



11.- MEMORIA AMBIENTAL





11.- MEMORIA AMBIENTAL

La presente Memoria Ambiental tiene por objeto dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 12 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, analizando la integración de los aspectos ambientales contenidos en la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja, e incorporando en dicho Plan las determinaciones finales que sean precisas, con carácter previo a su aprobación definitiva.

En este sentido, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 1 de la citada Ley 9/2006, la evaluación ambiental de este Plan persigue además promover el desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas.

Según se recoge en el artículo 5 de esta Ley 9/2006, corresponde a la Administración pública competente para la elaboración y aprobación del plan o programa preparar y tramitar los documentos que permiten dar cumplimiento al objetivo de la Ley. En este caso, el inicio del expediente corresponde a la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Vivienda y Obras Públicas, al ostentar ésta las competencias en materia de planificación de las carreteras de titularidad autonómica en La Rioja, tal y como establece el artículo 6.2.4. del Decreto 70/2007, de 17 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda y Obras Públicas y sus funciones en desarrollo de la ley 3/2003, de 3 de marzo de Organización del Sector Público de la Comunidad Autónoma de La Rioja, siendo por tanto el órgano competente para la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental de este Plan.

11.1.- Normativa de aplicación

Esta Memoria Ambiental se dicta al amparo de la siguiente normativa:

Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.



Ley 2/1991, de 7 de marzo, de carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

Real Decreto 1812/1994, de 2 de Septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Ley 5/2002, de 8 de octubre, de protección del Medio Ambiente en La Rioja.

Decreto 62/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del Desarrollo el Título I, "Intervención administrativa", de la Ley 5/2002.

Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Ley 4/2003, de 26 de marzo, de Conservación de Espacios Naturales de La Rioja.

11.2.- Justificación de las actuaciones

Conforme al artículo 3 de la Ley 9/2006 anteriormente citada, serán objeto de evaluación ambiental los planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente siempre y cuando se elaboren o aprueben por una Administración Pública y su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria.

El mismo artículo 3 entiende que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente los planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental en materia de transporte, o aquellos que requieran una evaluación conforme a la normativa reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000.



Por otra parte, el artículo 7 de la citada Ley 9/2006 establece para el procedimiento de evaluación ambiental la obligación de realizar las siguientes actuaciones:

- Determinación por el órgano ambiental de la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación.
- Elaboración de un informe de sostenibilidad ambiental (en adelante ISA).
- Celebración de consultas.
- Elaboración de la memoria ambiental.
- Consideración del ISA, del resultado de las consultas y de la memoria ambiental en la toma de decisiones.
- Publicidad de la información sobre la aprobación del plan.

En este sentido, el artículo 12 establece que, una vez finalizada la fase de consultas, se elaborará una memoria ambiental con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan o programa, en la que se analizarán estos aspectos:

- El proceso de evaluación.
- El ISA y su calidad.
- El resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración.
- La previsión de los impactos significativos de la aplicación del plan o programa.

Esta memoria ambiental contendrá las determinaciones finales que deban incorporarse a la propuesta del plan o programa. Además, será preceptiva y se tendrá en cuenta en el mismo antes de su aprobación definitiva.

11.3.- La revisión y actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010 - 2021)

El Gobierno de La Rioja, en el ejercicio de sus competencias en materia de carreteras, y consciente de su influencia en el desarrollo integral de la región, elaboró el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, aprobado en el Parlamento mediante la Ley 8/2000, de 28 de diciembre. El Plan tenía prevista una duración inicial de diez años, abarcando el periodo 2001 - 2011.



Una vez superada la primera mitad de su periodo de vigencia, resulta oportuno llevar a cabo una revisión del Plan Regional de Carreteras en la cual se analice en que medida se han alcanzado los objetivos planteados inicialmente, incorpore las nuevas necesidades de actuación y se planifiquen las inversiones presupuestarias.

El objetivo genérico del Plan es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja favoreciendo el proceso de ordenación del territorio y el progreso socio-económico de sus ciudadanos, y procurando que las condiciones de accesibilidad en cada comarca no sea nunca un freno del referido proceso.

Entre los principales objetivos prioritarios que persigue el Plan se exponen los siguientes:

- Eficiencia económica: Mejorando la accesibilidad y reduciendo los costes de transporte, favoreciendo la actividad económica y el desarrollo regional.
- Equidad social: Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
- Desarrollo armónico del territorio: Organizando el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corrigiendo la descompensación que existe en La Rioja, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
- Uso del territorio: Mejorando los accesos a todo el espacio regional para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
- Calidad de vida: Favoreciendo que los recursos de la población (esfuerzo, tiempo, capacidad económica) se empleen en usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reduciendo los impactos negativos que producen el tráfico y la carretera.
- Integración nacional: Mejorando la conexión con la red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto territorial nacional.
- Organización y gestión: Elaborando un instrumento de gestión que permita a la Administración Regional, ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su red viaria.



El análisis del funcionamiento de la red de carreteras actual, así como la necesidad de mejorar la accesibilidad a los municipios riojanos y de disminuir el tiempo necesario en los desplazamientos a los centros suministradores de los servicios básicos, tiene como resultado las siguientes propuestas:

- Acondicionamiento de la totalidad de la Red de Carreteras Autonómica, dotándola de unas características mínimas en cuanto a sección tipo y parámetros de trazado, aprovechando, en la medida de lo posible, las carreteras actuales, y homogeneizando los distintos tramos de carreteras de un mismo itinerario.
- Construcción de 15 variantes de población: Castañares de Rioja, Arnedo (oeste), Quel y Autol (conjunta), Calahorra (este), Entrena, Navarrete, Zarratón, San Vicente de Sonsierra, Fuenmayor, Lardero, Alberite, Albelda de Iregua, Murillo de río Leza, Pradejón y Ventas del Baño.
- Desdoblamiento o construcción de autovías en los ejes Arnedo - Calahorra, Haro - Santo Domingo de la Calzada (que incluirá las variantes de Haro y Santo Domingo), y Logroño - Villamediana de Iregua, siempre y cuando se las condiciones de viabilidad económica y ambiental.
- Construcción de la carretera de unión de valles entre los ríos Yalde e Iregua, de la carretera de unión de valles entre los ríos Leza, Jubera y Cidacos y de la conexión de Brieva de Cameros a Ventrosa.
- Mejora de las travesías.
- Refuerzo de firme y mejora de la rodadura de las carreteras, en función del nivel de tráfico soportado y del estado de conservación de las mismas.
- Fomento del uso de la autopista AP-68 como alternativa a la carretera N-232 en los recorridos regionales, mediante la adopción de medidas de compensación económica a la sociedad concesionaria.
- Transferencia al Gobierno de La Rioja de las carreteras N-232A , N-126 y variante de Casalarreina, y de los tramos de las antiguas carreteras N-120 y N-232, que conectan carreteras autonómicas con la Red de Interés General del Estado, y que han quedado fuera del itinerario principal tras las actuaciones de desdoblamiento o la construcción de variantes. También se propone la incorporación de otros tramos de menor entidad que dando continuidad a la red de carreteras autonómica, sus características y funcionalidad son más propias de esta red que de la estatal.



