



**AL SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL  
ILMO. AYUNTAMIENTO DE COSLADA**  
C/C. CONCEJALÍA DE URBANISMO Y MEDIOAMBIENTE

1

María del Carmen \_\_\_\_\_, mayor de edad, con DNI \_\_\_\_\_, domiciliada en Coslada, a efectos de notificación en la avenida de Manuel Azaña, nº 13, de Coslada, con teléfono de contacto 608950746, en calidad de presidenta de la Asociación de Vecinos El Cerro, provista del CIF nº G81414674 y, en nombre y representación de la misma, comparece y, como mejor proceda

## DIGO

Que, mediante el presente escrito, y al amparo del artículo 79 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, presenta las siguientes

## ALEGACIONES

**A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE COSLADA “BARRIO DE EL JARAMA”,**  
APROBADA INICIALMENTE EN JUNTA DE GOBIERNO LOCAL, EN SESIÓN DE FECHA 13/07/2018

### Introducción:

Creemos que ninguna de estas alegaciones discrepa de los amplios informes técnicos y jurídicos que han sido asumidos por el pleno de la corporación y han permitido la aprobación inicial del documento de modificación del PGOU, y la fase actual de información pública del mismo. El objeto de estas es introducir criterios para la ordenación de ese espacio, desde la **óptica vecinal de quienes andamos, vivimos y sufrimos la ciudad.**

Nuestra principal directriz es poner el desarrollo urbanístico de la última gran bolsa de suelo existente en el municipio **al servicio de las necesidades de los vecinos de Coslada** y no solo al servicio de los intereses de la promoción inmobiliaria.

También lo hacemos pensando que podemos ser nosotros/as, nuestros hijos/as y nietos/as los posibles futuros vecinos de ese barrio, que deseamos quede integrado armónicamente en Coslada y también con San Fernando de Henares.

Finalmente nos preocupa que el desarrollo edificatorio y residencial de este nuevo barrio **no agrave las carencias, ni las condiciones ambientales de nuestros barrios** y en la medida de lo posible las mejore. En tal sentido esperamos que ese desarrollo aleje definitivamente la amenaza de cierre de parte de la línea 7 de metro, debido a los defectos de su construcción.

- **PRIMERA: SOBRE CONEXIÓN DEL BARRIO DEL JARAMA A LA M45, POR LA CIRCUNVALACIÓN DE COSLADA Y EL SECTOR DE LA BARRANCOSA**

El documento incluye la definición de una unidad de actuación aislada A-AIS3, en suelo urbano consolidado, con la exclusiva finalidad de conseguir el cruce de la cañada por el viario estructurante denominado calle D. Esta infraestructura se ha previsto para formar parte de la circunvalación de Coslada, cuya finalidad es evitar el tránsito de vehículos por el interior de los barrios residenciales.

A nuestro entender la propuesta y el desarrollo contemplado incluye las siguientes **carencias**:

- El ámbito de la actuación A-AIS3 es impreciso puesto que en ningún documento se señala la sección prevista para ese tramo de circunvalación que debería justificar la anchura de la franja a liberar. Aparentemente su anchura, del orden de 22 metros, es sensiblemente inferior a la de la calle D en el ámbito del sector principal. Igual resulta insuficiente para el paso de dos calzadas de 7m, una pista ciclable, y las correspondientes aceras. También se echa en falta que el ámbito de esa pequeña unidad tenga en cuenta los límites de las propiedades con la finalidad de reducir en lo posible el número de parcelas y edificaciones afectadas.
- La unidad termina al borde de la cañada y por tanto la ejecución de la urbanización terminaría en ese mismo borde, sin que se haya considerado la liberación complementaria de suelo y la obra de urbanización necesaria para alcanzar el enlace de Coslada a la M45, situado a unos 500 metros.
- Además de ello la ejecución de la circunvalación, en el interior a la unidad principal, AA-Barrio el Jarama, o sea la calle D, solo se prevé en la segunda etapa de urbanización y edificación. Como consecuencia de ello es previsible que con ese diseño de las actuaciones todo, o la mayor parte del tráfico (y no solamente el de la primera etapa) generado por el sector hacia el exterior del mismo, transite por las avenidas de Berlín, de Moscú y de Manuel Azaña hasta alcanzar la M45, como ya ocurre actualmente con el inducido por C70.
- Esta perspectiva es absolutamente rechazable e impropia de una actuación que debe velar por no empeorar las condiciones ambientales, de calidad del aire, ruido y seguridad del entorno. Conviene precisar que las avenidas citadas tienen unas características de sección y un entorno residencial incompatibles con esa función de tránsito de vehículos. El estudio de tráfico confirma en parte esta situación dado que la demanda generada por la actuación se traducirá en tránsitos de 1650 veh/día por el barrio de Santiago, de 4634 por la glorieta de la carretera de Mejorada, 2483 por la burbuja, y 338 por el sur hacia la M45. Esta última pequeña cifra supone la ausencia de conexión hacia la M45 por la circunvalación, lo cual es del todo rechazable por el efecto ambiental señalado. Es también negativo para los futuros residentes del sector y para los promotores del mismo, al no poder ofrecer una buena y rápida (1.500m desde el centro del barrio) conexión con la M45. Dado que el recorrido hacia la M45 es mucho más largo por San Fernando (5.000m) que por C70 (3.000m), el tránsito se orientará más hacia este segundo itinerario, y por tanto la incidencia medio ambiental negativa será mucho mayor que la estimada, en base al estudio de tráfico. A esa mayor incidencia negativa para los barrios de Ciudad 70, la Colina y el Esparragal también contribuye el hecho de que la realización de la glorieta de la carretera de Mejorada, que podría mejorar algo la conexión del sector con esa vía, está supeditada a la conformidad del Ayuntamiento de San Fernando y a la tramitación de la correspondiente modificación de su planeamiento, al afectar aparentemente a zona verde pública.

