

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

Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja que define como área de interés una zona del municipio de Murillo de Leza.

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra indica la necesidad de considerar la proximidad de la ZEPA del Embalse de las Cañas en la alternativa seleccionada, especialmente si se trata de las alternativas que cruzan el Ebro.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra muestra su aceptación por la adecuación del corredor Sur, pero con el estudio conjunto de las posibles conexiones con la autovía Pamplona-Logroño.

La Comisión de Patrimonio Histórico-Artístico de la Dirección General de Cultura del Gobierno de La Rioja informa que la memoria remitida tiene en consideración los Bienes de Interés Cultural, el Camino de Santiago y los yacimientos arqueológicos. Solicita que una vez seleccionado el corredor se le remitan las alternativas para su estudio y aprobación.

El Ayuntamiento de Agoncillo propone, como alternativa al desdoblamiento de la N-232 en este tramo, el acondicionamiento de la autopista A-68 mediante la construcción de enlaces en el polígono industrial de La Portalada, la carretera de Villamedia de Iregua y el acceso al nuevo aeropuerto, y con la supresión del peaje en el tramo afectado. Considera que cualquiera de las alternativas propuestas en la Memoria-resumen perjudican gravemente el medio ambiente en el municipio por afectar a zonas de ribera de los ríos Leza y Ebro.

El Ayuntamiento de Arrubal considera que el corredor Sur es el mejor desde el punto de vista ambiental y urbanístico, y propone, para facilitar la conexión con Navarra, la construcción de un puente sobre el río Ebro conectando con la rotonda del polígono industrial de El Sequero. Si por razones de conexión con Navarra se contemplan corredores que crucen el Ebro, únicamente considera viable el corredor que cruza el río Ebro al este del núcleo urbano de Arrubal y más próximo a éste. Indica que la falta de capacidad de tráfico para la N-232 se solucionaría con la supresión del peaje de la autopista A-68.

6.2 Integración de esta participación pública en el proyecto.

En el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y la documentación complementaria presentada por el promotor con anterioridad a la formulación de la declaración de impacto ambiental se han contemplado los espacios naturales protegidos por el PEPMAN, los espacios con protección urbanística por razones ambientales, los coscojares y la vegetación de ribera del Ebro y se han tenido en cuenta en el diseño del trazado seleccionado, la solución 4. Asimismo, se han considerado los yacimientos arqueológicos.

7. Análisis del estudio de impacto ambiental.

El estudio de impacto ambiental destaca como aspectos ambientales más significativos del ámbito de estudio, las zonas protegidas por el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja (el complejo de vegetación de ribera «Soto de los Americanos» y las huertas tradicionales «Huerta de Varea» y «Huerta de Agoncillo-Arrubal»), el carrascal protegido por el PGOU de Logroño denominado «El Encinar», y el río Ebro y su vegetación de ribera. Las alternativas estudiadas se encuentran en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja. La zona de estudio se encuentra muy antropizada con numerosos cultivos de regadío, entre los que destacan las viñas con denominación de origen. La población afectada por la alternativa elegida, la solución 4, es fundamentalmente Agoncillo y su barrio de Recajo.

El estudio de impacto ambiental califica de «crítico» el impacto de la solución 3 sobre el suelo fértil al igual que los impactos de las soluciones 1, 2, 3 y 5 sobre la actividad económica en la fase de explotación. Asimismo califica de «severos» los impactos de las soluciones 1, 4 y 5 sobre la geomorfología; de las soluciones 1, 2 y 3 sobre la hidrología superficial; de las soluciones 1 y 5 sobre los espacios protegidos; y de la solución 4 sobre el planeamiento urbanístico.

Desde el punto de vista de la hidrología, además de la afección a la vegetación de ribera, las peores son las soluciones 1, 2 y 3 que cruzan dos veces el río Ebro. Las soluciones 4 y 5 no cruzan el río Ebro y sólo cruzan el río Leza, siendo el punto de cruce de la solución 4 con el río Leza una zona ya cargada de infraestructuras. Por lo que respecta a la afección a espacios protegidos del PEPMAN, todas las soluciones producen afecciones a ellos a excepción de la 4. Las soluciones 4 y 5 discurren por el límite de «El Encinar». La única solución que produce una afección a edificaciones importante es la 4 a su paso por el término municipal de Agoncillo, siendo necesario demoler algunas viviendas existentes. La información facilitada por el promotor con anterioridad a la elaboración de la declaración delimita más claramente esta afección. Respecto a los impactos sobre el nivel sonoro, el estudio destaca que la solución 4 prácticamente no aumenta el nivel sonoro ya existente al discurrir casi siempre sobre el trazado actual o muy próximo a él o a la Autopista A-68.

Atendiendo al movimiento de tierras y a la necesidad de préstamos y vertederos, las soluciones 3, 2 y 1 son las que mayor volumen de des-

monte producen, y la 5 y la 4 las que menos; la solución más deficitaria en tierras es la 5 (1.500.000 m³), y la menos la 4 (397.000 m³); sólo las soluciones 2 y 3 producen exceso de material. Por tanto, la solución elegida no requiere vertederos permanentes. Por lo que respecta a la ocupación de suelo fértil, la de mayor impacto es la 3 y la que menor la 4 que discurre básicamente por suelos urbanos e industriales.