- Incorporación de algunos viales de titularidad municipal que dan continuidad a la red de carreteras autonómica, que complementan las comunicaciones entre núcleos habitados, o que dan acceso a pequeñas poblaciones.
- Cesión a los Ayuntamientos de aquellos tramos urbanos que hayan perdido su finalidad principal como vías de comunicación por haberse construido una alternativa (variante) para los desplazamientos.
- Cambio de jerarquía y nomenclatura de carreteras de la red local que tienen una función estructurante del territorio a nivel comarcal, o que conforman un mismo itinerario con otras carreteras.

Las conclusiones del estudio, también han determinado la necesidad de una serie de actuaciones de mejora de la movilidad en el área metropolitana de Logroño, aunque su definición final debe ser objeto de un estudio específico.

Para poder alcanzar los objetivos antes mencionados, la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja establece los siguientes programas de actuación:

1.- Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la red autonómica de La Rioja. Son las actuaciones que conllevan la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de alguna de las características geométricas para adecuarlas, en lo posible, a las condiciones de planificación que prevé el Plan. Dentro de este programa se recogen los siguientes tipos de actuación:

- Acondicionamientos y ensanches y mejoras: Estos dos tipos de actuación tienen por objeto dotar al conjunto de la red de carreteras de las condiciones que garantizan el confort y la seguridad en los desplazamientos, en función de las características del tráfico y del entorno, homogeneizando los tramos pertenecientes a un mismo itinerario y a una misma categoría de red. Se prevé la mejora de los tramos de carretera que no alcanzan unas características mínimas tolerables hasta alcanzar valores deseables.
- Nuevas carreteras: Apertura de nuevos itinerarios allí donde se han detectado problemas de accesibilidad que justifiquen su apertura, así como la creación de itinerarios alternativos que eviten el tránsito por carreteras saturadas (N-232, A-12, LO-20).



- Variantes de población: Estas actuaciones tienen como objetivo evitar las discontinuidades que algunas travesías imponen sobre las condiciones de circulación de determinados itinerarios.
- Desdoblamientos de calzada y autovías: Tienen por finalidad mejorar las condiciones generales de circulación, la seguridad vial y simultáneamente la capacidad de aquellas carreteras autonómicas que sirven de comunicación entre grandes núcleos de población, soportando no solamente tráficos interurbanos sino importantes tráficos de agitación urbana, que determinan intensidades medias diarias elevadas.

2.- Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la red autonómica de La Rioja. Son las actuaciones cuyo objeto es el mantenimiento de la carretera en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad, sin que modifiquen las características geométricas, evitando la descapitalización del patrimonio viario. Dentro de este programa se recogen los siguientes tipos de actuación:

- Actuaciones en medio urbano: Dentro de este concepto se incluye la ordenación y acondicionamiento de aquellos tramos de carreteras en los que al menos en uno de sus márgenes existen edificaciones consolidadas que forman parte del entramado urbano de la localidad y donde obligatoriamente coexisten el tráfico de paso con el tráfico de agitación y con el uso peatonal.
- Refuerzos y renovación de firmes: Con este subprograma se prevé atender a las carreteras que han sido objeto de tratamiento en los años anteriores, de forma que se impida el agotamiento de la capacidad estructural del firme y no se hipoteque la rentabilidad de las inversiones realizadas.
- Seguridad Vial: Todas las actuaciones incluidas en el Plan tienen una repercusión directa en la mejora de la Seguridad Vial. No obstante, este subprograma pretende dar solución a aquellos tramos de carretera que los estudios de accidentes, que se realizan con periodicidad anual, califican como tramos de concentración de accidentes (TCA). Se trata de actuaciones, concentradas en el espacio, de alta rentabilidad por su contribución a la disminución de accidentes y víctimas.
- Conservación ordinaria y vialidad invernal. La conservación ordinaria incluye las operaciones periódicas de mantenimiento de la red de carreteras, mientras que la vialidad invernal se refiere a la utilización de medios propios o externos que permiten el mantenimiento del tráfico en los periodos meteorológicamente adversos.



- Medidas en autopista AP-68. En este subprograma se incluyen las aportaciones que debe realizar el Gobierno de La Rioja para la utilización de la autopista AP-68 como alternativa a la carretera N-232 dentro del ámbito regional, con la finalidad de reducir la accidentalidad y mejorar las comunicaciones internas regionales.

3.- Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja. En este programa se incluyen por un lado la redacción de los proyectos, estudios, informes técnicos, control y dirección de obras y seguimiento ambiental; por otro lado se consideran las expropiaciones y los gastos necesarios para la reposición de servicios (electricidad, gas natural, telefonía) afectados por la realización de las actuaciones que forman parte del Plan.

Los recursos necesarios para la ejecución del Plan suponen un importante esfuerzo económico, lo cual puede hacer necesaria la utilización de fondos adicionales que no provengan exclusivamente del Gobierno de La Rioja. La financiación podrá por lo tanto abordarse mediante el sistema habitual de pago de las anualidades durante el año de ejecución, por el sistema de pago aplazado o a través de concesiones de obra pública.

La propuesta de programación de inversiones, prevé su desarrollo en doce anualidades (entre los años 2010 y 2021), teniendo en cuenta la capacidad económica de la Comunidad Autónoma. Los criterios que se utilicen para la confección de los programas anuales de obras deben ser exclusivamente técnicos, aunque la planificación concreta de las actuaciones debe realizarse con cierta flexibilidad, adaptando el calendario a la evolución real de las redes de carreteras estatal, de la comunidad autónoma de La Rioja y de los territorios limítrofes, así como a las nuevas necesidades que pudieran surgir.

No obstante, y debido al nivel de definición del estudio, la ejecución de las obras previstas debe supeditarse a la elaboración previa de estudios técnicos en los que se determine tanto su trazado idóneo como su viabilidad considerando los factores técnicos, ambientales y financieros.

11.4.- Descripción del proceso de evaluación ambiental

El procedimiento de Evaluación Ambiental del Plan de referencia fue iniciado a instancia de la Dirección General de Obras Públicas, que con fecha 21 de marzo de 2007 remitió el documento inicial



para llevar a cabo la fase de consultas recogida en el artículo 9 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. En este sentido, con fecha 28 de marzo la Dirección General de Calidad Ambiental, como órgano ambiental procedió a la solicitud de informes a las diversas Administraciones Públicas afectadas.

