

Alpedrete 13 de Julio de 2009

Un informe técnico de la Comunidad de Madrid pone en evidencia al plan de urbanismo de Alpedrete

El Informe de Impacto Territorial al PGOU de Alpedrete, emitido por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, pone de nuevo de manifiesto las carencias, irregularidades y errores técnicos del plan del Ayuntamiento.

Limita el número de viviendas a 1.114 e impide levantar el nuevo polígono industrial junto al polvorín.

Alpedrete Sostenible (AS) tras realizar un análisis preliminar del Informe que obra en poder del Ayuntamiento se congratula de constatar que la Comunidad de Madrid coincide en su negativa evaluación del impacto territorial del Plan General de Organización Urbana (PGOU) del Ayuntamiento de Alpedrete y nos anima a volver a **reclamar la retirada de este plan de urbanismo**, que se ha convertido en una auténtica vergüenza para nuestro municipio.

En concreto el Informe **limita el número de nuevas viviendas a 1.114** (preferentemente unifamiliares) e **impide levantar el nuevo Polígono Industrial** dedicado a industria pesada en las cercanías del polvorín, este inconveniente también lo planteaba AS en una de sus sugerencias al Plan.

Otra exigencia es la elaboración de un estudio más detallado del tráfico generado por los nuevos desarrollos e **impide la creación de los nuevos viales** que propone el PGOU. También exige la previsión de suelo para infraestructuras ferroviarias y para disposición de entidades supramunicipales.

Los diversos informes ponen de manifiesto la **escasa calidad técnica del plan, mostrando innumerables errores técnicos, carencias, datos falsos u obsoletos y confusiones...**

ALPEDRETE SOSTENIBLE quiere agradecer a IU de Alpedrete el ejercicio democrático de transparencia y fomento de la participación ciudadana realizado al habernos facilitado la consulta visual del Informe, que obra en poder ya del Ayuntamiento. AS ha pedido ya oficialmente un ejemplar de dicho informe.

A continuación, resumimos algunos de los aspectos más relevantes del

Informe de Impacto Territorial:

SALVADOR VICTORIA BOLÍVAR, VICECONSEJERO DE LA VICEPRESIDENCIA Y SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO DE GOBIERNO

SEGUNDO: ... poniendo de manifiesto al citado Ayuntamiento la obligatoriedad del cumplimiento de los siguientes condicionamientos territoriales generales:

- 1.- El número máximo de viviendas del nuevo Plan General será de 1.114.
- 2.- La tipología de las viviendas será preferentemente unifamiliar.
- 3.- Se deberá procurar una nueva ubicación para el polvorín del Sector SUS I-3 o bien modificar la localización del suelo industrial.
- 4.- Será necesaria la elaboración de un Plan de Movilidad, que garantice la idoneidad de las conexiones de la red viaria, en los términos expresados en el informe de la Dirección General de Carreteras.

TERCERO: El Plan General deberá adaptarse a las consideraciones que establecen los informes sectoriales ya emitidos así como a las que establezcan aquellos otros que se emitan a lo largo de su tramitación.

[25 de junio de 2009]

El Informe de Impacto Territorial reúne todos los informes que se han ido emitiendo y a los que, como dice el punto tercero, debe ajustarse el Plan. Dichos informes sectoriales exigen mejoras y añadidos sustanciales.

CANAL DE ISABEL II: Exige ampliación de los depósitos, de la red de distribución y del EDAR del Endrinal, sito en Collado Villalba.

DIR. GRAL EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA CM: Establece unas condiciones que deberán incluirse expresamente en el Documento del Plan General, la Ordenación Pormenorizada, las Infraestructuras, las Zonas Verdes, etc, etc, etc.

REE: Comunica la posible afección de algunas instalaciones, etc...

DIR GRAL DE CARRETERAS: Reclama un estudio más completo de la incidencia del tráfico generado por la nueva población sobre los accesos previstos, denegando la concesión de nuevos accesos. Exige la segregación de las vías pecuarias, así como reflejar en el plan debidamente acotadas todas las actuaciones, las franjas de protección y líneas de edificación, con especial detalle de aquellas conexiones que afecten a carreteras de la CM, asignando los gastos derivados de dichas actuaciones a los nuevos desarrollos que correspondan.

ADIF: Expone la posible duplicación de líneas y ampliación de estaciones

para mejorar el servicio, por lo cual no deben reducirse las bandas de protección así como prever mayores reservas de suelo, especialmente para posibles aparcamientos.

DIR. GRAL DE PROTECCIÓN CIUDADANA: Expone limitaciones para la edificación por distancias de "alerta" a un polvorín existente dentro del nuevo Sector SUS I.03 (se está haciendo un estudio de los contenidos del polvorín: mientras no se concluya hay que dejar libre alrededor entre 1000 y 1500 metros. Cuando se concluya podrían ser "sólo" 600 metros).

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES: Recomienda la inclusión de estudios de movilidad más detallados, con especial atención a las accesibilidades y facilidades peatonales, así como un estudio sobre las posibilidades de mejorar y ampliar la accesibilidad al transporte público y su intercambio (entre otras muchas cosas, plantear y empezar a desarrollar una red de paseos peatonales y en bicicleta que sirvan al desplazamiento diario)

DIR. GRAL. DE SUELO: resalta la importancia de localizar y definir todo el suelo asignado a redes supramunicipales, no admitiéndose su sustitución monetaria, evitándose la existencia de servidumbres u otras afecciones, señalando todos los elementos necesarios para su correcto funcionamiento. [Aclaración: antiguamente se podía compensar económicamente a la CM para no dejarles suelos, pero ahora ya no: hay que prever obligatoriamente suelo dotacional para instalaciones de la CM].