El estudio de impacto ambiental concluye que las tres alternativas que cruzan el Ebro presentan valores de impacto muy similares y que la alternativa que tiene menor impacto global es la denominada solución 4 que aprovecha gran parte del trazado de la carretera actual.

Los impactos más importantes de la alternativa 4 se producen a su paso por Agoncillo y Recajo. En el primer caso la medida para minimizarlo propuesta en el estudio es la construcción de un falso túnel, mientras que en el caso de la urbanización construida sin autorización de la Demarcación de Carreteras en La Rioja, situada dentro de la franja de protección de la autopista A-68, el estudio propone la instalación en esta zona de unos 1.400 m de pantallas acústicas.

8. Participación pública. Fase de información pública.

8.1 Contenido ambiental de las alegaciones y respuesta del promotor.

Se han presentado un total de 33 alegaciones si se considera como una única alegación las 4, de idéntico contenido, presentadas por vecinos de Agoncillo. En función de su contenido y desde el punto de vista ambiental hay que destacar la alegación de la Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de La Rioja que manifiesta su acuerdo con la solución elegida, la 4. Hay otras 20 alegaciones que se refieren a posibles afecciones de la solución elegida por su proximidad a núcleos habitados, 17 se refieren a Agoncillo o Recajo y 3 a la urbanización Aguas Mansas de Recajo (promovida en la banda de afección de la A-68 sin la aprobación de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja). Otras 5 alegaciones se refieren a la afección a viñedos. Las alegaciones del Gobierno de Navarra y los Ayuntamientos navarros de Lazagurria, Viana y Mendavia indican la necesidad de una eventual conexión con la autovía Pamplona-Logroño y el Gobierno de La Rioja expresa su acuerdo con la solución elegida y además hace hincapié en la necesidad de una conexión.

Una síntesis del contenido ambiental de las alegaciones se expone a continuación:

La Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de La Rioja manifiesta su acuerdo con la solución adoptada e indica la conveniencia de realizar un estudio más detallado sobre la afección a algunas viviendas de Agoncillo y a las vides de la zona.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento indica que en fases posteriores del Estudio se realizarán los estudios de detalle solicitados con una escala de trabajo de mayor precisión, minimizándose las afecciones referidas.

El Ayuntamiento de Agoncillo considera que el trazado supone un grave impacto para el municipio (por partir los suelos de futuro crecimiento del municipio, afectar a edificaciones existentes, condicionar el desarrollo de Recajo, afectar al suelo protegido de Leza y perjudicar la conexión entre Agoncillo y Recajo) por lo que se opone a la solución elegida, así como a las restantes soluciones, excepto la 3 que no entra a enjuiciar por no discurrir por su término municipal. Propone el uso de la actual autopista A-68, suprimiendo el peaje desde Logroño al polígono industrial de El Sequero. También propone tres alternativas nuevas que discurren al sur de la A-68 en el tramo correspondiente al término municipal de Agoncillo volviendo al trazado de la carretera N-232 en diferentes puntos.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento considera inviables las alternativas propuestas porque supondrían una afección mucho mayor que la solución elegida en el estudio informativo, pero en ese caso, en el término municipal de Logroño. Esta inviabilidad la basa en la afección a la ladera de la Rad de Varea (protegida en el PEPMAN y en el PGOU de Logroño), la afección a viñedos en el término municipal de Logroño, la importancia de los desmontes y terraplenes, así como el elevado riesgo de erosión de las laderas afectadas. Además, indica que cualquier solución al sur de la A-68 implica un empeoramiento notable de las conexiones con Agoncillo y las infraestructuras existentes. Por último, termina indicando también la inviabilidad económica de tales soluciones. Respecto a la supresión del peaje de la A-68 en este tramo, considera que el estudio no puede entrar a valorar esa alternativa por tratarse de una concesión privada de explotación realizada por el Estado y no entrar dentro de los trabajos del estudio informativo por no estar contemplada en la orden de estudio. Además indica que la A-68 sirve a tráficos de largo recorrido de distinta naturaleza que la vía objeto del presente estudio informativo.

Los Ayuntamientos de Lazagurria, Mendavia y Viana muestran su interés por prever las conexiones con el lado navarro del río Ebro.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento aclara que la conexión entre ambas márgenes del Ebro no es en realidad el objetivo primordial del presente estudio, ya que lo que se pretende es analizar las alternativas de aumento de capacidad de la N-232. No obstante reconoce

que se pueden estudiar las conexiones propuestas por estos ayuntamientos, que no son incompatibles con el trazado elegido.

El Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra indica que la solución más adecuada desde el punto de vista de Navarra es la solución 1 y que si finalmente se elige la solución 4, se construya en todo caso el primer tramo de la 1.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento se ratifica en la elección de la solución 4 tras la información pública por su mayor adecuación a los fines perseguidos de aumento de capacidad de la N-232. Indica que la solución 1 es la mejor valorada de todas las que cruzan el Ebro, aunque con un mayor coste ambiental y económico. Indica que la solución 4 no es incompatible con la ejecución de alguna de las conexiones requeridas.