Como resultado de estas consultas se recibieron informes de las Direcciones Generales de Salud Pública, Cultura, Industria y Energía, Política Territorial y Medio Natural del Gobierno de La Rioja, así como de la Agencia de Desarrollo Económico de La Rioja, la Confederación Hidrográfica del Ebro, y la Demarcación de Carreteras del Estado de La Rioja.

El contenido de estos documentos fue tenido en consideración en la elaboración del Documento de Referencia de para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja, emitido por el órgano ambiental con fecha 18 de mayo de 2007 y en el que se determinaban la amplitud y el nivel de detalle, los criterios ambientales estratégicos, los indicadores de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad para la elaboración de su ISA.

Una vez redactado el ISA, éste junto con la versión preliminar del Plan, fueron sometidos a información pública mediante anuncio en el B.O.R. de 24 de diciembre de 2008 durante un plazo de un 45 días. Simultáneamente se expuso en la página web del Gobierno de La Rioja a través del canal @!participa y se procedió a la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y público interesado durante 45 días establecida en el artículo 10 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, manteniéndose en la Página web del Gobierno de La Rioja hasta el 17 de febrero de 2009.

Administraciones Públicas afectadas:

Administración del Estado

- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.
- Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja.

Administración de la Comunidad Autónoma de La Rioja

- Consorcio de Aguas y Residuos de La Rioja.
- Dirección General de Turismo del Gobierno de La Rioja.
- Dirección General de Ordenación y Desarrollo Económico del Gobierno de La Rioja.



- Dirección General de Política Territorial del Gobierno de La Rioja.
- Dirección General de Cultura del Gobierno de La Rioja.
- Agencia de Desarrollo Económico de La Rioja.
- Dirección General de Salud Pública del Gobierno de La Rioja.
- Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja.
- Secretaría General Técnica de la Consejería de Hacienda del Gobierno de La Rioja.

Administración Local

- Todos los Ayuntamientos de La Rioja.

Público interesado:

- Ecologistas en Acción.
- Colectivo Ecologista Riojano (CER).
- Colectivo Ecologista de Arnedo y el Cidacos (CEAC).
- Fundación para el Estudio y Conservación de las Aves Riojanas (Freca)

Durante este periodo fueron recibidas observaciones de los siguientes organismos:

- Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja.
- Dirección General de Industria y Comercio del Gobierno de La Rioja.
- Dirección General de Política Territorial del Gobierno de La Rioja.
- Dirección General de Salud Pública del Gobierno de La Rioja.
- Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja.
- Ayuntamiento de Arrúbal.
- Ayuntamiento de Daroca.
- Ayuntamiento de Hornos de Moncalvillo.
- Ayuntamiento de Logroño.
- Ayuntamiento de Pazuengos.
- Ayuntamiento de San Vicente de la Sonsierra.

No se han recibido observaciones del público interesado ni de particulares.



11.5.- Análisis del informe de sostenibilidad ambiental

El ISA fue redactado en noviembre de 2007 con el siguiente contenido:

0. Introducción
1. Descripción del plan
2. Situación actual y problemática ambiental existente
3. Examen de las alternativas consideradas
4. Identificación y caracterización de los efectos ambientales
5. Medidas de prevención, reducción y compensación de efectos negativos
6. Programa de seguimiento ambiental
7. Descripción del método de evaluación ambiental del plan
8. Resumen no técnico
9. Viabilidad económica de alternativas y medidas

Este contenido es conforme con lo dispuesto en el artículo 8.2 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y pretende introducir las consideraciones ambientales en el proceso de planificación y de toma de decisiones estratégicas. De esta manera, se asegura la consideración de criterios medioambientales y de desarrollo sostenible, y se establecen, con un enfoque preventivo, medidas que reajusten el Plan para minimizar el impacto ambiental potencial derivado de su desarrollo.

La necesidad del Plan se fundamenta en el diagnóstico realizado sobre la situación actual de la red de carreteras autonómica, en el que se concluye que aunque sus características básicas son suficientes para garantizar la accesibilidad a la mayor parte de las poblaciones, existe una demanda social e institucional de mejores vías de comunicación, así como determinados problemas funcionales. Es por lo tanto necesario un esfuerzo continuado de mejora que garantice la adecuación de las infraestructuras a las necesidades y reduzca las diferencias entre comarcas, en lo que se refiere a expectativas de crecimiento y la prestación de servicios básicos.



El ISA selecciona los objetivos ambientales relacionados con el Plan especificando como contribuirá el Plan a los mismos, y analiza la situación ambiental de la Comunidad Autónoma y los problemas ambientales para la aplicación del Plan de Carreteras. Debe resaltarse la obligada referencia a los espacios naturales de La Rioja, y a sus áreas de sensibilidad ecológica, de manera que el Plan se ajuste tanto a los criterios medioambientales de desarrollo sostenible como a la normativa vigente, autonómica y estatal, y a los objetivos de conservación que plantea La Rioja en sus distintos documentos de planificación.

En el ISA se analizan las tres alternativas consideradas en su redacción: Alternativa 0, no actuación, como propuesta en la que no se desarrolla ninguna iniciativa pública dirigida a resolver la problemática existente. Alternativa 1, que recoge las propuestas del Plan vigente. Alternativa 2 en la que se revisan las actuaciones previstas en el actual Plan, eliminando algunas de ellas y añadiendo otras nuevas que se consideran necesarias como consecuencia de la evolución económica, social y de las infraestructuras en La Rioja en los últimos años.

La valoración ambiental de las distintas alternativas se realiza mediante una comparación exclusivamente cualitativa, debido a la gran dificultad que supone cuantificar los efectos de las diversas actuaciones en un estudio con este nivel de detalle, en el que todavía no están definidos los trazados concretos ni el alcance de las actuaciones con suficiente precisión. Esta falta de definición es precisamente el aspecto que más deberá considerarse en los diferentes proyectos que desarrollen el Plan, estudiándolos con la máxima cautela tanto en el proceso de selección de alternativas como en la verificación de la viabilidad ambiental de las mismas.

La evaluación ambiental se ha presentado como una herramienta para la identificación, prevención y corrección de impactos ambientales derivados de la implementación del propio Plan. Por esta razón, se han incorporado listados de acciones definitorias de los proyectos que pueden representar repercusiones negativas en el medio ambiente, además de efectos potenciales. Su identificación y medición puede abordarse mediante una serie de indicadores que ayudaran asimismo a la valoración de la integración de los aspectos ambientales en el Plan, tanto en la actualidad como en su fase posterior de seguimiento.

Se plantean una serie de medidas con el fin de prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquiera de los efectos negativos derivados de la aplicación del Plan sobre el territorio, prestando especial atención a aquéllas encaminadas a evitar la afección a espacios naturales



protegidos, fragmentación de hábitats prioritarios, la conservación del suelo, y la disminución de la emisión de gases de efecto invernadero.

