

¿Qué puedes hacer?

Animamos a los vecinos a participar en aquellas actividades que se lleven a cabo para tratar de mejorar nuestra situación.

Llegó la primera excavadora y se debe de estar concluyendo el proyecto definitivo. Estamos llegando al final de una fase y el apoyo de cada uno de vosotros es fundamental para conseguir algo.

Invertir ahora un poco de vuestro tiempo, puede determinar la calidad de vida que vais a tener en el futuro durante años.

Ahora se están tomando decisiones.

Asociación de Vecinos Afectados por la Prolongación de la Carretera de la Vega



HOJA INFORMATIVA

6

TODO UN RECORD

Más de 500 alegaciones

Así encabezábamos nuestra última hoja informativa de hace algo más de un año.

A finales de 2006 AVAPC de la Vega y la Asociación de vecinos de Vallehermoso presentamos un prolijo escrito de alegaciones al Estudio Informativo de Construcción del Tramo Alovera-Azuqueca, también conocido como "Carretera de la Patata" o "de la Vega".

Simultáneamente recogimos más de 500 alegaciones de particulares más breves que también enviamos.

Lo mismo hicieron otras asociaciones de vecinos y ecologistas, además de sus socios. Tenemos la certeza de que en total fueron más de medio millar las presentadas.

La Junta no nos respondió

Pese a las declaraciones de los delegados de Obras Públicas, recogidas en la prensa (ver página web www.noporaqui.org) y a la obligación que tenían de informarnos puntualmente como asociación en cada parte del procedimiento administrativo (nos personamos como interesados) no hemos recibido ninguna comunicación de la administración.

A las asociaciones de vecinos tenían la obligación de contestarnos por escrito, no bastaba con la publicación en el boletín. No fuimos informados de la declaración de impacto ambiental favorable al proyecto producida en agosto, pero es que tampoco lo fuimos cuando se aprobó el estudio Informativo de septiembre, ni posteriormente nos proporcionaron la información que solicitamos para poder defendernos y preparar correctamente el recurso de reposición que presentamos en octubre, dentro del plazo que marca la ley y al que por supuesto tampoco contestaron.

Como sucedió la mayor parte de las veces, fue la prensa la que nos informó, en pleno agosto, de la publicación en Boletín de la declaración de impacto ambiental favorable al proyecto. Ésta ha sido la única respuesta.

En el boletín se nos despacha en menos de un folio por una cara. En ese espacio se incluyen tanto la transcripción de nuestras alegaciones (presentamos 3 cuadernos) como las respuestas que nos dan. De modo que ni figuran todas las alegaciones y menos aún se se les da respuesta, como sucede con algunas tan importantes como las relativas al ruido.

Otras soluciones mejores eran posibles

Uno de los documentos que presentamos como asociación fue realizado por un ingeniero de Caminos Canales y Puertos, en el que se detallaban errores técnicos de diseño de la nueva estructura, se denunciaba el incumplimiento de normas legales de diseño e incluso la peligrosidad de algún elemento de la obra como sería el puente sobre el arroyo Vallejo (riesgo de inundaciones en la zona).

Incluso aunque seguíamos pensando que lo mejor era no hacer esta obra, llegamos a proponer una alternativa buscando el consenso con la Administración autonómica.

Presentamos un trazado alternativo, diseñado por el ingenie-

ro, para demostrar que existían otras soluciones posibles desde el punto de vista técnico, más respetuosas con el medio ambiente y con los derechos de los vecinos, más baratas y que cumplían respetuosamente la Orden de Estudio de la Junta.

En nuestra alternativa relocalizada como muestratan sólo de un tramo de la autovía, esta transcurría por la misma parcela propuesta, pero a mayor distancia de las viviendas, y soterrada con un "falso túnel" (no confundir con el "túnel" bajo la antigua nacional 320a al que la Junta llama soterrar la carretera) junto a aquellas viviendas con las que no se cumplirían las distancias mínimas legales de la autovía.

