

17765 *RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de Trazado de la conexión de la LO-20 y la N-232 con la autovía Pamplona-Logroño, tramo: Recajo-Logroño.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», apartado a.1 «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado» del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y se procede a formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización.* Descripción sintética. Alternativas.—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Objeto y justificación del proyecto.—El objeto del proyecto responde a la necesidad de completar el itinerario entre Pamplona y Logroño con un cruce sobre el río Ebro, que permita la conexión de los tramos construidos de la autovía A-12 con la nueva circunvalación de Logroño LO-20, así como con la carretera nacional N-232 y la autopista de peaje AP-68, las dos vías que dan servicio al corredor del Ebro.

Esta necesidad se ve complementada con la de ampliar la capacidad de la N-232 en este ámbito, razón por la que se realiza una variante en el tramo que discurre desde Logroño a Recajo.

Descripción del proyecto y sus alternativas.—Los términos municipales afectados por el proyecto son Logroño y Agoncillo, en La Rioja, y Viana en la Comunidad Foral de Navarra.

La actuación que aborda el presente proyecto se divide en tres partes:

Variante de la N-232 en el tramo Recajo-Logroño (entre los puntos kilométricos p.p.k.k. 399,300 y 403,100), conectando con la Circunvalación Sur de Logroño, LO-20, recientemente construida. La longitud de trazado será de 4.650,086 metros.

Conexión con la Autovía del Camino A-12 desde la variante anterior. Este tramo incluye el viaducto sobre el río Ebro. La conexión se realizará mediante un enlace tipo T con todos los ramales directos, con el fin de conseguir una circulación rápida y cómoda. La longitud del trazado será de 1.799,894 metros.

Conexión de la variante de la N-232 con la autopista de peaje AP-68. Se realizará a partir del enlace de Recajo que existe en la actualidad sobre la N-232. Esta conexión consiste en un enlace tipo trompeta con un bucle. Se incluye la playa de peaje en el tramo de conexión con el enlace de Recajo.

Las características de la vía a ejecutar en la mayor parte del trazado las siguientes: dos calzadas de 10,50 metros de ancho cada una (3 carriles) separadas por una mediana variable de 1,50-3 metros, con arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de 1 metro. Los ramales tendrán dos carriles.

En cuanto al viaducto sobre el Ebro, se indica que tendrá una longitud total de 235 metros, distinguiéndose un vano principal de 120 metros y siete vanos de acceso, seis de los cuales tendrán una longitud de 33,50 metros y el séptimo, de 32 metros. La sección transversal del puente se ha planteado con doble tablero. La anchura total del puente es de 30 m. El estudio informativo propone como sistema constructivo del puente la construcción de la estructura en cualquiera de las dos márgenes del cauce principal, bien sobre las pilas que corresponderán al viaducto de acceso o bien tras el estribo 2, y una vez ejecutada la estructura en esta posición, realizar el traslado por simple empuje hasta la posición definitiva. No obstante, el estudio aclara que el sistema definitivo debe establecerse con todo rigor en el proyecto constructivo, dejando abierta la posibilidad de otros sistemas constructivos como la ejecución paralela al cauce y posterior rotación de la estructura metálica a su posición definitiva.

Para el trazado será necesario material de préstamos. Se requerirá un volumen de tierras de, aproximadamente, 2.500.000 metros cúbicos.

Dadas las particularidades de la zona, el trazado que se plantea es la única alternativa posible, debido a que se pretenden realizar los enlaces y conexiones arriba descritos evitando la afección a los espacios protegidos situados a lo largo de la ribera del Ebro, a los viñedos tradicionales del Pago de Los Tres Marqueses, al planeamiento urbanístico de los municipios afectados incluyendo las áreas protegidas, a los puntos de interés arqueológico o cultural, a las tierras cultivadas y a las zonas habitadas. Sí se plantean varias opciones en cuanto a la procedencia de materiales y zonas de vertedero.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—Del estudio de impacto ambiental se desprenden los datos expuestos a continuación.

Las actuaciones se desarrollarán en la depresión del Ebro. En el área de actuación del proyecto, los principales acuíferos son de naturaleza detrítica. En general se trata de formaciones aluviales o de glaciés. En cuanto a los ríos, además del Ebro, destaca el río Valsalado, que en la actualidad es atravesado por la carretera N-232 y la línea de Ferrocarril Bilbao-Castejón.