Se propone un Programa de Seguimiento Ambiental donde se definen los parámetros e indicadores para el seguimiento y la comprobación de su cumplimiento, la detección de los impactos producidos y la propuesta de revisión en caso necesario.

Asimismo, se ha favorecido en la elaboración del Plan la participación de las instituciones, de los particulares y de la autoridad ambiental en todas las fases, permitiendo así la incorporación al ISA de las diversas observaciones de índole medioambiental que garanticen la correcta integración de los criterios de desarrollo sostenible.

11.6.- Evaluación del resultado de las consultas realizadas

A continuación se resume el contenido de las alegaciones y observaciones recibidas durante la fase de información pública y consultas del Plan, así como de las contestaciones efectuadas a los mismos con fecha 7 de abril de 2009 a este respecto y, en su caso, los aspectos que deben ser incorporados o modificados en el Plan y su Informe de Sostenibilidad Ambiental:

Demarcación de Carreteras del Estado: Informa de lo siguiente: 1. Existen incorrecciones o falta de actualización en los datos descriptivos de las carreteras competencia del Ministerio de Fomento, y que dada la vocación de futuro del Plan, sería conveniente que estos datos se aproximaran lo más posible a la realidad actual, puesto que eso redundará en una mayor vigencia. 2. En cuanto a las cesiones de carreteras estatales, aún estando de acuerdo en la mayoría de los casos, entiende que cada una de las carreteras deberá considerarse de manera individualizada, viéndolas en detalle previamente a la formalización de los oportunos acuerdos.

Ambas observaciones se consideran procedentes, por lo que: 1. En la propuesta definitiva se corregirán los errores existentes en los datos de las carreteras de titularidad estatal. 2. Se hará constar la necesidad de considerar de manera individualizada las carreteras objeto de cesión, y la realización de estudios de detalle previos a la formalización de los acuerdos.

Dirección General de Industria y Comercio : El Servicio de Industria y Energía informa de que el asunto planteado no es de su competencia.



Dirección General de Política Territorial : Informa de lo siguiente: 1.No se ha tenido en cuenta el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja, y que varias de las carreteras afectan a este plan especial. 2. En el apartado Situación actual y problemática ambiental existente, únicamente se hace referencia a la minería del carbón y hierro, obviando el principal recurso minero presente en La Rioja, es decir la extracción a cielo abierto de gravas y arenas, calizas, ofitas, yesos y arcillas.

En lo que se refiere a las observaciones formuladas se considera lo siguiente: 1. El referido Plan Especial no se ha tenido en cuenta, pues se entiende que su aplicabilidad es en el orden urbanístico, es decir, como referencia para la elaboración del planeamiento municipal y en la regulación de los usos del suelo para los cuales sea necesaria la obtención de licencia urbanística, que sin embargo no es requerida para la construcción, ampliación o conservación de las carreteras autonómicas. 2. La segunda observación se considera oportuna, por lo que en la propuesta definitiva se indicará la relevancia de las explotaciones a cielo abierto en el sector de la minería.

Dirección General de Salud Pública y Consumo: Recomienda introducir algo más de concreción en los siguientes aspectos: 1. Relación a los equipamientos de seguridad vial en cuanto a que estén exentos de elementos cortantes que eviten lesiones graves a ciclistas y motoristas. 2. Especial atención a la protección de infraestructuras de abastecimiento de agua de consumo humano para evitar su contaminación fortuita.

En cuanto a las recomendaciones efectuadas se entiende lo siguiente: 1. La observación se considera acertada, aunque está condicionada a la normativa básica en materia estatal y autonómica de seguridad vial que se encuentre vigente en cada momento, y cuya elaboración y aprobación es de competencia estatal, por lo que se incorporará a la propuesta definitiva en estos términos. 2. Se incluirá la observación entre las medidas correctoras y preventivas previstas.

Dirección General de Medio Natural: Se informa de lo siguiente: 1. La afección más importante sobre el medio natural se producirá por la construcción de las carreteras de unión de valles Yalde – Iregua y Leza – Jubera – Cidacos, y de la carretera de Brieva de Cameros a Ventrosa, indicando que debería sopesarse el impacto ambiental negativo que pueden ocasionar frente al escaso interés público de su puesta en marcha, enumerando a continuación una serie de impactos de carácter general. 2. Se describe una serie de criterios generales a aplicar en la Red Natura 2000 y Montes de Utilidad Pública que se refieren fundamentalmente al cumplimiento de la legislación actual en la materia, señalando también la necesidad de definir un marco normativo para identificar los proyectos



que requieren evaluación. 3. Para mejorar la permeabilidad de la fauna silvestre se recomienda la aplicación de las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente" y el "Manual Técnico para reducir el riesgo de atropellos de visón europeo en la C.A.R", adjuntando un listado de puntos conflictivos. 4. No se ha incluido información suficiente en diversos aspectos señalados en las consultas previas efectuadas, debiéndose incluir una valoración cualitativa y cuantitativa de los mismos. 5. Se adjunta una serie de errores de redacción y contenido detectados en el documento.

Sobre las diversas cuestiones planteadas se considera lo siguiente: 1. La necesidad de las nuevas carreteras se encuentra justificada por las pésimas condiciones de accesibilidad y movilidad en las áreas donde se ubican, y la mejora que suponen en el acceso de la población residente a los servicios básicos. En cuanto a los impactos enumerados de manera general han sido descritos en los documentos sometidos a información pública, habiéndose propuesto medidas correctoras al respecto. 2. En el documento sometido a información pública se destaca entre las medidas correctoras el estricto cumplimiento de la normativa vigente en materia ambiental; por otro lado la definición de un marco normativo ambiental no puede ser objeto del Plan, sino por el contrario las actuaciones del Plan deben cumplir el marco legal vigente en cada momento. 3. La propuesta realizada resulta oportuna, por lo que se incluirá como medida preventiva la utilización como referencia técnica de dichos manuales en proyectos de nueva construcción y ampliación de carreteras, así como en las actuaciones en los puntos conflictivos señalados. 4. En el documento sometido a información pública se realiza una valoración cualitativa de los diversos aspectos señalados en la consulta previa; la valoración cuantitativa resulta de imposible realización en un estudio con este nivel de definición, por lo que se entiende que deberá realizarse en la evaluación ambiental de los proyectos; no obstante se ampliará y mejorará este punto en la redacción definitiva del ISA. 5. En la propuesta definitiva se corregirán los errores detectados.

Ayuntamiento de Arrúbal: En el escrito remitido solicita: 1. La resolución del nudo de conexión entre las carreteras N-232 y LR-459 y se plantee la construcción de un nuevo acceso que suplemente al existente.

