previendo las afecciones de la carretera, va a ser finalmente el más perjudicado, y va a pagar en cierto modo los platos rotos del “soterramiento” anunciado, en beneficio de otros desarrollos urbanísticos actualmente en ejecución que no van a verse perjudicados por la ampliación de la carretera.

OCTAVA.- Que el proyecto sometido a información pública, en el tramo que afecta al desarrollo el Bercial - Universidad, únicamente contempla el soterramiento parcial del espacio comprendido entre el puente de la calle Buhigas y el Hospital Universitario de Getafe.

Que el tramo que quedaría sin cubrir afectaría a una parte muy importante del barrio, prácticamente la mitad del mismo.

Que ésta entidad vecinal considera que no hay motivos técnicos por los cuales el resto del trazado de este tramo no pueda ser soterrado, dado que el único punto que podría justificar esta decisión, la actual línea de Metrosur, se encuentra a la altura del puente de la M-45 sobre la A-42.

Que esto, unido a la supresión parcial del actual caballón, supondría no sólo que el barrio del Bercial - Universidad no obtuviera un beneficio futuro con este proyecto, sino un claro y manifiesto perjuicio para los vecinos y vecinas que en él habitan.

Por todo ello **SOLICITO**

Se tengan por efectuadas y presentadas las alegaciones y observaciones que anteceden y se tenga a la Asociación Vecinal "Nuevo Bercial-NUBER" por interesada en el expediente de Proyecto de trazado referido, y en atención a lo expuesto, **se proceda a la modificación de dicho Proyecto** a fin de evitar los impactos sobre el nuevo barrio "El Bercial-Universidad" señalados, **así como que en todo caso se adecue la evaluación de impacto ambiental al nuevo Proyecto.**



Getafe a 02 de junio de 2009

Roberto Carlos Benítez de Lucas
Presidente