La Unión Regional de La Rioja de CC.OO. solicita la liberación del peaje y considera más adecuada la solución 5 que la elegida, ya que evita las afecciones a los núcleos urbanos de Agoncillo y Arrubal y a su desarrollo urbanístico y ofrece ventajas con relación a la posible conexión con la autovía Pamplona-Logroño. Considera equiparable la afección de ambas soluciones a las huertas tradicionales protegidas.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento resalta los efectos perjudiciales sobre el medio ambiente y el paisaje derivados de la afección a la zona de huertas tradicionales protegidas que produce la solución 5, así como el efecto barrera de ésta entre las huertas y el río. Indica que el efecto barrera que produce la solución 4 puede ser paliado en este caso mediante un falso túnel, que no es posible ejecutar en el caso de la solución 5.

La Federación de Empresarios de La Rioja expresa su oposición a la solución adoptada por la posible afección al tejido industrial de la región y en concreto a la denominación de origen de Vino de Rioja representada por tres bodegas. Solicita la adopción de la solución 1. Tres bodegas afectadas y una fábrica de cerámica expresan parte de la misma problemática y aluden a la conveniencia de conectar con la autovía Logroño-Pamplona. Una de las bodegas relaciona los impactos que a su juicio se producirán y critica el estudio de impacto ambiental realizado.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento especifica que la afección a la industria se concreta en la afección a unas parcelas de una fábrica de cerámica y de una bodega, que ya se verían afectadas por una remodelación de usos del suelo prevista en el Plan General Municipal de Agoncillo, por lo que parece que la ubicación de dichas empresas iba a ser reconsiderada. En relación con la afección a la fábrica de cerámica puntualiza que queda un pasillo de 33 m entre las edificaciones y la autopista que es por donde pasaría la nueva vía: reconoce que sí se verían afectados el acceso posterior a la fábrica y los parques de acopios, aunque ello no implicaría el cierre de la fábrica. Por lo que respecta a la afección a las vides, indica que se concreta en dos zonas. En el primer caso para minimizarla plantea la posibilidad de desplazar ligeramente el trazado hacia el norte, lo que implicaría la afección parcial al espacio «El Encinar» y obligaría a la descatalogación parcial del mismo, y en el segundo, a la altura del enlace de Recajo, propone la modificación de éste. Respecto a la adopción de la solución 1, indica que aunque es la solución mejor valorada de las que cruzan el río Ebro en el análisis multicriterio del estudio informativo, ha obtenido en él menor calificación que la solución elegida debido a su mayor coste, mayores dificultades técnicas y afecciones ambientales, fundamentalmente por el cruce del río Ebro. Respecto a las deficiencias del estudio de impacto ambiental, el informe de alegaciones hace una relación de los apartados del estudio en los que aparecen los aspectos aludidos y defiende los criterios empleados en el estudio.

El Grupo Municipal del Partido Riojano en Agoncillo pone de manifiesto las afecciones a las viviendas de Agoncillo y sobre su planeamiento urbanístico, el efecto barrera y la afección a los cultivos, incluidos las vides, calificando este último impacto de crítico. También califica de significativos los impactos sobre el arroyo Valsalado y el río Leza, perjudicándose la flora, la fauna y la calidad de las aguas superficiales. Indica que la nueva obra puede afectar al drenaje natural, favoreciendo inundaciones en la zona. Expone su temor por el incremento de ruido y duda de la eficacia de la rasante deprimida o las pantallas acústicas. Por todo ello concluye que la mejor solución sería liberar el peaje de la A-68. Varios particulares vecinos de Agoncillo ponen de manifiesto los mismos aspectos y la misma solicitud respecto a la solución a elegir.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento disiente de las calificaciones de los impactos debido a la no afección de la solución elegida a las huertas tradicionales protegidas y a la minimización de las afecciones sobre las vides ya citadas en la contestación a las alegaciones antes expuestas. Respecto al resto de afecciones se remite a las medidas previstas: falso túnel, pantallas, viaductos y obras de drenaje y al plan de vigilancia ambiental para su control.

La Plataforma Antidesdoblamiento de Agoncillo considera no válidas todas las alternativas del estudio informativo y que la solución pasa por liberar del peaje la A-68.

Una inmobiliaria manifiesta su oposición a la solución elegida por su afección a la Urbanización Aguas Mansas y a la industria en Recajo. Propone la adopción de la solución 1 o una al sur de la A-68.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento, en relación con la urbanización, recuerda que la misma ha sido promovida sin la conformidad de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja y que en ella se debía de haber tenido en cuenta la variante de la N-232 objeto del presente estudio. No obstante, indica que se buscará una solución que minimice el impacto visual y sonoro sobre este nuevo núcleo habitado.

Varios particulares afectados indican las afecciones y en algún caso exponen algunos de los argumentos ya mencionados anteriormente. Un vecino de Agoncillo alude a problemas de drenaje relacionados con una obra de la A-68.