Sobre la solicitud realizada se considera que: 1. Si bien es cierto que sería conveniente la supresión de todas las intersecciones a nivel existentes en la carretera N-232, y su sustitución por enlaces a distinto nivel, es preciso indicar que en este tipo de vías la iniciativa corresponde al Ministerio de Fomento, titular de la infraestructura de mayor intensidad de tráfico, y a cuyos criterios técnicos deberá adecuarse el futuro enlace. La alegación planteada, en consecuencia, no puede incorporarse a la



propuesta definitiva, aunque se recomienda que se reitere en la fase de exposición pública del estudio informativo para el desdoblamiento de la carretera N-232 que se publicará en breve.

Ayuntamiento de Daroca: Propone: 1. La construcción de una vial de seguridad peatonal que discurra presumiblemente paralelo a la carretera LR-341 entre las localidades de Daroca y Hornos de Moncalvillo, como medida compensatoria a la ejecución del Plan.

En cuanto a la propuesta formulada se considera lo siguiente: 1. La petición podría entenderse como la creación de un itinerario verde entre ambas localidades como compensación por los efectos ambientales producidos en ambos municipios por la mejora de las infraestructuras, sin embargo la propuesta de revisión únicamente prevé actuaciones de mejora del firme en la carretera LR-341, que tendrán efectos ambientales muy reducidos, por lo que no se considera justificada su inclusión en la propuesta definitiva.

Ayuntamiento de Hornos de Moncalvillo: Solicita lo siguiente: 1. La mejora del firme de las carreteras LR-342 y LR-445 (¿ LR-442 ?). 2. La mejora de la travesía de Hornos de Moncalvillo, aunque no se especifica de que carretera se trata.

Sobre las solicitudes realizadas se informa de lo siguiente: 1. La versión preliminar contempla la mejora del firme de las carreteras LR-342 y LR-442 por lo que se entiende admitida la primera petición. 2. En cuanto a la mejora de la travesía de Hornos, es preciso indicar que la travesía de carretera LR-341 ya cuenta con aceras y una calzada de anchura suficiente, mientras que la travesía de carretera LR-442 ha sido objeto de obras de remodelación recientes y que resulta imposible la ampliación de la calzada y la construcción de aceras debido a la proximidad de las edificaciones a la carretera, por lo que no se considera conveniente incluir la propuesta.

Ayuntamiento de Logroño: En su escrito se proponen las siguientes cuestiones: 1. El desdoblamiento de la carretera LR-250 entre el límite de término municipal (rotonda de La Portalada) y el acceso al hospital. 2. La inclusión de una reserva (presupuestaria) a favor del estudio del área metropolitana de Logroño. 3. La cesión al ayuntamiento de las carreteras LR-250 en el tramo comprendido entre la autovía LO-20 y el límite de término municipal, LR-441 en sus tramos urbanos, y la LR-131 en el tramo comprendido entre la carretera N-111a y la autovía A-13, esbozando además una serie de condiciones para su cesión.

En lo que se refiere a las propuestas expuestas se informa de que: 1. El desdoblamiento de la carretera LR-250 en su tramo más próximo a Logroño, se considera oportuna, por lo que se



considerará en la propuesta definitiva. 2. La inclusión de una reserva presupuestaria a favor de los accesos a Logroño no se entiende acertada, puesto que todavía no se han obtenido las conclusiones del estudio del área metropolitana actualmente en redacción, que a su vez se encuentra fuertemente condicionado por la aprobación definitiva del estudio informativo para el desdoblamiento de la carretera N-232. 3. La cesión al ayuntamiento de Logroño de los tramos propuestos, se estima conveniente admitirla, aunque se entiende que cada una de las carreteras deberá considerarse individualmente, y fijar las condiciones concretas de cesión en sus respectivos convenios.

Ayuntamiento de Pazuengos: Solicita: 1. La inclusión de la carretera LR-413 entre las actuaciones previstas, puesto que considera que el firme es defectuoso y la anchura de la carretera insuficiente.

Sobre la solicitud realizada se considera: 1. Es una observación acertada, puesto que efectivamente se ha podido constatar el mal estado del firme, aunque la anchura de la carretera se estima suficiente para la intensidad de tráfico soportada por lo que se incluirá la carretera LR-413 en la relación de tramos de carreteras que serán objeto de refuerzo del firme.

Ayuntamiento de San Vicente de la Sonsierra: Solicita lo siguiente que: 1. La modificación de la IMD asignada a la carretera LR-424, en previsión del posible incremento de tráfico y población consecuencia de futuras actuaciones urbanísticas y a la riqueza del patrimonio histórico artístico de Peciña.

Sobre esta petición resulta oportuno realizar la siguiente aclaración: 1. La intensidad media diaria de vehículos es un dato que se constata a través de mediciones realizadas con carácter periódico y que influye en los parámetros de diseño de la carretera, pero no en la categoría de la misma, debiendo verificarse la IMD real y previsible en el momento de abordar el proyecto de ensanche previsto para esta carretera.

11.7.- Propuesta de medidas preventivas y correctoras

0.- De carácter general.

0.1- Los estudios informativos y proyectos de desarrollo del Plan, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en los casos previstos en la legislación vigente sobre la materia. Igualmente, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el



órgano ambiental en cada caso, los proyectos que pudieran afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000.

0.2- De manera previa a la redacción de los estudios informativos, deberá remitirse al órgano ambiental un resumen del proyecto que se pretende desarrollar para que éste se pronuncie sobre la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, o en caso contrario, para que determine los condicionantes a la ejecución de las obras y las medidas correctoras que deberán adoptarse en el proyecto.

0.3 Las obras de desarrollo del Plan deberán adecuarse a las condiciones establecidas en las distintas autorizaciones sectoriales, que pudieran ser requeridas, en materias relacionadas con el medio ambiente, es decir, dominio público hidráulico, espacios naturales protegidos, montes de utilidad pública, vías pecuarias, préstamos y vertederos...

0.4- Se primará el acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, frente a la construcción de otras nuevas.

0.5- En los estudios de alternativas de trazado de los proyectos de desarrollo del Plan se evitarán, en la medida de lo posible, las afecciones a espacios naturales protegidos, áreas de alto valor agrícola, hábitats prioritarios, montes de utilidad pública, zonas húmedas y vías pecuarias, entre otros.

0.6- Además de las alternativas de trazado, en los proyectos se valorarán aspectos como el diseño (trazado elevado, a nivel, en trinchera, túnel, falso túnel, desmonte, etc.), el dimensionado (características y capacidad) o los materiales (origen de los materiales de préstamo, canteras autorizadas, tipo de firme, etc.).

0.7- En el diseño de los trazados se reducirán lo máximo posible los cruces con puntos críticos como cauces hídricos o entornos naturales sensibles.

0.8- Los proyectos incluirán propuestas de medidas compensatorias de los impactos residuales para los que no sea suficiente con la ejecución de medidas correctoras.