Por todo lo anterior se solicita:

1. Que se precisen las **características del viario correspondiente al ámbito A-AIS3**, incluyendo prolongación de la pista ciclable, las dos calzadas de 7m de la calle D, y las correspondientes aceras. Y que se ajusten con detalle los límites de esa unidad.
  2. **Que los tramos 1y2 de la calle D, la calle E y la urbanización** de las conexiones AAis1, AAis2 y AAis3, se incluyan en la primera etapa de obras.
  3. Que para el caso de no conseguir tramitar y urbanizar simultáneamente el sector de la Barrancosa y el del Jarama, **se supedite la concesión de cualquier licencia de edificación residencial en el Jarama a la ejecución de la conexión viaria** con características definitivas entre el límite de unidad A-AIS3, y el enlace de la M45 por el ámbito de la Barrancosa. (ver también alegación cuarta)
- **SEGUNDA: SOBRE ESTRUCTURA Y POTENCIACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES Y EN BICICLETA. CONEXIÓN CON LA RAMBLA.**

El documento aprobado inicialmente contempla una ampliación importante del ámbito del Plan General de Coslada. Por consiguiente, las determinaciones estructurantes de la ampliación deberían partir del modelo del Plan General al que se incorpora, y modificar su documentación. El diseño propuesto no se incardina en la estructura urbana del Plan General ni se aplican sus criterios de dotaciones y servicios.

Como muestra de ello cabe citar la estructura espacial general de Coslada cuya pieza principal es la Rambla como eje longitudinal este-oeste, de dotaciones, de actividad y de animación, centrales de la ciudad. La movilidad a lo largo de la Rambla y entre esta y los barrios, se orienta preferentemente hacia los desplazamientos peatonales y en bicicleta, modos que favorecen los objetivos de encuentro, animación, sostenibilidad y medioambiente. Esta Rambla, con una longitud de algo más de 2.000m y una anchura del orden de 100m, llega hasta unos cien metros del ámbito AA-Barrio el Jarama y en concreto su carril bici y su paseo central llegan a la avenida de la Cañada, en paralelo a la calle Honduras. A pesar de esa proximidad no se ha contemplado la incardinación de la estructura propuesta para la modificación puntual del PGOU, con la de la referida Rambla Central.

Otro aspecto también destacable es la ausencia de estudio y de vínculo de la estructura propuesta con la del modelo de ciudad de San Fernando de Henares, cuya zona central, en gran medida peatonalizada, se encuentra a menos de trescientos metros, al norte del ámbito.

Cabe resaltar adicionalmente que el vigente texto refundido de la Ley estatal de Suelo y Rehabilitación Urbana señala en su artículo 3: Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, y en su apartados 3 y f) se establece que los poderes públicos formularán y desarrollarán, en el medio urbano, las políticas de su respectiva competencia ..... entre ellas: "f) Garantizarán la movilidad en coste y tiempo razonable, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, **otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta**".

Si bien el plano de la red viaria incluye un carril bici perimetral al ámbito, el mismo no contempla su conexión con y hacia la red existente en la Rambla, al norte del ámbito y al suroeste del mismo en la zona de la Colina. Tampoco se considera del todo suficiente el carril perimetral cuyo trazado no facilita el acceso bici, desde el propio sector y desde el resto de Coslada al Bulevar Marie Curie, llamado a formar la vía interna con más actividad del sector dadas sus características, la proyectada actividad comercial y la presencia del Hospital y de la estación de Metro. Se justifica por tanto una pista ciclable por esa vía que conecte las pistas perimetrales y pueda alcanzar la prevista en la Avenida de Berlín y en su caso la de la avenida de Madrid, y mediante estas, alcanzar la Rambla, aunque de forma indirecta.