El informe de alegaciones del Ministerio de Fomento delimita las posibles afecciones e indica que para el paso de Agoncillo se ha buscado el corredor de menor edificación y la adopción de medidas que minimicen la afección lo más posible (falso túnel, etc.).

8.2 Propuestas del promotor tras la información pública.

Propone prolongar el falso túnel previsto en el estudio informativo (no cuantifica la prolongación) e introducir pasos sobre la autovía en el tramo en el que la traza discurre deprimida por el núcleo urbano de Agoncillo para reponer la comunicación entre ambas márgenes. Propone también, ante la solicitud de conexiones con la orilla navarra, dos conexiones que crucen el Ebro, una de ellas con sección de calzadas separadas para enlazar con la autovía Pamplona-Logroño. Además, para minimizar la afección a las viñas, propone desplazar ligeramente al norte la solución propuesta entre los pp.kk. 1+000 y 2+500, sin afectar a la línea del ferrocarril existente y dejar la N-232 como vía de servicio. Esta propuesta permite el enlace con la autovía antes mencionada. No obstante, reconoce que esta modificación debe tener en cuenta la existencia del carrascal «El Encinar» protegido por el PGOU de Logroño y propone, dado el actual estado degradado del mismo, la descatalogación parcial del mismo para la ocupación necesaria para la futura autovía. Por último, propone modificar el actual enlace de acceso a la Base Militar de Agoncillo para usarlo como enlace de Recajo y minimizar la ocupación a los viñedos.

De las propuestas realizadas por el promotor expuestas en el párrafo anterior, no se han tomado en consideración todas las que se refieren a incrementar los cruces sobre el río Ebro, debido a lo indicado en el apartado 4. Alcance de la evaluación. Tampoco se ha considerado la propuesta de descatalogación del espacio protegido «El Encinar».

8.3 Integración ambiental de la participación pública.

Dado que el estudio informativo no considera como alternativa la supresión del peaje de la A-68 en el tramo Arrubal-Logroño, la presente declaración de impacto ambiental se limita a poner de manifiesto, que desde el punto de vista ambiental, ésta sería la solución de menor impacto, por no necesitar la construcción de nuevas infraestructuras viarias y evitar los impactos más graves que generan las distintas alternativas estudiadas. Respecto a las soluciones contempladas en el estudio informativo, la solución 4, seleccionada en el mismo y en la presente declaración de impacto ambiental, tiene un trazado que no afecta a los espacios protegidos por el PEPMAN ni por el planeamiento urbanístico municipal. Las condiciones de protección ambiental contenidas en el estudio de impacto ambiental, en la documentación complementaria y en la presente declaración minimizan la afección a viñedos, instalaciones y edificaciones afectadas mediante la adecuación ambiental del trazado (ajustes de trazado, prolongación del falso túnel, pantallas, etc.) y las condiciones de ejecución de las obras.

Respecto a las numerosas conexiones solicitadas que cruzan el río Ebro por distintos meandros y aceptadas por el promotor en su informe de alegaciones admitiendo su posible ejecución, no se han considerado por el elevado impacto ambiental que supone cruzar dos veces el río Ebro. Respecto a la conexión con la autovía navarra hay que hacer alusión a lo expuesto en el apartado 4 respecto a su no inclusión en la presente declaración.

9. Condiciones de protección ambiental de la solución 4.

9.1 Adecuación ambiental del trazado.

9.1.1 El desdoblamiento de la vía en el entorno del espacio protegido de El Encinar (pp.kk. 2+100-2+800) se efectuará garantizando la no afección al espacio protegido y coordinándose con el futuro trazado del tramo Castejón-Logroño del Corredor ferroviario noreste de alta velocidad.

9.1.2 El enlace n.º 1 de conexión con el acceso a la base de Agoncillo se diseñará de forma que se minimice la afección de sus ramales a la fábrica de cerámica situada entre los pp.kk. 4+000 y 4+500, recurriendo a la utilización de muros para reducir la ocupación de los terraplenes. En el diseño del enlace se tendrá en consideración la minimización de la afección a las vides colindantes, maximizando la utilización de las superficies ocupadas por el enlace y la carretera actuales. Con el mismo objetivo de

minimizar la afección a la urbanización situada entre los pp.kk. 4+000 y 5+000 y a la bodega situada entorno al p.k. 5+200, el trazado de la autovía discurrirá lo más próximo a la autopista A-68 que técnicamente sea posible y se sustituirán los terraplenes por muros.

9.1.3 El viaducto sobre el río Leza se diseñará de forma que los estribos queden al menos a 10 m de las manchas de vegetación de ribera existentes y/o del cauce, ubicando pilas y estribos de forma que se permita la regeneración de la vegetación de ribera tras la obra de acuerdo con lo especificado en la condición 9.4. Durante la construcción de este viaducto se deberá minimizar la afección a las manchas de vegetación de ribera.

9.1.4 Con objeto de minimizar la afección al suelo urbano y al crecimiento urbanístico (suelo urbanizable) y a las viviendas que quedarán muy próximas al trazado, el falso túnel previsto entre los pp.kk. 8+320-8+600 se prolongará la longitud necesaria para que no exista ninguna edificación a una distancia inferior a 50 m de la boca de túnel más próxima. Por encima del falso túnel se repondrá como mínimo el actual viario existente, tanto de calles (8+400 y 8+500) como de caminos. Con el objetivo de disminuir en lo posible las afecciones durante la fase de obras, se cerrará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos a las viviendas y unas condiciones de habitabilidad similares a las actuales o se establecerán compensaciones adecuadas que se acuerden con los afectados.