0.9- Se procurará establecer requisitos o condiciones de carácter ambiental a incluir en los Pliegos de Prescripciones Técnicas de las actuaciones del Plan, tales como el reciclado y



reutilización de residuos, disminución del consumo de recursos naturales, etc, en aquellos casos en que esto sea compatible con la naturaleza del proyecto.

0.10- Se exigirá el seguimiento y control de los efectos ambientales de las infraestructuras y del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en los Programas de Vigilancia Ambiental de los proyectos.

1.- Protección de la atmósfera y del ambiente acústico.

1.1- Se priorizarán las actuaciones que afecten a los corredores con mayor intensidad de tráfico, y que por lo tanto en mayor medida favorezcan la reducción de las emisiones de gases contaminantes producidos los vehículos.

1.2- Se priorizarán las actuaciones que eliminen el tránsito de vehículos en entornos urbanos (variantes).

1.3- En el diseño de los proyectos, se homogeneizarán al máximo las características de trazado y sección de las carreteras, sin discontinuidades de velocidad bruscas, de manera que se potencie el funcionamiento de los vehículos en un régimen de combustión uniforme.

1.4- Durante la fase de construcción de las infraestructuras que se deriven del desarrollo de este Plan se dispondrán los medios necesarios para minimizar la generación de polvo, gases contaminantes, ruidos y vibraciones mediante el mantenimiento preventivo de los motores de la maquinaria, la optimización de los planes de trabajo y la reducción de los recorridos de la maquinaria pesada, con el fin de contribuir a reducir las emisiones causantes del cambio climático.

1.5- Se efectuarán riegos periódicos de las zonas de obra, especialmente en los caminos sin revestir, en zonas de acumulación de tierras, en vertederos, en terraplenes y en todos aquellos lugares y actuaciones que pueden suponer una importante generación de partículas de polvo.

1.6- Se revegetarán las superficies desnudas en taludes (hidrosiembras y plantaciones).

1.7- Como medida general, en la selección de emplazamientos de las instalaciones auxiliares de las obras se evitarán aquellos que puedan provocar molestias a la población por partículas en suspensión (vientos dominantes) o ruidos.



1.8- Se desarrollarán e integrarán mapas de ruido que delimiten áreas de afección acústica y permitan el establecimiento de planes de acción de acuerdo con la Ley 37/2003 del Ruido antes día 30 de junio de 2012, los correspondientes a los grandes ejes viarios, cuyo tráfico supera los tres millones de vehículos al año. Asimismo, los planes de acción en materia de contaminación acústica habrán de estar aprobados antes del día 18 de julio de 2013.

1.9- Se fomentarán medidas para la prevención del ruido, como firmes adecuados, limitación de la velocidad en las inmediaciones de zonas sensibles o pantallas vegetales y acústicas.

2.- Protección del sistema hidrológico.

2.1- El diseño de los trazados se realizará minimizando las ocupaciones (incluso temporales) del Dominio Público Hidráulico y la afección a la vegetación de ribera, e incluyendo medidas de restauración adecuadas.

2.2- El diseño final de escolleras y muros de gaviones se realizará teniendo en cuenta la integración paisajística en el entorno, intentando que tanto su altura como su longitud sean lo más reducidas posible. Además, en la ejecución de estos elementos se limitará el empleo de aditivos tipo cemento u hormigón, procurando la revegetación de los mismos.

2.3- Durante la fase de construcción de las infraestructuras que se deriven del desarrollo de este Plan se evitará el movimiento de maquinaria por cauces y las actuaciones que, directa o indirectamente puedan afectar negativamente a la calidad de las aguas, tales como vertido de aceites o grasas procedentes de la maquinaria.

2.4- Los parques de maquinaria y zonas de acopio de materiales se situarán alejados de ramblas, barrancos y cauces de ríos.

2.5- Durante la fase de explotación se procurará reducir la aplicación de antihielos y biocidas.

3.- Protección del suelo y la geomorfología.

3.1- En la localización de las actuaciones necesarias para la ejecución de las infraestructuras previstas en el Plan se considerarán las zonas más vocacionales posible para estos usos y de forma coherente con las características del entorno, teniendo en cuenta la capacidad de acogida del medio para cada tipo de actividad.



3.2- En los proyectos se intentará conseguir la máxima compensación entre los volúmenes de excavación y relleno, reduciendo en lo posible el volumen final de materiales procedentes de préstamos o con destino a vertederos.

3.3- El diseño de taludes se realizará adoptando pendientes y medidas preventivas apropiadas que garanticen su estabilidad, y que reduzcan el riesgo de erosión.

3.4- Se seleccionarán materiales duraderos cuyo proceso productivo implique el menor impacto ambiental posible y que se hallen disponibles en el entorno o sean transportados al menor coste ambiental.

3.5- Se potenciará el uso de materiales reciclables y/o reciclados para las obras de construcción.

3.6- Se evitará su contaminación por el vertido incontrolado de residuos, cumpliendo en todo caso la legislación vigente en esta materia.

3.7- Durante la fase de construcción de las infraestructuras, instalaciones o actividades que se deriven del desarrollo de este Plan, se tendrán en cuentas las siguientes medidas preventivas:

3.7.1.- Tanto los depósitos de materiales como las zonas de aparcamiento de la maquinaria se localizarán en zonas que no afecten al medio natural, y provistas de las medidas necesarias para evitar la afección a los suelos.

3.7.2.- Los materiales procedentes de excavaciones y desmontes deberán ser aprovechados (cuando sean adecuados) para la construcción de rellenos, terraplenes y capas de firme, en la mayor medida posible.

3.7.3.- En caso de utilizar en las explanaciones o en las capas de afirmado materiales de préstamo, éstos procederán de explotaciones mineras, obras o actividades debidamente autorizadas.

3.7.4.- No se realizarán tareas de mantenimiento de maquinaria, vehículos y herramientas a motor en las zonas de actuación, salvo en las áreas adecuadamente habilitadas para ello.

3.7.5.- Se delimitarán todas las zonas en obras con el fin de evitar afecciones más allá de lo estrictamente necesario.



3.7.6.- La capa superficial de tierra vegetal será retirada conservándose adecuadamente para su posterior utilización en la restauración. El acopio se realizará en cordones de 2 m de altura máxima.

4.- Protección de la vegetación.

4.1- Como medida general, en la elección del trazado y los parámetros de diseño de las carreteras se considerarán aquellos en los que se minimice la tala del arbolado autóctono.

4.2- En la fase de construcción de las infraestructuras de desarrollo de este Plan se utilizarán especies autóctonas para las labores de revegetación.

4.3- Se señalarán las zonas con riesgos de incendios.

5.- Protección de la fauna.

5.1- Se limitará el uso de explosivos, evitando además en la medida de lo posible el uso de maquinaria especialmente pesada (martillos) en zonas con presencia de especies sensibles en las épocas de cortejo, nidificación o cría. Si con carácter excepcional debiera realizarse alguna voladura en este periodo se solicitará autorización a la Dirección General de Medio Natural.

