

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

3131 *RESOLUCIÓN de 1 de febrero de 2006, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento abreviado n.º 345/2005-F, interpuesto por don Francisco Javier Juan Carlos Pérez Ciria sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Médicos de Urgencia en Atención Primaria.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 49 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º dos, sito en la C/ Gran Vía, n.º 52, de Madrid, se tramita el Procedimiento Abreviado n.º 345/2005-F, Promovido por D. Francisco Javier Juan Carlos Pérez Ciria contra resolución del Ministerio de Sanidad y Consumo de 10 de junio de 2005, por la que se dispone la publicación de las calificaciones finales otorgadas por el Tribunal en la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Médicos de Urgencia en Atención Primaria, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 1 de febrero de 2006.-El Secretario General Técnico, José Ignacio Vega Labella.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3132 *RESOLUCIÓN de 10 de enero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Aumento de capacidad de la N-232 de Vinaroz a Santander. Tramo Agoncillo-Logroño (La Rioja)».*

1. Promotor y órgano sustantivo: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Direcciones de consulta del expediente: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (Madrid) y Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente (Madrid).

3. Objeto y justificación del estudio informativo.

El objeto del estudio informativo es el análisis de alternativas y propuesta de soluciones para el aumento de capacidad de la N-232 en el tramo Agoncillo-Logroño.

El estudio informativo se justifica por los graves problemas de fluidez de tráfico en el tramo Agoncillo-Logroño con elevada proporción de vehículos pesados que recorren el tramo Polígono Industrial de El Sequero-Logroño capital. El tráfico existente no es absorbido, en su mayor parte, por la autopista Vasco-Aragonesa (A-68), funcionando ésta con un notable exceso de capacidad.

4. Alcance de la evaluación.

El estudio informativo no considera en la evaluación de impacto ambiental la conexión con la autovía Navarra Logroño-Pamplona, por no constituir el objeto del estudio informativo. El objetivo del estudio informativo es la ampliación de capacidad de la carretera nacional N-232 en el tramo Agoncillo-Logroño, y aunque parece dejarse abierta la posibilidad de conexión con la citada autopista, no figura en el estudio un análisis de alternativas de dicha conexión ni está en el ámbito de este estudio la autovía Pamplona-Logroño ni la circunvalación de Logroño, por lo que la citada conexión no puede ser objeto de la presente declaración de impacto ambiental. Por tanto, no es posible atender lo solicitado en los escritos de 25/6/2003 y 17/12/2003 de la Dirección General de Carreteras

(ver anexo 1-Cronología del procedimiento de evaluación de impacto ambiental).

El estudio informativo no considera la posibilidad de liberar el peaje en el último tramo de la A-68, solicitada ya en las contestaciones a las consultas previas y puesta de manifiesto reiteradamente en las alegaciones habidas en la información pública. Esta opinión ha sido manifestada también por los Ayuntamientos de Agoncillo y Arrubal. El promotor considera que el estudio informativo no puede entrar en la valoración de esta opción por no ser un tema de su competencia, al tratarse de una concesión realizada por el Estado a una empresa que se encarga de su explotación y al no figurar esta opción en la orden de estudio. Considera también que es una vía que sirve a tráficos de largo recorrido, de distinta naturaleza que los de la vía objeto de estudio.

La cronología del proceso de evaluación de impacto ambiental se incluye en el anejo 1.

5. Descripción del proyecto y sus alternativas.

El estudio informativo considera que básicamente sólo existen dos posibilidades de actuación dada la barrera que significa la A-68 y los montes del sur de Agoncillo: seguir sensiblemente el corredor de la N-232 con las obligadas variantes de Recajo y Agoncillo, pero sin saltar al sur de la A-68, o plantear un trazado totalmente nuevo que cruce al otro lado del Ebro un poco antes de llegar a Logroño, se desarrolle sobre la carretera NA-134 y vuelva de nuevo a suelo riojano para enlazar con la N-232.

La memoria-resumen del estudio informativo considera nueve corredores. El corredor sur se desarrolla en el entorno de la N-232 abarcando una franja que incluye ligeramente el sur de la A-68 y es el único que no cruza el río Ebro. Los restantes corredores cruzan el río Ebro dos veces. La memoria-resumen concluye seleccionando para su posterior estudio el corredor sur y tres de los restantes que cruzan el Ebro y vuelven a La Rioja cruzando de nuevo el Ebro por distintos meandros.

El estudio informativo desarrolla cinco alternativas:

La solución 4, elegida en el análisis multicriterio y en el estudio de impacto ambiental, con una longitud de 13,350 Km, velocidad de proyecto de 100 Km/h salvo en las travesías de Agoncillo y Recajo (80 Km/h) con 2 calzadas de 2 carriles cada una, mediana de 2 m y anchura total de la sección transversal tipo de 23 m entre arcones, calzada y mediana, y de 27 m en falso túnel. No cruza el río Ebro y básicamente sigue el trazado de la N-232. Tiene cuatro enlaces (al oeste y este de Recajo, al este de Agoncillo y al sur de Arrubal) que permiten el acceso a los núcleos urbanos, al aeropuerto de Agoncillo, a la A-68 y al polígono de El Sequero.

La solución 5, de 15,721 Km de longitud, de trazado coincidente con la solución 4 excepto en la travesía de Agoncillo ya que rodea el núcleo urbano por el norte sin cruzar el Ebro.

Las soluciones 1, 2 y 3 (de 17,226; 15,700 y 19,403 Km respectivamente) que se inician en las proximidades de Logroño, cruzan el Ebro al oeste de Recajo bordeando y afectando parcialmente a las Huertas de Varea para ir a buscar el corredor de la carretera NA-134 y facilitar la conexión con la autovía navarra. Las soluciones 1 y 2 vuelven a cruzar el Ebro a la altura de Agoncillo, rodeándolo por el norte y por el sur respectivamente. La solución 3 discurre sobre el corredor de la NA-134 hasta la zona de Arrubal, donde cruza el río Ebro dejando el núcleo urbano al oeste del trazado.

6. Participación pública. Fase Consultas previas.

6.1 Contenido de las contestaciones a las consultas realizadas.

Se realizaron 41 consultas y se recibieron 13 respuestas. La relación de consultados indicando si ha existido respuesta se incluye en el anejo 2 de la presente DIA. Se ha consultado a los departamentos con competencias en medio ambiente, patrimonio cultural y agricultura de La Rioja y de Navarra, a la Confederación Hidrográfica de Ebro, a organizaciones no gubernamentales que desarrollan su actividad en el ámbito del medio ambiente y a los ayuntamientos afectados, entre otros. Se destacan a continuación los aspectos ambientales más significativos de las autoridades con responsabilidades específicas en medio ambiente.

Las Direcciones Generales de Medio Natural y de Calidad Ambiental del Gobierno de La Rioja consideran el corredor Sur como el más idóneo por su menor impacto sobre el medio natural, ya que utiliza el corredor de infraestructuras existente, no afecta a espacios naturales protegidos ni a suelos de alto valor agrícola, no atraviesa el río Ebro, está fuera de los niveles de inundación del río y apenas plantea dificultades para el posible crecimiento urbano de los núcleos de Agoncillo y Arrubal. Se indica la necesidad de estudiar en detalle préstamos y vertederos, el diseño de taludes y la restauración de superficies alteradas. Se resalta la importancia de los espacios naturales protegidos por el Plan Especial del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN) y sus restricciones de usos, así como las derivadas de las figuras de protección de los planeamientos municipales junto con la necesidad de preservar los coscojares. Alude al