9.1.5 La transición entre el tramo duplicado y la carretera actual (pp.kk. 13+000-final del proyecto: 13+350) se realizará de forma que se evite o minimice la afección en el tramo final al arroyo Chamarita y a su vegetación asociada que, aunque cruza la carretera actual ya fuera del tramo objeto de proyecto, discurre paralelo a la carretera actual en el tramo final.

9.2 Protección y conservación de suelos y vegetación.

9.2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación, incluidos los cultivos. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. En las zonas de mayor valor ambiental, como el espacio protegido «El Encinar», el cruce del río Leza, y la masa forestal del final del trazado (pp.kk.13+000-13+350), así como las zonas con vides y otros cultivos leñosos, se procederá a colocar un vallado que limite de forma más efectiva las obras.

9.2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

9.2.3 Con objeto de salvaguardar las manchas de vegetación de ribera del río Leza, además de lo dispuesto en la condición 9.1.3 respecto a los estribos y las pilas, durante la construcción del viaducto se deberá minimizar la afección a las citadas manchas de vegetación, no superando en ningún caso la anchura de la propia estructura.

9.2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Se evitará especialmente la apertura de nuevos caminos dentro de zonas de viñedo y en las manchas de vegetación arbolada.

9.2.5 Todos los árboles y cultivos leñosos que lindan con la zona de obras se señalarán y protegerán adecuadamente para evitar su afección. Por lo que respecta a los árboles afectados por las obras, se analizarán sus posibilidades de arraigo y la conveniencia de su trasplante con maquinaria de la obra, procediendo, en su caso, a la ejecución y garantizando el mantenimiento posterior necesario para que las marras no superen el umbral admisible.

9.3 Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

9.3.1 Con independencia de lo especificado en las condiciones 9.1.3 y 9.4, el diseño del viaducto sobre el río Leza deberá garantizar la distancia mínima de 5 m entre el cauce y los estribos por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

9.3.2 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al cauce del río Leza, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración

de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

9.3.3 Una vez encajado el trazado, el proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los niveles actuales de extracción, concretando así la estimación previamente realizada antes de la aprobación del estudio informativo.

9.3.4 De acuerdo con el estudio informativo y la documentación complementaria remitida no se prevé afección a zonas de recarga y el trazado discurre siempre por encima del freático incluso en las zonas en las que discurre deprimido. Asimismo, aunque de acuerdo con los planos de anejo 4 del estudio informativo y la documentación complementaria, no parecen existir zonas con riesgo de inundación, el proyecto de construcción deberá analizar la situación puntual puesta de manifiesto en las alegaciones y, en su caso, tenerlo en consideración en el diseño de los drenajes transversales.

9.3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

9.3.6 El proyecto de construcción incluirá una cámara o balsa de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera, evitando el vertido al río Leza. El citado dispositivo deberá ser capaz de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación del cauce. La ubicación de la balsa se decidirá teniendo en cuenta lo dispuesto en la condición 9.4.

9.3.7 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

9.3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente los cursos de agua, el río Leza y el arroyo Valsalado, así como los nuevos cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

9.4 Protección de la fauna.

A pesar de que la zona se encuentra muy antropizada y presenta una gran concentración de infraestructuras, con objeto de preservar los escasos puntos de conexión existentes entre los territorios al sur de la autopista y las riberas del Ebro y minimizar el incremento del efecto barrera para la fauna, se prestará especial atención a la restauración del entorno, al vallado y a los accesos del marco bicelular de 10x2,5 m del p.k. 0+864 (cauce correspondiente al río Valsalado), garantizando la existencia de una plataforma seca y la continuidad bajo la línea actual del ferrocarril. Asimismo, en compensación por la posible afección a los restos de vegetación de ribera existente y en atención a que el río Leza se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Visón Europeo en La Rioja (Decreto 14/2002), se analizará la conveniencia de realizar y, en su caso, se ejecutará, en coordinación con las obras del AVE, una restauración de las márgenes del río Leza en el tramo que va desde la nueva infraestructura hasta la desembocadura en el río Ebro. Estos trabajos se realizarán en coordinación con la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja. Se prestará especial atención al cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura que en el entorno de los estribos del puente no deberá dejar ningún espacio de paso disponible entre el vallado y las aletas de la estructura. El vallado deberá ir enterrado y estar reforzado en este tramo en la parte basal para reducir la luz de la malla cinegética. Las dimensiones estipuladas en el estudio de impacto ambiental son suficientemente restrictivas: 25 cm de valla enterrada con luces de 2x2 cm hasta alcanzar los 50 cm sobre el terreno.

No se realizarán obras que puedan afectar a la zona del cauce y de la vegetación de ribera del río Leza en los meses de mayo, junio y julio.