En la zona de actuación el paisaje es eminentemente agrícola. Las zonas próximas a los cauces las ocupaban estrechos y alargados bosques de ribera. En la actualidad, la fertilidad de estos suelos ha propiciado la sustitución del bosque de ribera por terrenos de huertas y cultivos de regadío. También se encuentran en esta zona los viñedos del Marqués de Murrieta y Marqués de Vargas.

En el ámbito de estudio se encuentra el espacio «Soto de los Americanos», que forma parte del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES2300006 «Sotos y Riberas del Ebro». Cabe destacar en este espacio la presencia de visón europeo (*Mustela lutreola*), especie en peligro de extinción (Plan de Recuperación Decreto 14/2002 Gobierno de La Rioja BOR 5/3/2002), así como importantes representaciones de sotos y bosques de ribera. También destaca la existencia de «La Huerta de Varea» (HT 3), espacio tradicional protegido en el Plan Especial del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN), así como dos espacios incluidos dentro del Plan de Recuperación del visón europeo y el carrascal denominado «El Encinar», bosque protegido en el planeamiento urbanístico de Logroño.

El LIC-ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) ES0000134 «Embalse de las Cañas» se sitúa 2,5 kilómetros al noroeste de la actuación proyectada.

Además del visón europeo antes mencionado, cabe destacar también la presencia de aves propias de humedales, con especies como la garza imperial (*Ardea purpurea*) o el aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*) entre otras. En cuanto a reptiles, ha de señalarse la presencia del galápagos europeo (*Emys orbicularis*) y galápagos leproso (*Mauremys leprosa*).

Se ha identificado en el lugar de actuación la presencia de una calzada romana, que comienza en La Rioja por el término municipal de Alfaro.

En relación a las vías pecuarias, se distinguen las siguientes: Cañada del Ebro, Pasada del Chivero, Pasada de la Zanja del Espinar, Pasada de Cancalejo, Pasada de los Mismos Corrales de Igay, Pasada del Encinar, Pasada de los Asturianos, Pasada de Sahuquera, Pasada de los Corrales de Prado Lagar, Cañada Real Pasada Principal del Ebro y la Pasada P-18.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada de la documentación inicial. Consultas previas.—El presente proyecto tiene como antecedente el estudio informativo «Aumento de capacidad de la N-232 de Vinaroz a Santander. Tramo Agoncillo – Logroño (La Rioja)» cuyo objetivo era aumentar la capacidad de la citada nacional (con declaración de impacto ambiental el 10 de enero de 2006). Tras la información pública el Ministerio de Fomento decidió conectar la variante de la nacional con la autovía Pamplona-Logroño. El estudio objeto de la presente declaración de impacto ambiental fue eximido de consultas ambientales previas ya que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consideró válidas las realizadas para el estudio informativo citado como antecedente por contemplar éste su área de estudio. El estudio informativo antecedente inició su tramitación el 25 de mayo de 2000, con la remisión de la memoria resumen del promotor a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y las consultas se realizaron el 25 de mayo de 2000.

b) Relación de consultados y de contestaciones.—Las consultas reflejadas en este apartado se refieren al estudio informativo del proyecto «Aumento de capacidad de la N-232 de Vinaroz a Santander. Tramo Agoncillo –Logroño (La Rioja)», si bien se han recogido únicamente los organismos relacionados con el «Proyecto de Trazado de Conexión de la LO-20 y la N-232 con la autovía Pamplona-Logroño. Tramo Logroño–Recajo».