Una excavadora

No tenemos constancia de que se haya redactado el proyecto (hasta ahora era un estudio informativo lo aprobado), ni tampoco de la existencia de concursos para el inicio de obras, pero el pasado 17 DE ENERO ya había una excavadora trabajando junto a las viviendas. Preguntamos y efectivamente se trataba de la carretera.



No se mencionan en el boletín las personas, ni tan siquiera el número de los vecinos (varios centenares) que presentasteis alegaciones individuales. Se refiere a todos en singular como si hubiese sido un sólo individuo, textualmente: "Alegaciones de resto de particulares. Presenta unas alegaciones parejas a la de Ecologistas en Acción (Toledo), por lo que las respuestas se remiten a las anteriores".

RECUERDA:

Los elevados índices de ruido que mostraban los Mapas de Ruido contenidos en el Estudio de Impacto Ambiental. Puedes consultarlos en www.noporaqui.org

Ten en cuenta que en esos mapas de ruido no figuran muchísimas de las viviendas de Vallehermoso, incluso faltan calles que no existían todavía en la época en la que se hicieron los mapas por lo que parece que la distancia la carretera es mayor. Pero se puede apreciar la mancha de ruido y ver que los índices ya rebasarían el volumen máximo permitido por la legislación desde el primer día.

Que el incumplimiento sería mayor en el futuro, según las propias previsiones del estudio, ya que el volumen de tráfico que soportaría la carretera crecería hasta un 243,5% y con ello el ruido.

La famosa glorieta

En el lugar donde ahora se sitúa el paso de peatones, en el límite entre Alovera y Azuqueca, el Pleno del Ayuntamiento de Alovera (29/11/2006) aprueba "por unanimidad" solicitar la inclusión en el proyecto de un enlace entre la autovía que va soterrada en ese punto y la vía que transcurre en superficie. **Por si ya teníamos poco los vecinos con una autovía, piden que nos añadan carriles de aceleración y deceleración.**

A pesar de que pudieron leer en el estudio informativo como se descartaba por los perjuicios que ocasionaría a los vecinos de la zona, al entorno (la arboleda) y por las enormes dificultades técnicas que planteaba, todo lo cual superaba a los beneficios que podía introducir.

En la publicación de la declaración de impacto ambiental favorable al estudio informativo, se incluye la rotonda. **De ella no hay diseño, estudios de afección o medidas de corrección de impacto. Tampoco nos han dado ocasión de defendernos y presentar alegaciones.**

La glorieta se añade sin introducir ni cambiar ninguno de los argumentos por los que la propia Consejería de Obras Públicas lo descartaba en el Estudio Informativo:

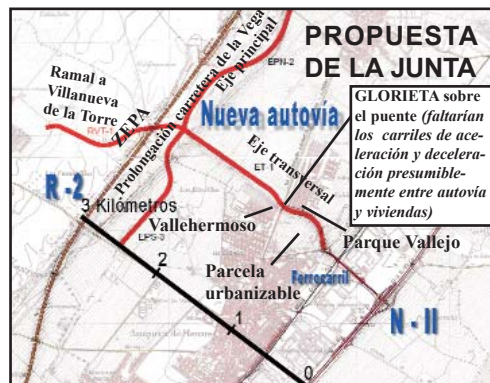
"La opción de un enlace es técnicamente muy complicada debido a la insuficiencia de espacio para desarrollar los diversos ramales según normativa. Igualmente se encarecerían enormemente las soluciones constructivas para ello.

Medioambientalmente se opta por deprimir el nuevo vial y disponer medidas adicionales con objeto de eliminar, al menos, minimizar los ruidos sobre las urbanizaciones colindantes.

Por tanto cualquier conexión supone aflorar tráfico en superficie y aumentar la incidencia de ruidos sobre las edificaciones existentes, esto sin contar los trastornos de posibles embotellamientos en los nuevos viales al reducir su capacidad con una conexión a nivel. Además la ocupación de terreno obligaría a afecciones importantes sobre la arboleda situada junto a una de las urbanizaciones.

De los posibles movimientos entre ambos viales solo es probable que se beneficien de la conexión entre ellos los residentes de las urbanizaciones limítrofes con dicha conexión. Por otro lado el perjuicio que les causa por no poder conectar se reduce a recorrer tan solo 500 m más (recorrido actual para alcanzar la N-320 a) que a una velocidad de 40 km/h supone 45 segundos y a 20 km/h no rebasaría 1,5 minutos".