El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de la adecuación de la obra de fábrica del río Valsalado como paso de fauna y, en su caso, de la eficacia como corredor de fauna de la restauración de la vegetación de ribera del río Leza entre el cruce de la autovía y la desembocadura en el Ebro. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, con atención especial al visón europeo aunque en principio no parece probable que se produzcan atropellos dadas las

dimensiones del viaducto sobre el río Leza y la lejanía del resto de trazado respecto a su hábitat, así como la presencia de infraestructuras que ya suponen un efecto barrera. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

9.5 Protección atmosférica.

9.5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Recajo y Agoncillo y sobre la edificación dispersa en la vega del Leza y algún otro punto del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y a zonas de préstamos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

9.5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán y acopiarán tapados.

9.6 Protección contra el ruido.

Del estudio acústico presentado en la documentación complementaria al estudio informativo se deduce que actualmente se superan los niveles de ruido admisibles tanto en Agoncillo como en Recajo. Durante la elaboración del proyecto de trazado se deberá elaborar un estudio acústico de detalle, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las zonas comprendidas entre los pp.kk. 1+500-2+000, 4+00-6+000 (Recajo), 7+000-9+000 (Agoncillo) y bocas del falso túnel de Agoncillo, ajustando las necesidades inicialmente previstas en el estudio informativo y en la documentación complementaria de instalar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. Se evitará el empleo de pantallas transparentes por el riesgo de colisión de las aves. Sólo en el caso de que se demostrara su idoneidad para las viviendas, podrán utilizarse siempre que vayan provistas de cintas adhesivas de color claro de 2 cm de ancho y separadas 10 cm (ó 1 cm de ancho y separación de 5 cm) que recubrirán la cara externa a la infraestructura. Las medidas de protección deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Los tramos inicialmente previstos para instalación de pantallas de acuerdo con el estudio informativo y la documentación complementaria se exponen a continuación:

pp.kk 1+550 -1+940 margen sur de la autovía
 pp.kk. 3+950 -5+350 margen norte
 pp.kk. 7+200 -7+600 margen norte
 pp.kk. 8+050 -8+850 margen norte
 pp.kk. 7+200 -8+850 margen sur.

Los tramos del falso túnel próximos a las bocas irán provistos apantallamiento fonoabsorbente en su interior.

Caso de requerirse salidas de ventilación de humos, estas deberán ubicarse en zonas que no afectan a las edificaciones colindantes y deberán ir acompañadas de las medidas necesarias para su aislamiento acústico y minimización de la contaminación atmosférica y la intrusión visual.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (L_{DEN})	Nivel nocturno (L_{NIGHT})
Residencial	65 dB(A)	55 dB(A)
Industriales, comercial o empresarial	75 dB(A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario	55 dB(A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes ...	55 dB(A)	55 dB(A)

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En las zonas donde, tal como indica la documentación complementaria, el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial. En estos tramos, en el cálculo de los niveles sonoros se considerará la influencia conjunta de las infraestructuras existentes y las previstas.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios para ser más restrictivos cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

9.7 Medidas de protección del patrimonio cultural.

9.7.1 Con independencia de la no afección a los yacimientos arqueológicos identificados en el estudio informativo, en coordinación con la Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes del Gobierno de La Rioja, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras (los préstamos deberán hacerse en canteras autorizadas). Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

9.7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias afectadas: Cañada del Ebro (pp.kk. 0+000-1+100, 5+400-6+500, 7+400), Pasada de los mismos corrales de Igay (p.k. 1+900), Pasada de El Encinar (p.k. 3+000), Pasada de los Asturianos (p.k. 4+100), Vereda de la Barca (p.k.4+500), Colada del Trujal (7+800), Vereda del Pellejero (p.k. 10+000), Colada de la Estanca (12+6000) y Vereda de la Serrezuela (p.k. 13+350). Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de La Rioja, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

9.8 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, las comunidades de regantes y los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. En la reposición de los caminos se tendrá en cuenta las dimensiones de la maquinaria agrícola usual en la zona.

9.9 Localización de préstamos e instalaciones auxiliares.

De acuerdo con lo especificado en el estudio informativo y en la documentación complementaria, la solución 4 no requiere vertederos permanentes. Los préstamos necesarios para la ejecución de la infraestructura, unos 400.000 m³ según estimación del estudio informativo, deberán extraerse, tal como indica el estudio, de canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. No obstante, dado que al menos alguna de las contempladas en el plano 12 del anejo 3-Geología, Geotécnia y Procedencia de Materiales del estudio informativo no se corresponde con una cantera en explotación, deberá solicitarse informe al respecto al organismo competente del Gobierno de La Rioja.