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. para la Biodiversidad.	-
Delegación del Gobierno en La Rioja.	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Turismo y Medio Ambiente. Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Turismo y Medio Ambiente. Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Delegación del Gobierno en La Rioja.	X
Dirección General de Cultura. «Institución Príncipe de Viana». Departamento de Educación y Cultura. Diputación Foral de Navarra.	-
Instituto del Suelo y Concentración Parcelaria (Pamplona).	-
Departamento de Producción Agraria. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos (Pamplona).	-
Ayuntamiento de Agoncillo.	X
Ayuntamiento de Viana.	-
Instituto Tecnológico y Geominero de España.	-
AEDENAT.	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG).	-
Sociedad de Conservación de Vertebrados.	-
Asociación Naturalista de la Rioja (ANARI).	-
ANAT-LANE.	-
Grupo Ecológico y Cultural (GEKA).	-
Confederación Hidrográfica del Ebro.	X
Dirección General de Agricultura, Ganadería e Industrias Agroalimentarias. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Comunidad Autónoma de La Rioja.	-
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes. Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Diputación Foral de Navarra.	-
Dirección General de Agricultura y Ganadería. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Diputación Foral de Navarra.	X
Dirección General de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Diputación Foral de Navarra.	X
Centro de Estudios de Ecología Urbana. Ciudad Universitaria (Pamplona).	-
Departamento de Zoología. Facultad de Ciencias (Pamplona).	X
Ayuntamiento de Logroño.	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. ADENA.	X
SEO Birdlife.	-
Ecologistas en Acción.	-
ERA (Asociación Naturalista de La Rioja).	-
Asociación Ecologista de La Rioja.	-
Asociación Landazuria.	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas y relativos al «Proyecto de Trazado de Conexión de la LO-20 y la N-232 con la autovía Pamplona –Logroño. Tramo Logroño –Recajo» son los siguientes:

Espacios naturales de interés: La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja señala la posible incidencia sobre varios espacios protegidos según el Plan Especial del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN): el Soto de los Americanos, catalogado dentro de los espacios Complejos de Vegetación de Ribera (CR-1) y la Huerta de Varea, espacio catalogado dentro de las Huertas Tradicionales.

El Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Diputación Foral de Navarra, señala la proximidad del LIC-ZEPA ES0000134 «Embalse de las Cañas», en Viana, a unos 2,5 kilómetros de la actuación proyectada, así como la presencia de una serie de vías pecuarias que habrán de ser respetadas.

Vegetación y fauna: El Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en La Rioja, señala que puede afectarse a vegetación singular o de interés paisajístico. El Ayuntamiento de Agoncillo indica que se afectará a la vegetación de ribera del Ebro. El Departamento de Medio Ambiente,

Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra, informa sobre la presencia de varias especies faunísticas amenazadas en las riberas del río Ebro y en el LIC-ZEPA ES000134 «Embalse de las Cañas» en Viana. La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente de La Rioja solicita que se tomen medidas de protección de los coscojares que resulten afectados por el proyecto, así como medidas para minimizar el efecto barrera para la fauna silvestre.

Patrimonio histórico y cultural: La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura, Juventud y Deportes de La Rioja indica que en la documentación revisada se han tenido en consideración los Bienes de Interés Cultural, el Camino de Santiago y los yacimientos arqueológicos.

Hidrología y suelo: La Confederación Hidrográfica del Ebro insta a tomar medidas para evitar la ocupación del lecho de los cauces, la erosión y la posible contaminación del suelo y los acuíferos. La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo y Medio Ambiente de La Rioja considera necesaria la recuperación de los desmontes y taludes.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas

El resultado de las contestaciones a las consultas se remite al promotor con fecha de 7 de diciembre de 2000, incluyendo copia de las contestaciones recibidas y resaltando los aspectos anteriormente indicados para su consideración en el estudio de impacto.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.-El inicio del trámite de información pública del proyecto de trazado y estudio de impacto ambiental se publicó en el BOE n.º 13 de 15 de enero de 2007. Finalmente, el expediente de información pública del citado proyecto tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 14 de mayo de 2007.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 17 alegaciones. Los organismos que han presentado alegaciones son: la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; la Dirección General de Obras

Públicas del Gobierno de La Rioja; el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra; la Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra y los Ayuntamientos de Agoncillo, Viana y Logroño. Asimismo han presentado alegaciones la Comunidad de Regantes Viana I y la Autopista Vasco Aragonesa, además de varios particulares. El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Afecciones sobre los espacios naturales de interés: Varios particulares indican que sus parcelas serán afectadas por el trazado, estando éstas incluidas en el denominado «Soto de los Americanos» que forma parte del LICES2300006 «Sotos y Riberas del Ebro».

Afecciones sobre la fauna y la flora: La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra expone que el cauce del río Ebro no deberá ser afectado en modo alguno y, en caso de serlo, se deberán realizar los inventarios de fauna oportunos, así como tomar las medidas precisas para su protección. Será necesario realizar un estudio de galápagos y visión europeo previo a la ejecución de las obras, tal y como refleja el estudio de impacto ambiental. Se señalará la banda de afecciones de la carretera con cinta para garantizar la mínima afección a la vegetación del río, evitándose el desbroce de la vegetación bajo la luz del puente salvo en los casos que sea estrictamente obligada su eliminación. En el caso de afectar al canal de Mendavia, se deberá garantizar la no afección a bivalvos protegidos realizando un inventario previo a las obras y estableciendo las medidas de protección necesarias. Dicho canal se sitúa a unos 600 metros al sur de la carretera NA-134.