5.2- Con el objeto de minimizar el impacto sobre la fauna piscícola los trabajos que afecten a los cauces de ríos y arroyos deberán realizarse fuera de las épocas de freza e incubación. El inicio de las obras deberá comunicarse con la mayor antelación posible a la Dirección General de Medio Natural, con el fin de solicitar la declaración de tramo vedado en el año en cuestión, y evitar posibles afecciones a la pesca.

5.3- La reposición de instalaciones eléctricas afectadas por las infraestructuras previstas en el Plan deberán cumplir el Decreto 32/1998, de 30 de abril, por el que se establecen normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas con objeto de proteger la avifauna.

5.4- Para mejorar la permeabilidad de la fauna silvestre se utilizarán como referencia técnica en la adopción de medidas paliativas, las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente" y el "Manual Técnico para reducir el riesgo de atropellos de visón europeo en la C.A.R".



5.5- Se instalará señalización de advertencia y limitación de velocidad en los tramos de carreteras en los que se producen atropellos de animales con carácter frecuente.

6.- Protección de los espacios naturales.

6.1- En el caso de actuaciones a desarrollar en Zonas Especiales de Conservación de Importancia Comunitaria, cualquier proyecto que, sin tener relación directa con la conservación del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, deberá acompañarse de un informe de evaluación de sus repercusiones ambientales en el espacio, incluidas las correspondientes medidas correctoras, que deberá ser preceptivamente informado por la Consejería competente en materia de medio ambiente. En el caso de que a dicho proyecto le sea de aplicación la normativa vigente en materia de Evaluación de Impacto Ambiental, este informe de evaluación de sus repercusiones ambientales se incluirá dentro del correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

6.2- Como medida general, los proyectos de las actuaciones del Plan, utilizarán las infraestructuras existentes en el mayor grado posible, adaptándose al entorno y en los casos en los que así sea necesario reduciendo los parámetros de diseño por debajo de los mínimos previstos en la Norma 3.1 IC de Trazado.

6.3- El diseño de las infraestructuras se realizará evitando o disminuyendo las afecciones a hábitats y taxones de interés comunitario, procurando la protección y preservación de las zonas de mayor valor ecológico o fragilidad.

6.4- Se mantendrá la continuidad de los corredores biológicos, asegurando la permeabilidad de la fauna asociada a los mismos, para ello, se deberá prestar especial atención tanto a la concepción global de las obras, evitando la formación de barreras infranqueables, como a la ubicación y diseño de cerramientos y elementos de balizamiento.

7.- Protección del paisaje.

7.1- En los proyectos se valorarán la integración paisajística y estética de las infraestructuras, tanto de las obras de explanación como de las estructuras.

7.2- Los proyectos contendrán medidas de restauración vegetal de desmontes y taludes.



7.3- Los proyectos deberán incluir medidas de restauración de las canteras y reducir el número de vertederos, buscando el acondicionamiento de las tierras sobrantes y gestionando adecuadamente los residuos de construcción y demolición.

7.4- En el caso de que se produzcan tierras inertes sobrantes durante la fase de ejecución de las infraestructuras derivadas del desarrollo de este Plan, se recomienda su empleo en la construcción de zonas de descanso, áreas de parada, miradores..., o bien, en la restauración paisajística de espacios degradados y canteras.

7.5- El diseño y disposición de los elementos de balizamiento se realizará de tal manera que se evite la formación de vertederos o escombreras ilegales junto a los taludes de terraplén de las carreteras, o en zonas aledañas a tramos abandonados.

8.- Protección del medio humano.

8.1- Se priorizarán las actuaciones de mayor rentabilidad social, es decir, las que mejoren la calidad de vida de un mayor número de ciudadanos, las que faciliten en mayor medida el acceso a los servicios básicos y las que se desarrollen en las comarcas con mayor déficit de infraestructuras.

8.2- Se priorizarán también las actuaciones con mayor incidencia sobre la seguridad vial.

8.3- El diseño de los elementos de señalización, balizamiento, drenaje y otras obras complementarias se realizará teniendo en cuenta sus posibles efectos sobre los usuarios de la carretera en caso de accidente, con especial atención a la existencia de elementos que pudieran producir lesiones graves a ciclistas y motoristas. No obstante, deberá adaptarse a la normativa en materia de seguridad vial que se encuentre vigente en cada momento.

8.4- Se prestará especial atención a la protección de infraestructuras de abastecimiento de agua de consumo humano para evitar su contaminación fortuita.

9.- Protección del patrimonio histórico - cultural

9.1- En los estudios de alternativas de trazado de los proyectos de desarrollo del Plan se evitarán, en la medida de lo posible, las afecciones a los bienes que integran el patrimonio cultural, histórico y artístico de La Rioja.



9.2- Con el fin de evitar situaciones de riesgo de deterioro o destrucción de los bienes que integran el patrimonio cultural, histórico y artístico de La Rioja, de manera previa a la redacción de los estudios informativos, y en aquellos proyectos en los que exista posibilidad de afección sobre estos bienes, deberá remitirse a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico y cultural un resumen del proyecto que se pretende desarrollar, para que ésta determine los condicionantes a la ejecución de las obras y las medidas correctoras que deberán adoptarse en el proyecto.

9.3- Si durante la ejecución de las obras se produjeran hallazgos casuales que pudieran pertenecer al patrimonio arqueológico y paleontológico de La Rioja, se procederá a la paralización inmediata de las obras y a la comunicación del hallazgo en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico y cultural. Si por razones de seguridad humana debiera continuarse con la ejecución de las obras, se procederá igualmente a la comunicación inmediata a la Consejería competente en materia de patrimonio histórico y cultural.

9.4- Se identificará y señalizará los bienes de interés cultural que se encuentran aledaños a las carreteras, procurando la construcción de puntos de parada, áreas de descanso, miradores..., cuando esto sea posible.

11.8.- Acuerdo del Órgano Ambiental a la presente Memoria Ambiental

Con fecha 17 de abril de 2009 se hizo entrega al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de La Rioja de la propuesta de Memoria Ambiental de la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021), como requerimiento previo para dar su conformidad a la misma, según lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En acuerdo de fecha 23 de abril de 2009 el órgano ambiental consideró adecuada la valoración realizada en la Memoria Ambiental de los aspectos ambientales integrados en la propuesta de la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021) y, además, que este Plan no vulnera los principios del desarrollo sostenible, siempre y cuando se cumpla el condicionado ambiental que a continuación se establece, que no exime del cumplimiento de las medidas



contempladas en su Informe de Sostenibilidad Ambiental y su documentación complementaria, así como en la propuesta de Memoria Ambiental, en tanto no sean contradictorias con las aquí dictadas:

Capítulo I.- Medidas preventivas y correctoras.