Por la misma razón se justifica que se defina con precisión la sección conveniente para la unidad AAis1, incluyendo además de la pista ciclable, un itinerario peatonal, accesible, amplio, cómodo y agradable (arbolado) que impulse los desplazamientos peatonales entre la Rambla, los barrios de Coslada y el sector objeto de la modificación del PGOU.

Por todo ello se solicita:

1. Que se contemple la realización de **amplias conexiones peatonales y ciclistas**, hacia el norte, con la Rambla Central de Coslada, con el centro de San Fernando de Henares y hacia el Suroeste con los sectores de la Barrancosa y la Colina.
2. Que se incluya una **pista ciclable, transversal, este-oeste**, por la avenida Marie Curie, enlazando las perimetrales. Su situación preferente sería por la acera comercial, donde los ciclistas tendrían menos interferencias con el tráfico de vehículos del Hospital, o bien por la amplia mediana.
3. Que se defina con precisión la **sección conveniente para la unidad AAis1, incluyendo además de la calzada para el tráfico rodado la prolongación de la pista ciclable, e itinerarios peatonales accesibles, amplios, cómodos y agradables** (arbolado) de conexión con las avenidas de Berlín y Madrid. Y que se ajusten con precisión los límites de esta unidad teniendo en consideración los de las propias parcelas y edificaciones.

- **TERCERA: SOBRE RED LOCAL DE EQUIPAMIENTOS**

La red local de equipamientos se compone de seis parcelas, cuatro con extensiones pequeñas, de 1490 a 5831 m<sup>2</sup>, una de 9.376 y la última de 16.935 m<sup>2</sup>, en total suman 41.461 m<sup>2</sup>.

Si tenemos en cuenta las necesidades para 4.400 viviendas: 11.000 habitantes a razón de 2,5 hab/vivienda. Para usos docentes se necesitarían unos 3,5 m<sup>2</sup>/hab, o sea 38.500 m<sup>2</sup>, esto supone prácticamente dedicar la totalidad de las parcelas a este uso, con el agravante que, excepto una, no tienen la extensión suficiente para garantizar la funcionalidad de instalaciones escolares.

El otro agravante, si se prioriza la enseñanza, es la exclusión de la posibilidad de implantar otros servicios públicos, para otras actividades y sectores de edad.

Otro agravante es que los niños y niñas residentes en la zona de la Cañada Real, deberían ser escolarizados en gran medida en los colegios del Barrio del Jarama, al quedar más próximos. Esto aumenta la demanda y la necesidad de suelo para estos usos.

El único aspecto que pudiera moderar algo estas necesidades de suelo es que se pudiera demostrar la existencia de plazas vacantes suficiente en instituto cercano para adolescentes, en base a la evolución de la pirámide de edades. Pero la experiencia del Barrio del Puerto muestra que se suele reclamar instituto en el propio barrio.

En cuanto a las dotaciones de zonas verdes y espacios libres, su extensión supera en 100.000 m<sup>2</sup> los estándares requeridos por la legislación con el fin que prever un “colchón” de reserva de Redes Públicas Locales que pueda ser utilizado para la posible compensación de Redes Locales que necesitara el planeamiento especial del ámbito de “La Cañada Real”. Pero cabe destacar que la distribución de ese “colchón”, se ha realizado mediante estrechas franjas, de tal manera que no se configura ninguna zona próxima a las viviendas, donde se pueda implantar por ejemplo una zona cómoda y accesible de juegos infantiles. El único espacio libre grande se ha situado alejado en distancia y cota de la zona residencial. Por ello el “colchón” formal, es en la práctica irreal e inservible, constatándose un **déficit de espacio para parques de proximidad**.

Por ello solicitamos:

1. **La ampliación en un 50%, de la extensión total de la Red de equipamiento local**, y que se concrete en menos parcelas y mayores superficies.
2. Una modificación de las zonas verdes y espacios libres que permita la **configuración de pequeños parques próximos a las viviendas**.
3. En caso necesario se podría **aumentar un poco la altura de las 5 plantas** previstas para las edificaciones, reduciendo así la extensión de las parcelas destinadas al uso residencial y aumentando en la proporción las de los usos señalados anteriormente.

• **CUARTA: SOBRE LOS COSTES DE URBANIZACIÓN DE LAS CONEXIONES EXTERIORES.**

Nos preocupa la economía de nuestro municipio, a la que contribuimos con nuestros impuestos, y en tal sentido consideramos que la mayor edificabilidad otorgada al ámbito debe tener su contrapartida en la asunción por la junta de Compensación del coste de todas las conexiones exteriores, y por tanto de la totalidad de los gastos de liberación y de urbanización de las tres unidades de suelo urbano consolidado en el ámbito de la Cañada Real.