Afecciones sobre el Patrimonio Histórico y Cultural: La Comunidad de Regantes de Viana I solicita que se realice un paso a distinto nivel para dar continuidad a la Cañada Real Pasada Principal del Ebro. Dicho paso serviría también para reponer la vía pecuaria Pasada P-18. La afección a la Cañada también es reseñada por la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.

Contaminación acústica: Varios particulares solicitan la colocación de pantallas acústicas en la zona de Recajo.

Afección a infraestructuras: La Subdirección General de Infraestructuras y Proyectos del Ministerio de Fomento, señala que la carretera proyectada cruza en dos puntos el trazado actual de la línea de RENFE Castejón-Logroño, así como con la nueva línea de AVE Castejón-Logroño, que se encuentra en redacción; por ello deberá existir coordinación entre los proyectos, debiéndose contactar con el ADIF, con el fin de establecer las dimensiones del cruce y las condiciones para la ejecución de las obras.

La Dirección de Obras Públicas del Gobierno de La Rioja muestra su conformidad con la solución propuesta para la variante de la N-232 pero indica su disconformidad respecto al enlace con al autopista de peaje

AP-68. Indica también que se encuentra en fase de redacción el estudio informativo para el desdoblamiento de la N-232 en La Rioja. Considera que la liberalización de la autopista en toda su longitud puede ser elegida como la solución más adecuada en el mismo y que esta circunstancia debería ser tenida en cuenta en el proyecto de trazado, planificando una conexión fluida con la AP-68 para el tráfico de largo recorrido. Solicita una nueva tipología de enlace para evitar el colapso del tráfico. También el Director de Explotación de la Autopista Vasco-Aragonesa muestra su desacuerdo con el enlace con la AP-68, así como con los cálculos de tráfico estimados.

Afección al medio socioeconómico: La Comunidad de Regantes Viana I insta a que se realice un estudio detallado de los canales y acequias para garantizar que el riego a manta o por gravedad sea eficaz y considera insuficiente el único paso elevado existente que une las dos partes en que el proyecto divide el regadío, por ello propone que en los pasos señalados como VTE S.A. n.º 301 y n.º 302 se amplíen las dimensiones para que puedan ser transitados por maquinaria agrícola. Estos aspectos también los señala el Ayuntamiento de Viana y el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra que además propone varias modificaciones al trazado y que se utilice en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra el préstamo Matamala (Viana), utilizado parcialmente en la construcción del tramo 5 de la A-12.

Respuestas del promotor a las alegaciones: El promotor responde a las alegaciones presentadas indicando que el trazado ha sido ajustado para no afectar a los espacios protegidos (en particular que las fincas afectadas no se encuentran incluidas en espacios de la Red Natura 2000) y minimizar las afecciones a cultivos; que se incorporarán al proyecto las medidas de protección del medio ambiente alegadas por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra, se modificará el diseño del enlace con la AP-68, se tendrá en consideración el préstamo de Matamala, se mantendrán contactos con la Dirección General de Ferrocarriles durante la redacción del proyecto de construcción, se proyectará un paso a distinto nivel para reponer la Cañada Real Pasada Principal del Ebro y se tendrá en cuenta en los marcos de reposición de acequias las dimensiones de la maquinaria agrícola. Respecto a las pantallas acústicas remite a un estudio posterior en el proyecto de construcción, pero señala que las pantallas previstas en Recajo por el estudio informativo del tramo Agoncillo-Logroño respondían a un trazado más largo de la variante de la N-232.

3.3 Consulta complementaria realizada por el Órgano Ambiental.-De acuerdo con el Plan de Recuperación del visón europeo en La Rioja (Decreto 14/2002) este tipo de proyecto, dada su ubicación, se encuentra entre las actuaciones que deben ser informadas por la Consejería competente en materia de medio ambiente. Por este motivo y al no existir participación de este Departamento del Gobierno de La Rioja en la información pública, con fecha 17 de julio de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente solicitó información a la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja sobre la compatibilidad del proyecto con la conservación de la población de visón europeo presente en esta zona del río Ebro y sobre las medidas preventivas y correctoras que se estiman oportunas para lograr este objetivo.

