

ALEGACIONES

AL PLAN ESPECIAL PARA LAS
PARCELAS SITUADAS EN LA CALLE
ESTOCOLMO 22 Y 24

Expediente de Planeamiento
711/2015/00423

1 INTRODUCCIÓN

Con motivo de haberse recibido en esta Comunidad de Propietarios carta certificada del Ayuntamiento de Madrid con fecha de julio 2015 aunque no recuerdo el día concreto, invitando a los afectados a leer el Anteproyecto correspondiente al Expediente de Planeamiento 711/2015/00423 y presentar las alegaciones al mismo que es consideren convenientes, yo, Fco Javier Rodríguez Peñuelas, con DNI 5.354.251N y vecino de la calle Estocolmo 43, 1º B presento las siguientes Alegaciones al mismo.

2 CONSIDERACIONES GENERALES

En el punto 2 del documento y más concretamente en el 2.1 del mismo CONSIDERACIONES GENERALES, se hace mención a una serie de Leyes tanto de carácter nacional como de la UE animando a presentar actividades que incrementen la Actividad Económica y la generación de puestos de trabajo, como la Ley 2/11 de 4 de marzo o la 9/2009 de Medidas Liberalizadoras, enmarcando el expediente en un “Contexto de de crisis económica y financiera de carácter mundial “(sic), pero este argumento generalista considero que carece de peso en las actuales circunstancias económicas españolas, madrileñas y del Distrito de San Blas en julio de 2015, tanto más cuanto que ha quedado irrefutablemente demostrado que el origen principal de esta crisis vino motivado por el “Estallido de la Burbuja Inmobiliaria” producto de la Especulación Urbanística que se tomó como modelo de crecimiento durante los años anteriores a la crisis y por lo tanto, modificar un Planeamiento Urbanístico existente para realizar construcciones comerciales en suelo previsto para vivienda unifamiliar no hace más que repetir errores anteriores y tira por tierra las consideraciones alegadas en el Proyecto.

3 CONSIDERACIONES URBANÍSTICAS

3.1 REPERCUSIONES SOBRE EL TRÁFICO RODADO

La calle Estocolmo, en la que se pretende construir el proyecto, es una calle que ha visto crecer en los últimos años su población y tráfico de manera muy significativa por la paulatina construcción de viviendas unifamiliares, uso para que el estaba prevista. Dado que esta tipología de vivienda lleva inherente la aparición de gran cantidad de vados (uno por vivienda normalmente), la disponibilidad de plazas de aparcamiento ha disminuido mucho, por lo que el propio Ayuntamiento de Madrid decidió en **mayo de 2015 modificar el estacionamiento en línea**

anterior por estacionamiento en batería, aumentando así el número de plazas disponibles pero convirtiendo la calle **Estocolmo en una calle de un solo carril** y no de dos como era anteriormente.

Estas circunstancias **no han sido recogidas** en el proyecto y son extremadamente importantes.



Parcelas donde se pretende construir el centro comercial y estado actual de la calle Estocolmo

En el estudio de Tráfico existente en el proyecto, Tabla 11 epígrafe 7.2 en la calle Estocolmo se presuponen incrementos de tráfico diario de 513 a 1028 vehículos día, diciendo que aún así “Serían aceptables en una calle de dos carriles” (máx admisible 1000 veh/día.carril) pero inaceptables para una calle de un solo carril., por no hablar de calles aledañas de las que ponemos ejemplos tomados del propio proyecto : Calle Albania de 380 a 1410 vehículos/día, calle Bélgica de 224 a 1254, etc por lo que a todas luces el propio Proyecto indica el sin sentido de esta instalación.



3.2 APARCAMIENTO IRREGULAR

De todos es conocido que la implantación de una superficie comercial de estas características genera un importante número de coches que aparcan en segunda fila “porque sólo voy a estar un momento”. En una calle de 1 sólo carril esto supone el colapso de la misma y tampoco sería razonable pedir que una patrulla de Policía Municipal permaneciese estable a la puerta del comercio para impedirlo.

3.3 OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

Estos establecimientos, como es inevitable, generan un gran volumen de descarga de mercancías que de realizarse en horario nocturno, en una calle de 7,5m de anchura, generarían un volumen de ruidos inaceptable y de realizarse en horario diurno colapsarían la circulación por la misma.

3.4 RUPTURA ESTÉTICA DEL ENTORNO

Toda la calle, como el propio proyecto indica en varios apartados, está dedicada a vivienda unifamiliar en su acera izquierda y bloques de pisos de altura limitada en la derecha, con unos volúmenes de edificabilidad enormemente inferiores a los que se pretende construir, teniendo el nuevo edificio un impacto estético muy notable y desfavorable, aunque se respeten las alturas máximas actuales, pero su parte trasera pasaría a ser un mamotreto inaceptable en la que solo hay parcelas no urbanizadas de los unifamiliares actuales.

4 CONSIDERACIONES MEDIOAMBIENTALES

4.1 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Ya he comentado en el punto 3.3 anterior el inaceptable impacto acústico que tendrían las operaciones de Descarga nocturnas. La Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Madrid OPCAT establece un máximo de 55 dBA para las Zonas Residenciales tipo a, como recoge el Proyecto en su epígrafe 5.13 Contaminación Acústica, alegando que el tráfico generado no las haría incrementarse significativamente pero obviando que el auténtico problema son las Operaciones de Descarga. Curioso olvido.

4.2 CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Indica el Proyecto el consumo de combustible derivado de que al no existir ningún comercio de estas características en la zona, nos obliga a los vecinos a coger el coche para ir a los más cercanos, cosa muy relativa pues a más de uno se puede ir andando, distancias de unos 500m, pero olvida el volumen de vehículos que vendrían al nuevo comercio y el consumo de combustible de éstos. Otro curioso olvido.

4.3 GENERACIÓN Y RETIRADA DE RESIDUOS

Un comercio de estas características genera un gran volumen de R.S.U. como es lógico, orgánicos, plásticos, cartones, etc, que tendrían que ser asumidos por los Servicios de Recogida actuales, ya que como se indica en el propio Proyecto, no “Se modificarían ninguno de los Servicios e Infraestructuras existentes”, pues estamos apañados si no se incrementa alguno.

5 IMPACTO SOBRE EL COMERCIO MINORISTA DEL ENTORNO

En el Área de influencia de este nuevo comercio, considerando solo el límites de la calle Sofía, si lo extendemos hasta la calle Suecia serían muchos más, existen en pleno funcionamiento 2 panaderías-bollerías artesanales, 2 fruterías, 1 carnicería-charcutería, 1 Tienda de encurtidos, 2 papelerías-librerías, así como varios bazares regentados por ciudadanos chinos, quizás los únicos que no se verían afectados de forma grave.

Todos ellos perderían gran parte de sus ventas y estarían llamados al cierre. ¿Es éste el modelo de desarrollo que busca la actual Corporación Municipal?

6 CONCLUSIONES

Por los graves impactos ambientales, comerciales, estéticos, urbanísticos indicados anteriormente y por el simple motivo de que una superficie de tipo medio como es la proyectada NO CABE en una calle de un solo carril, rogamos al Área de Planeamiento del Ayuntamiento de Madrid desestime la modificación del Plan existente e impida la construcción de este centro comercial tan peligroso como innecesario.