También se justifica por necesidad funcional que las obras de conexión exterior de la Calle D con la M45, por el sector de la Barrancosa cuya finalidad **principal** es dar acceso desde esa autovía al sector AA Barrio de El Jarama, sean asumidas por esos dos sectores en la proporción de las viviendas de cada uno. Se le atribuye el carácter de **principal** en razón de la relación de viviendas de un sector a otro, del orden de 10 a favor del Barrio de El Jarama.

Como se ha señalado anteriormente esa conexión rápida con la M45, supone un estímulo incontestable para la adquisición de una vivienda en el sector, que incluso puede motivar un precio de venta acorde con esas condiciones de acceso. La motivación también económica puede considerarse por los propietarios y promotores, siempre lógicamente que se arbitren las medidas necesarias para que se disponga del suelo necesario y la obra de **urbanización pueda estar ejecutada al inicio de las promociones**.

Por ello se solicita:

1. Que en el documento en tramitación quede asumida la total carga por la junta de compensación de los gastos la liberación del suelo y de urbanización de las tres unidades AAis1, AAis2 y AAis3, de suelo urbano en la Cañada Real. **El ámbito de esas unidades debe quedar incorporado íntegramente al proyecto de urbanización e incluirse en la primera etapa de ejecución de obras**.
2. Que se arbitre un procedimiento y un compromiso por el Ayuntamiento para **obtener el suelo necesario para la conexión definitiva del sector AA Barrio del Jarama con la M45, por la Barrancosa**.
3. Que se proceda a la estimación del importe de las obras de urbanización de la conexión definitiva del sector AA Barrio del Jarama con la M45, por el sector de la Barrancosa, incluida la remodelación del enlace a la autovía que permita el paso del **corredor verde del humedal**, y se establezca el reparto **de esa carga entre ambos sectores en proporción al número de viviendas previstas en cada uno de ellos**.

• **QUINTA: SOBRE VIVIENDA, SOSTENIBILIDAD Y ACCESIBILIDAD.**

**Vivienda**

Una de las oportunidades que aporta el desarrollo de barrio de El Jarama es la posibilidad de acceder a un número apreciable de viviendas sometidas a protección pública y, por tanto, con un precio máximo tasado. Hemos observado cómo, en años anteriores, el mercado ha incumplido ese límite mediante la petición de cantidades adicionales, en algunas promociones, que no constan en escritura. Esto altera la política de vivienda al afectar a la capacidad de

acceso a la vivienda por los sectores de menor poder adquisitivo. La exclusión de esas prácticas debe ser una preocupación esencial.

También se requiere abordar el **estudio de las necesidades, cada vez mayores debido a la reducción de la capacidad económica de las familias, de viviendas en alquiler**, las cuales debería realizarse mediante promoción pública. Esta dura realidad debería alejar del ayuntamiento la perspectiva de generar ingresos mediante la enajenación de parcelas residenciales, de las que va a ser destinatario, compensando de esa forma algunos de los costes generados por la actuación. Si fuera así, se estaría renunciando a emprender una verdadera política social de vivienda.

### **Sostenibilidad**

Coslada debe destacarse por su **impulso a la sostenibilidad, a la construcción bioclimática, tanto para las viviendas como para las dotaciones. Se ha comprobado los ahorros en energía eléctrica, en calefacción, en agua, en climatización que se pueden conseguir mediante buenos aislamientos, sistemas constructivos que eviten los puentes térmicos, construcción pasiva, estudio de la orientación solar, recuperación de aguas grises, placas solares, biomasa etc.**, lo cual además mejora el confort de las edificaciones que pueden mantener temperaturas permanentes con escasos consumos. A tal efecto las ordenanzas de construcción para este barrio deben ser más exigentes que el propio Código Técnico de la Edificación (CTE), con estímulos que prioricen los intereses de los propietarios y usuarios finales de las viviendas frente a la de los promotores que buscan el cumplimiento mínimo de las normas, al menor coste.

### **Accesibilidad**

El último aspecto que deseamos destacar es el de la **imprescindible accesibilidad universal que debe cumplir tanto la urbanización como toda la edificación**, sea de vivienda como de dotaciones. Dada la topografía del ámbito, con numerosos pendientes y desniveles en el viario y en la mayor parte de las parcelas, esta exigencia requiere de una preocupación y una sensibilidad permanentes por la accesibilidad, desde los primeros esbozos de los proyectos, y hasta la terminación total de las obras.

Por todo lo anteriormente expuesto

## **SOLICITA**

Que se tengan por presentadas en plazo y forma las Alegaciones expuestas, y se modifique el documento urbanístico **MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU DE COSLADA “BARRIO DE EL JARAMA”**, en el sentido solicitado en cada una de ellas.

Le saluda atentamente,

Fdo.: María del Carmen  
Presidenta A.VV. El Cerro

Coslada, a 25 de septiembre de 2018