Con fecha 13 de agosto de 2007 se recibió el informe de la Dirección General de Medio Natural de La Rioja en el que se indica que el apoyo del viaducto de la margen derecha del Ebro se sitúa a tan sólo 18 m del cauce del río, incluyéndose en esta estrecha banda una plataforma de unos 8-9 metros por encima del talud natural del río y sobre la que discurre un camino rural. El viaducto discurre entre dos Áreas de Interés Especial (la Sabuquera y el Soto de los Americanos) para el visón europeo, por lo que resulta de vital importancia el mantenimiento de un corredor natural a lo largo de la orilla del río Ebro que permita la movilidad de esta especie protegida y en donde se reduzcan las perturbaciones humanas, como es el caso del tráfico rodado del camino rural, por lo que propone la supresión del camino rural bajo el viaducto y el establecimiento de un corredor natural lo más amplio posible en la margen derecha del río Ebro, restaurado con vegetación de ribera autóctona.

4. Integración de la evaluación. Impactos de la alternativa elegida.-Los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y en las alegaciones e informe posterior a la información pública, se resumen a continuación.

Espacios naturales de interés. El promotor califica el impacto sobre los espacios protegidos como moderado. La actuación estará muy próxima al espacio «Soto de los Americanos», que forma parte del LIC ES2300006 «Sotos y Riberas del río Ebro», y está catalogado dentro de los Espacios Complejos de Vegetación de Ribera (CR-1) según el Plan Especial del Medio Ambiente Natural de La Rioja (PEPMAN). También se localiza muy próxima a la actuación la «Huerta de Varea», espacio que el PEPMAN denomina «Huerta Tradicional». Debe señalarse además la pre-

sencia de dos «Áreas de Interés especial» dentro del Plan de Recuperación del visón europeo, así como el carrascal denominado «El Encinar» protegido en el planeamiento urbanístico de Logroño.

A unos dos kilómetros y medio del proyecto se encuentra el LIC-ZEPA ES0000134 «Embalse de las Cañas» que no se afecta por la actuación.

Todas estas zonas quedarán excluidas del trazado. Como medida preventiva, se propone el jalonamiento de todas estas zonas, con el fin de evitar o minimizar la afección a los mismos.

Fauna. El promotor indica que el impacto sobre la fauna será moderado. Los principales efectos que van a tener lugar sobre la fauna serán la destrucción de hábitat, alteración de los ecosistemas, efecto barrera por la presencia de la infraestructura, y deterioro de la calidad de las aguas.

En cuanto a reptiles, se distinguen en la zona el galápago europeo y el galápago leproso.

La avifauna de mayor importancia en el área de estudio es la propia de humedales, con especies como la garza imperial o el aguilucho lagunero, entre otras.

El viaducto sobre el río Ebro no atraviesa ninguna de las dos Áreas de Interés Especial para el visón europeo, pero discurre entre ellas.

Como medidas preventivas y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental destacan la localización de las instalaciones y elementos auxiliares de obra fuera de las zonas de alta sensibilidad para la fauna, el diseño de pasos de fauna para evitar el efecto barrera, la adecuación de drenajes y falsos túneles como pasos de fauna y la adecuación del cerramiento durante las obras y en explotación. Así como la realización de inventarios de galápago y visón europeo previos a la ejecución de las obras y la definición precisa de las medidas preventivas y correctoras en función de los resultados de los inventarios.

Además, como respuesta a las alegaciones planteadas por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra, el promotor señala que no va a afectarse al cauce del Ebro ya que no se van a establecer pilas en el mismo, no obstante indica que se realizarán los inventarios de fauna solicitados por la Dirección General de Medio Ambiente de Navarra y se tomarán las medidas pertinentes. Se enviará copia a la citada Dirección General de los inventarios realizados. El promotor indica que tampoco se afectará al canal de Mendavia, si bien se cubrirá con mallas como medida preventiva. Asimismo indica, en el informe de alegaciones, que tendrá en consideración todas las medidas de protección ambiental incluidas en la alegación del Departamento de Medio Ambiente de Navarra. Del informe de La Rioja, posterior a la información pública, se deduce que debe preservarse y potenciarse el corredor bajo el viaducto entre las dos áreas de interés especial para el visón europeo.