El proyecto de construcción incluirá en el documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos e instalaciones auxiliares.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de elementos auxiliares de la obra que pudieran surgir durante el desarrollo de las mismas, a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de acuíferos vulnerables a la contaminación, márgenes de ríos, zonas con vegetación arbórea, cultivos de alta productividad, zonas de interés arqueológico, proximidades a los núcleos urbanos, así como en general las zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

9.10 Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como los taludes en desmonte y terraplén, las embocaduras del falso túnel de Agoncillo, el paso sobre el río Leza y la zona bajo el viaducto, los muros de la zona de Recajo, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares. Se deberá prestar especial atención a la revegetación del entorno del paso de río Valsalado para facilitar su utilización por la fauna de la zona, al trazado en las proximidades del espacio protegido El Encinar y la zona del final del trazado próxima al arroyo de La Chamarita.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal. Se considerará prioritario su empleo en taludes, por sus peores condiciones para la recuperación de la cubierta vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente en las zonas en las que es prioritaria la minimización de la ocupación: Recajo y Agoncillo, El Encinar y zona de cultivos de vides.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 9.2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la carretera. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

10. Seguimiento y Plan de Vigilancia.

Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental, en la fase previa a la aprobación del proyecto constructivo, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado a que se refiere la condición 9.1.

Medidas de protección de la vegetación y de los suelos, a la que se refiere la condición 9.2.

Medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 9.3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 9.4.

Estudio acústico de detalle y, en su caso, modificación de las medidas de protección previstas con el correspondiente proyecto, a que se refiere la condición 9.6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, así como reposición de las vías pecuarias, a que se refiere la condición 9.7.

Localización de las zonas de préstamos previstas, incluyendo informe del órgano competente solicitado en la condición 9.9. Localización de instalaciones auxiliares y cartografía de zonas de exclusión a que se refiere la citada condición.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.10.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental del proyecto de construcción desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, concretando los lugares de inspección y prestando especial atención a los impactos más relevantes del proyecto.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 9.6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.10, especialmente en la zona del falso túnel y las embocaduras de éste, la zona de Recajo, la zona próxima al espacio protegido El Encinar, la vega y el cauce del río Leza, el entorno del paso sobre el río Valsalado y el tramo final junto al arroyo de La Chararita

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa propuesta, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del órgano ambiental del Gobierno de La Rioja.

11. Conclusión.

De acuerdo con lo expuesto en el apartado 4-Alcance de la Evaluación de la presente declaración de impacto ambiental, ésta no incluye la conexión con la autovía navarra Pamplona-Logroño, puesto que la citada conexión no se encuentra dentro del objetivo del estudio informativo objeto de declaración, ni está integrada en la evaluación realizada en el mismo.

A pesar de que el estudio informativo no considera la posibilidad de liberar el peaje en el tramo objeto de estudio Arrubal-Logroño, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estima que desde el punto de vista ambiental parece la mejor solución para el objetivo del estudio informativo, evitando la afección al área urbana de Agoncillo. Por ello debería analizarse la citada solución.

No obstante, de las alternativas contempladas en el estudio informativo, se considera que la alternativa 4 es la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 10 de enero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Aumento de Capacidad N-232 de Vinaroz a Santander. Tramo Agoncillo-Logroño. (La Rioja)» considerando que, salvo lo anteriormente expuesto respecto a la supresión del peaje de este tramo de la autopista A-68, la alternativa 4 es la que menos efectos negativos produce para el medio ambiente. Para la realización de la citada alternativa deberán observarse las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y en la documentación complementaria, así como en las condiciones de la presente declaración que han sido aceptadas por el promotor del proyecto.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación en el procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 10 de enero de 2006.–El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEJO 1

Cronología del procedimiento de evaluación de impacto ambiental

Remisión de la Memoria-resumen (art.13, R.D.1131/1988): 25 de mayo de 2000.

Remisión de las contestaciones recibidas al titular del proyecto (art. 14, R.D. 1131/1988): 18 de octubre de 2000.

Oficio de 10 de enero de 2003 a la D.G. de Carreteras remitiendo escrito del Ayuntamiento de Viana (recibido a través de la Confederación Hidrográfica del Júcar) en el que se solicita la inclusión de un puente sobre el río Ebro con el fin de conectar la autovía Pamplona-Logroño con el p.k. 0+500 de la solución seleccionada.

Anuncio información pública en el Boletín Oficial del Estado de 19 de agosto de 2002, en el Boletín Oficial de La Rioja de 29 de agosto de 2002 y en el Boletín Oficial de Navarra de 9 de septiembre de 2002, así como en la prensa de ambas comunidades autónomas.

Remisión del expediente de información pública (art. 16, R.D. 1131/1988): 25 de junio de 2003, incorporando solicitud de la D.G. de Carreteras relativa a incluir en la DIA conjuntamente con la solución que, en su caso, se declare ambientalmente viable, la viabilidad ambiental del primer tramo de la solución 1 que permitiría la conexión con la futura autovía Pamplona-Logroño.

Oficio de la D.G. de Carreteras a la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental (17/12/2003) solicitando que la DIA no solo se pronuncie sobre la viabilidad ambiental del primer tramo de la solución 1 sino sobre todo el trazado de esta solución.

Solicitud de información complementaria a la D.G. de Carreteras por parte de la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental (junio de 2005).

Escrito de la D.G. de Carreteras a la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental (13/9/2005) notificando la incorporación del condicionado de la declaración de impacto ambiental a los proyectos que se desarrollen y remitiendo la documentación complementaria solicitada durante el proceso de evaluación.