A pesar de decir todo ello la propia Junta aprueba también la glorieta.



Dónde estamos

Tras presentar las alegaciones al estudio informativo a finales de 2006, las asociaciones permanecemos a la espera de una respuesta por parte de la administración, confiando en que imperase la razón y que atendiendo al número y al peso de nuestras reclamaciones, estas fuesen atendidas. Siempre con la actitud abierta al diálogo con todos y a la búsqueda de una solución de consenso.

En agosto se produce la declaración de impacto ambiental favorable. En septiembre enviamos cartas solicitando información (no cabe recurso ante una declaración de impacto ambiental). No nos responden y aprueban el estudio informativo.

Aquí disponemos de un mes para presentar un recurso de reposición, cosa que hacemos agotando el plazo, esperando recibir mientras la información solicitada para poderlo hacer correctamente. No recibimos la información necesaria pero presentamos el recurso en octubre. Transcurrido un mes desde la presentación y sin obtener ningún tipo de respuesta ni a la petición de información ni al recurso) se entiende que por silencio administrativo nuestra solicitud ha sido denegada.

Paralelamente nos ponemos en contacto con la oficina del defensor del pueblo solicitando su amparo (carta de 2 de octubre), pero este no puede iniciar sus actuaciones hasta una vez finalizado el procedimiento administrativo. Tal cosa sucede a finales de noviembre. Desde entonces esperamos su respuesta.

Un cheque en blanco

Sorprende que la declaración de impacto ambiental sea favorable al considerar ambientalmente viable la solución del trazado elegida en el Estudio de Impacto Ambiental, **con la ausencia de estudios de impacto y de medidas de corrección de afección que denunciemos**, reconocidos por la Consejería de Obras Públicas cuando dice que se harán en el futuro proyecto de construcción de la carretera (luego no se ha hecho hasta ahora), es decir de forma posterior a la declaración de impacto ambiental por parte de la Consejería de Medio Ambiente. Ejemplo de ello:

- Los estudios sobre el ruido así como las medidas correctoras de impacto.

- El estudio el impacto sobre las vías pecuarias existentes y las medidas correctoras.

- Las medidas correctoras de impacto sobre la ZEPA. Ni se menciona el estudio de impacto sobre la ZEPA, quizá porque según la respuesta de la Consejería de Obras Públicas: "...las graves afecciones no son mayores que las que provoca la autopista R-2." y no les merezca la pena.

Menos incomprensible resulta todavía que la falta de definición de estructuras de la obra y los errores de cálculo en el diseño de otras, sean objeto de una Declaración de Impacto Ambiental positiva, ya que la evaluación del impacto ambiental ocasionado por una estructura es intrínseco a la tipología y diseño de la misma. Aquí no existe la duda de que en futuro estas estructuras se diseñen correctamente, sino la certeza de que se ha hecho mal.

Y yendo aún más lejos, la declaración de impacto ambiental aprueba el Estudio Informativo de esta carretera pese al desconocimiento de la zona de actuación, la ignorancia sobre la existencia de viviendas dentro de los límites de actuación, la existencia de Vías Pecuarias tan importantes como la Real Galiana y sus descansaderos y la ZEPA.

Como ejemplo de esto último, la referencia que se hacía a la ZEPA en el Estudio de Impacto Ambiental no admitía su ocupación, tan sólo proximidad a la carretera. Llega a esa conclusión tras estudiar un mapa que mide exactamente 5' 5 x 7,5 centímetros de la provincia de Guadalajara y en la que la zona ocupada por la ZEPA mide 6 x 6 milímetros, pero todavía hay más, la resolución de la imagen es de internet porque está sacada de una conocida página web. Con esta falta de precisión resulta comprensible que no se detectara la "fragmentación" de la ZEPA, que reconoce la Consejería de medio Ambiente en la declaración de impacto ambiental, aunque esto no le impide emitir una declaración de impacto ambiental favorable.