Vegetación. Las posibles alteraciones de carácter general sobre la vegetación son la destrucción de la cubierta vegetal y ocupación del terreno por la traza de la nueva vía y los taludes, así como la degradación de las comunidades vegetales por ocupación temporal del terreno durante los trabajos.

La vegetación de mayor importancia se encuentra incluida dentro de los espacios protegidos antes descritos. Estas zonas se consideran excluidas del trazado, por lo que no se verá afectada.

El estudio de impacto ambiental señala como medidas correctoras el jalonamiento de la superficie de ocupación vegetal natural, diseño de plantaciones y siembras con criterios de restauración paisajística, estudio previo de los accesos y caminos de obra, riegos de humectación, medidas para minimizar riesgos de incendio y restauración de terrenos afectados por las obras. El promotor considera que el impacto que la obra ocasionará sobre la vegetación será moderado.

Hidrología e hidrogeología. Los impactos principales sobre la hidrología e hidrogeología serán la alteración de la calidad del agua superficial y subterránea, la modificación del sistema de drenaje superficial, la intersección de cauces y el efecto barrera.

Con el fin de reducir estas afecciones el estudio de impacto ambiental propone el jalonamiento de las superficies de ocupación en las inmediaciones de los cauces, la adecuación del diseño de las obras de fábrica que crucen los cursos fluviales y barrancos, la construcción de pasos provisionales sobre los cauces, el cumplimiento del programa de gestión de residuos, el control de vertidos a cauces y la depuración de aguas, el adecuado diseño de balsas de decantación y otros sistemas de control de sedimentos, el mantenimiento en la fase de explotación de las cuatro balsas de decantación de obra del río Ebro como balsas de retención de vertidos contaminantes por lavado de la carretera o accidente, y la restauración ambiental de los cauces afectados. En el estudio de impacto ambiental se señala que el impacto sobre la hidrología e hidrogeología será moderado.

Suelo y movimiento de tierras. Se producirá afección al modelado del terreno y a la estabilidad de las laderas, contaminación de suelos por vertidos, destrucción y ocupación definitiva de suelos agrícolas, compactación y degradación por tránsito de maquinaria e implantación de instalaciones temporales de obra.

Como medidas correctoras, se proponen la identificación de suelos de alta calidad agrológica, la identificación de potenciales áreas de vertido,

el jalonamiento de las zonas de ocupación para minimizar afecciones, el adecuado diseño y perfilado de los taludes para garantizar la máxima estabilidad, y la retirada y acopio selectivo de tierra vegetal. El promotor considera que el impacto sobre el suelo será moderado.

En cuanto a los movimientos de tierra, el estudio de impacto ambiental señala que las formaciones desmontadas estarán constituidas fundamentalmente por argilitas, siendo aptas para ser aprovechados como núcleo de terraplén, pero no en explanada.

La tierra vegetal retirada se utilizará en la revegetación de taludes de terraplén y desmonte y en la restauración de las áreas destinadas a instalaciones auxiliares y vertederos. El material procedente de la demolición se propone verter a graveras próximas, a canteras abandonadas o en explotación, que permitan vertidos. Otra posibilidad será trasladarlo hasta el vertedero de Arrúbal, en las proximidades de las obras proyectadas.

Será necesario material de préstamos tanto para rellenos de formación de núcleo de terraplén como para la formación de explanada. El estudio propone como principales canteras a utilizar «Cantera La Peña» y «Cantera La Plana» (Mendavia) y la planta de aglomerado «Riojana de Asfalto» para la capa de rodadura.

Además, respondiendo a las alegaciones del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, el promotor señala que se utilizará el préstamo de Matamala para la extracción del material necesario para la ejecución de la obra en la zona de la Comunidad Foral de Navarra, una vez que se hayan comprobado las características del material y su aptitud para la ejecución de las obras. Para la utilización de zonas de préstamo o vertedero adicionales a las proyectadas en territorio navarro, se tramitarán los permisos oportunos.