ANEJO 2

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. (Madrid)	No
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Medio Ambiente. (Zaragoza)	Si
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de La Rioja	S
Dirección General de Agricultura, Ganadería e Industrias Agroalimentarias. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Gobierno de La Rioja	No
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Turismo y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja	Sí
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes. Gobierno de La Rioja	Sí
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Turismo y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja	Sí
Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Navarra	No
Dirección General de Agricultura y Ganadería. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Gobierno de Navarra	Sí
Dirección General de Cultura. Departamento de Educación y Cultura. Gobierno de Navarra	No
Instituto Tecnológico Geominero de España. (Madrid)	No
Ayuntamiento de Logroño	Sí
Ayuntamiento de Agoncillo. (La Rioja)	Sí
Ayuntamiento de Arrubal. (La Rioja)	Sí
Ayuntamiento de Murillo del Río Leza. (La Rioja)	No
Ayuntamiento de Galilea. (La Rioja)	No
Ayuntamiento de Corera. (La Rioja)	No
Ayuntamiento de El Redal. (La Rioja)	No
Ayuntamiento de Ausejo. (La Rioja)	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Viana. (Navarra)	No
Ayuntamiento de Mendavia. (Navarra)	No
A.D.E.N.A. (Madrid)	No
A.D.E.N.A.T. (Madrid)	No
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG). (Madrid)	No
Ecologistas en Acción. (Madrid)	No
S.E.O. (Madrid)	No
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV) (Madrid)	No
ANARI (Asociación Naturalista La Rioja)	No
Asociación Ecologista de La Rioja	No
ERA (Asociación Naturalista de La Rioja)	No
ANAT-LANE. (Navarra)	No
Asociación Landazuria. (Navarra)	No
Grupo Ecológico y Cultural GEKA	No
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. (Madrid)	Sí
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España. (Madrid)	No
Dirección General de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Gobierno de Navarra	Sí
Centro de Estudios de Ecología Urbana. (Navarra)	No
Departamento de producción Agraria. E.T.S.I. Agrónomos. Universidad de Navarra	No
Departamento de Zoología y Ecología. Universidad de Navarra	Sí
Instituto de Suelo y Concentración Parcelaria. (Navarra) ...	No

Los informes de contestación recibidos pueden ser consultados en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y un extracto de los mismos figura en el tomo I (memoria y planos de la alternativa propuesta) del Documento para la información pública del estudio informativo del Ministerio de Fomento objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

A continuación se indican los elementos ambientales significativos presentes en la zona de estudio y los aspectos a desarrollar en el estudio que se determinaron en función de las contestaciones a las consultas, así como las indicaciones al respecto contenidas en el informe remitido al promotor en esta fase:

Existencia en el área de estudio de espacios protegidos por el Plan Especial del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN) como Com-

plejos de Vegetación de Ribera, «El Soto de los Americanos» y «El Soto de San Martín», así como un Área de Avifauna rupícola de elevado valor, «Cortados de Aradón», y varios espacios catalogados como Huertas Tradicionales, «Huertas de Varea», etc. Todos estos espacios protegen las áreas colindantes con el río Ebro, de alto valor natural, siendo el corredor Sur el más alejado de estas zonas.

Proximidad a la ZEPA del Embalse de Las Cañas de Viana, que ha sido propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria.

Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja, aprobado por el D. 8/2000, de 18 febrero. Área de Interés en el Municipio de Murillo del Río Leza.

Existencia de coscojares y vegetación de ribera en Leza. Huertas sobre suelos de alto valor agrícola en los ríos Ebro y Leza. Vegetación de ribera en el río Ebro. Afección de algunos corredores a un pequeño carrascal en «El Encinar» (término municipal de Logroño) calificado en el PGOU como suelo no urbanizable protegido.

Existencia de Bienes de Interés Cultural, yacimientos arqueológicos y Camino de Santiago en el área de estudio.

Afección de las alternativas que cruzan el río Ebro a los regadíos del Canal de Mendavia. Afección de estos corredores a espacios protegidos de huertas tradicionales, espacios protegidos de vegetación singular o interés paisajístico, a la terraza baja del Ebro y a su zona inundable.

Análisis y valoración de la posible afección al sisón común, así como a otras especies amenazadas existentes en el área.

Consideración en el diseño del trazado de las restricciones de uso del suelo impuestas por el PEPMAN y por los diferentes planeamientos municipales.

Diseño del trazado y de las infraestructuras de paso, respetando las áreas de inundación periódica, los ecosistemas ligados a la dinámica fluvial y la dinámica natural de la corriente. Estudio de la hidrología subterránea, incluyendo el análisis detallado de los posibles efectos de la red de drenaje longitudinal de la carretera sobre los acuíferos existentes en las zonas de glacis y terrazas que atravesase el trazado, tanto por la posible aparición de zonas de descarga de los flujos de agua a consecuencia de las operaciones de desmonte, como por las alteraciones en las zonas de recarga de estos acuíferos.

Análisis detallado de los movimientos de tierras que incluya volúmenes y localización de préstamos y vertederos, así como restauración de los lugares afectados. Diseño de taludes de desmonte de forma que se garantice su estabilidad e integración paisajística, así como revegetación con especies autóctonas.