1.-Protección de la atmósfera y del ambiente acústico.

1.1- El Plan deberá ajustarse a las nuevas disposiciones previstas en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su normativa de desarrollo, así como a los futuros planes y programas estatales y autonómicos para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica.

1.2- Los indicadores ambientales de seguimiento del Plan deberán incluir los siguientes:

- Intensidad energética del transporte: consumo de energía final por unidad de producto interior bruto (J/€).
- Distribución modal del transporte interior de pasajeros: transporte interior de pasajeros medido en viajeros/km, distribuido según los modos carretera, ferrocarril y aéreo.
- Distribución modal del transporte interior de mercancías: porcentaje del transporte interior de mercancías medido en Tm/km, distribuido según los modos carretera y ferrocarril.
- Vías exclusivas para transporte colectivo, vehículos de alta ocupación o compartidos y movilidad no motorizada.
- Emisiones de gases de efecto invernadero: emisiones absolutas correspondientes al transporte (Tm eq. de CO₂) tanto de pasajeros como de mercancías.
- Emisiones de precursores de ozono troposférico procedentes del transporte por carretera (Tm eq. de COVnM/año).
- Emisiones de partículas procedentes del transporte por carretera (Tm/año).
- Número de superaciones de ozono troposférico del umbral de protección a la salud.



2.- Protección del sistema hidrológico.

2.1- Las actuaciones previstas en el Plan deberán adaptarse en todo caso a las disposiciones establecidas en el Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones 2002 - 2015 y en el Plan Director de Saneamiento y Depuración de Aguas 2007 - 2015 o en sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

2.2- La ejecución de obras sobre la zona de Dominio Público Hidráulico o de policía (100 m de anchura a ambos lados de un cauce público) requerirá la preceptiva autorización del Organismo de Cuenca.

3.- Protección del suelo y la geomorfología.

3.1- Se evitará su contaminación por el vertido incontrolado de residuos, cumpliendo en todo caso la legislación vigente en esta materia y las disposiciones establecidas en el Plan Director de Residuos 2007- 2015 o sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

3.2- En caso de detectarse la existencia de suelos contaminados en la ejecución de cualquier actuación de desarrollo del Plan, así como al solicitar una licencia o autorización para efectuar un cambio de uso o actividad en suelos en los que se haya desarrollado una actividad potencialmente contaminante en el pasado, deberá comunicarse este hecho a la Dirección General de Calidad Ambiental y actuar de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

4.- Protección de los espacios naturales.

4.1- No deberá interrumpirse la conectividad ecológica entre los espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario existentes a través de vías pecuarias, cauces hidrológicos, etc. Estos elementos de conexión deberán mantener su funcionalidad.



5.- Protección del paisaje.

5.1- Al finalizar las obras de ejecución de este Plan se retirarán correctamente todos aquellos materiales que no se vayan a utilizar con posterioridad y se llevará a cabo la limpieza exhaustiva, restauración vegetal e integración paisajística del emplazamiento y de los caminos de acceso.

5.2- En el caso de que se produzcan tierras inertes sobrantes durante la fase de ejecución de las infraestructuras, instalaciones o actividades derivadas del desarrollo de este Plan, se recomienda destinarlas a la restauración paisajística de espacios degradados o a la restauración de canteras.

5.3- Las obras a ejecutar en el desarrollo del Plan deberán respetar los valores culturales y arquitectónicos existentes en la zona.

Capítulo II.- Programa de Vigilancia Ambiental.

1.- El órgano responsable del seguimiento del Plan remitirá un informe bienal en el que se hará referencia a los aspectos indicados en el Programa de Vigilancia Ambiental propuesto en el Informe de Sostenibilidad Ambiental y en este condicionado, se evaluará la eficacia de las medidas correctoras adoptadas y, en su caso, se propondrán medidas adicionales o modificaciones en la periodicidad de los controles a realizar.

2.-En caso de que se presenten circunstancias excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, se emitirá un informe especial, sin perjuicio de las comunicaciones que procedan a los órganos competentes, y con el fin de poder tomar las medidas extraordinarias que procedan.

3.- Del examen de esta documentación podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Memoria Ambiental.

Capítulo III- Condiciones adicionales.

1.- Si una vez emitida esta Memoria Ambiental se manifestase algún otro impacto severo o crítico sobre el medio ambiente, el órgano sustantivo por iniciativa propia o a solicitud del órgano ambiental podrá suspender cautelarmente la ejecución del Plan, hasta determinar cuáles son las causas de dicho impacto y se definan las medidas correctoras precisas para corregirlo o minimizar sus efectos.



2.- La presente Memoria Ambiental no prejuzga ni exime al promotor de cualesquiera otros informes o autorizaciones que fueran necesarios con arreglo a la normativa sectorial correspondiente y cuya obtención, cuando resulte pertinente, deberá ser gestionada por el interesado. En este sentido, no excluirá la aplicación de la legislación sobre evaluación de impacto ambiental de proyectos.

3.- En caso de que este Plan sea objeto de modificaciones sustanciales posteriores a esta Memoria Ambiental, deberá consultar ante el órgano ambiental sus posibles efectos sobre el medio ambiente, así como la necesidad o no de someter de nuevo el citado Plan al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas.

11.9- Conclusiones finales del proceso de evaluación ambiental

De acuerdo con lo expuesto en los apartados anteriores referentes al proceso de Evaluación Ambiental y al contenido de la presente Memoria Ambiental, se considera que:

- Se redactó el Informe de Sostenibilidad Ambiental correspondiente al la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021), según lo establecido en el artículo 8 de la Ley 9/2006 y su Anexo I.
- Se llevó a cabo un proceso de consultas, según los términos determinados en los artículos 9 y 10 de la Ley 9/2006.
- Se considera que se han tenido en cuenta las aportaciones de los diferentes informes y alegaciones presentados durante las fases de consultas e información pública, todo ello con carácter previo a la aprobación definitiva del mismo.
- La Dirección General de Carreteras, como órgano promotor, deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la ejecución del Plan, además de identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos.
- Una vez aprobada definitivamente la Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja (2010-2021), y como actuación final del proceso de Evaluación Ambiental, se



deberá de dar publicidad de la información sobre la aprobación de dicho Plan, en los términos establecidos por el artículo 14 de la Ley 9/2006.

- La Evaluación Ambiental de este Plan, realizada según la normativa vigente y de la cual esta Memoria Ambiental forma parte, no excluirá la aplicación de la legislación sobre Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. En este sentido, dicha Memoria Ambiental será tenida en cuenta en la Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos que lo desarrollen, conforme lo dispuesto en la Disposición adicional tercera de la Ley 9/2006.
- El contenido de la presente Memoria Ambiental será tenido en cuenta en la toma de decisiones.