Respecto a los caminos de obra el estudio de impacto ambiental propone evitar la apertura de nuevos caminos utilizando tanto la plataforma de la traza como los caminos ya existentes. En cualquier caso, el estudio prohíbe la apertura de caminos de acceso en las riberas de los cauces, especialmente en el Ebro, excepto los ya proyectados en los estribos del viaducto de este. Si, a pesar de todo lo expuesto, se demostrara la necesidad de apertura de algún camino concreto para la realización de las obras, se desarrollará siempre fuera de las áreas calificadas de «Zonas Excluidas» en el estudio de impacto ambiental. El estudio excluye también el paso de vehículos pesados por el Camino Viejo de Calahorra y recomienda evitar la utilización de los caminos que discurren próximos a zonas habitadas.

Respecto a las instalaciones auxiliares el estudio indica que se localizarán en el denominado Enlace conexión Vte. N-232/A-12 y en las proximidades del Enlace con la NA-134

Patrimonio cultural, arqueológico y vías pecuarias. El trazado afectará al recorrido de varias vías pecuarias, podría afectar al Camino de Santiago, al GR del Ebro (Camino incluido en el red europea de senderos de gran recorrido) y podría dañar ciertos yacimientos arqueológicos de la zona. Sin embargo, con las medidas preventivas que señala el estudio de impacto ambiental, estos efectos se verán considerablemente reducidos, e incluso serán nulos en algunos casos. El promotor considera este impacto como compatible.

Como medida preventiva, según el estudio de impacto ambiental, se realizarán prospecciones arqueológicas previas, seguimiento arqueológico durante la fase de movimiento de tierras y reposición de las vías pecuarias afectadas por las obras.

Es de resaltar que el trazado de la variante N-232 cruza en dos ocasiones el Camino Viejo de Calahorra, este camino es una calzada romana que forma parte del Camino de Santiago y coincide con la vía pecuaria Cañada del Ebro. Por su importancia, se proyectan dos pasos inferiores tipo pórtico en los cruces con la autovía. Son los pasos P.I. (pk 1+700) y P.I. (pk 3+180). El trazado de las vías pecuarias Pasada de Chivero y Pasada de la Zanja del Espinar se cruzan con el Camino Viejo de Calahorra en el entorno del paso P.I. (pk1+700), por lo que se dará continuidad a su itinerario a través del paso inferior antes descrito. La vía pecuaria Pasada del Encinar se repone mediante el paso inferior P.I. (pk 4+080). El GR del Ebro será atravesado por un viaducto. El promotor, atendiendo a las alegaciones, proyectará la reposición del trazado de la Cañada Real Pasada Principal del Ebro con un paso a distinto nivel.

De acuerdo a las alegaciones recibidas por parte de la Comunidad de Regantes de Viana; el Ayuntamiento de Viana; el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Comunidad Foral de Navarra y el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, se proyectará un paso a distinto nivel para la reposición de la Cañada Real Pasada Principal del Ebro.

Población y sistema territorial. Se producirá un deterioro del confort ambiental debido a las operaciones de obra, molestias a la población por ruido, efecto barrera sobre la población humana y un aumento del nivel sonoro.

Para paliar estos posibles impactos, el promotor, que los considera compatible –moderados, propone que el diseño de los caminos de obra se realice de manera que no interrumpan los movimientos existentes entre

poblaciones, la prohibición de trabajos nocturnos en las proximidades de las zonas habitadas, los riegos en las zonas de obra para evitar la producción de polvo, el control de emisiones contaminantes, la reposición de servicios afectados, la adecuada valoración de terrenos expropiados y la ubicación de pantallas acústicas para mitigación del ruido de la vía en fase de explotación.

Además, como respuesta a las alegaciones de la Comunidad de Regantes de Viana; el Ayuntamiento de Viana; Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Comunidad Foral de Navarra y el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, el promotor indica que se adecuarán los marcos de reposición de acequias para su utilización por maquinaria agrícola de forma que se aumente la permeabilidad en la zona de Navarra.

Infraestructuras.—En respuesta a varias alegaciones, el promotor indica que, en el proyecto constructivo se modificará el trazado del enlace con la AP-68. El nuevo diseño considerará la posibilidad de que en un futuro se continúe con características de vía de alta capacidad el itinerario de la N-232. Asimismo, será compatible con la posibilidad de que la autopista pueda quedar libre de peaje. Se modificará el trazado del ramal 2 del enlace de Viana, conectando en la glorieta por el norte de la NA-134. Para la redacción del proyecto de construcción se mantendrán los contactos necesarios con la Dirección General de Ferrocarriles.

Todas las afecciones a los sistemas de regadío de las obras objeto del proyecto serán repuestas. Se adecuarán los marcos de reposición de acequias para su utilización por maquinaria agrícola.

5. *Condiciones al proyecto.*—En función de los aspectos ambientalmente relevantes puestos de manifiesto a lo largo del proceso de evaluación ambiental y de la documentación generada en él, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas, adicionales a las medidas y condiciones previstas tanto en el estudio de impacto ambiental como derivadas de las alegaciones habidas en la información pública y asumidas por el promotor del proyecto (ver Pto. 4 de la DIA).

1) Teniendo en cuenta el paso del viaducto del Ebro sobre el estrecho corredor existente entre las dos Áreas de Interés Especial para el visón europeo, la indispensable afección a la vegetación de ribera bajo la luz del puente, la proximidad al cauce del estribo del viaducto de la margen derecha del Ebro y las molestias que se producirán para esta especie catalogada «En peligro de extinción» por incremento de la frecuentación y de las perturbaciones de origen antrópico (ver Pto. 3.3 de la DIA), se deberán cumplir las siguientes condiciones:

I. Se utilizará como sistema constructivo de la estructura del puente el propuesto en el estudio (losa empujada desde uno de los estribos o las pilas), desechándose otros sistemas, como el de construcción de la estructura en paralelo al cauce y posterior rotación de la misma, por sus mayores impactos.

II. El camino n.º 2 (p.k. 0+300 del ramal 2) que se repone en el proyecto llevándolo bajo el viaducto y rodeando el citado estribo, se repondrá pasando bajo el enlace de conexión de la A-12 con la N-232, alejándolo de la ribera del río (cómo mínimo a la altura del p.k. 0+100 del ramal 2).

III. Se restaurará un corredor natural con vegetación de ribera lo más ancho posible para facilitar la movilidad de la fauna utilizando especies autóctonas y teniendo en cuenta las Regiones de Procedencia en la planta y semilla utilizada. El diseño de la restauración se hará en coordinación con los organismos de medio ambiente autonómicos.

IV. En relación con las balsas de retención de vertidos previstas por el estudio de impacto en las proximidades de los estribos del Ebro y que el estudio propone mantener en la fase de explotación del proyecto, la ubicación (especialmente en la margen derecha dado el menor espacio disponible) y diseño (p.e. si las balsas fueran abiertas y de paredes verticales deberán tomarse medidas para evitar la caída accidental de la fauna y permitir el posible escape) de las mismas deberá decidirse en coordinación con los respectivos órganos ambientales autonómicos a los efectos de minimizar posibles afecciones a la fauna y a la vegetación.

V. La clasificación del territorio que realiza el estudio de impacto ambiental incorporará la margen derecha del Ebro con vegetación de ribera a las «Zonas Excluidas» con todos los efectos asociados a dicha categoría en el estudio. Las instalaciones auxiliares que el estudio tiene previsto ubicar en el enlace conexión Vte. N-232/A-12, se localizarán en la zona del enlace más alejada del río y de las zonas habitadas.

VI. El plan de accesos, cuya elaboración está prevista en el estudio de impacto ambiental, deberá consultarse con los órganos de medio ambiente de las comunidades autónomas.

2) El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el vallado, se hará de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003). Para el diseño y ubicación de estas infraestructuras, se

tendrán en cuenta las características de las infraestructuras lineales próximas. Conviene revisar las adecuaciones para la fauna de las obras drenaje previstas en el estudio de impacto ambiental dada longitud de algunas de ellas o su escasa continuidad en las infraestructuras lineales próximas. Esta revisión, junto con los aspectos relativos a los jalonamientos de protección durante las obras y los vallados (durante la obra y explotación del proyecto) se consultarán con los órganos ambientales autonómicos.

3) De acuerdo con los resultados del estudio de detalle de ruido, se determinará en el proyecto constructivo la necesidad de incorporar medidas para reducir el impacto acústico en la fase de explotación del proyecto (pantallas, pavimentos, juntas viaductos, etc) en las zonas en las que existan edificaciones habitadas próximas al trazado (Casa del Consul, etc.). El estudio acústico y las medidas a implementar deberán cumplir con lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, que la desarrolla, la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la normativa autonómica al respecto, como es el caso del Decreto Foral 135/1989, de 8 de junio, por el que se establecen las condiciones técnicas que deberán cumplir las actividades emisoras de ruidos o vibraciones. No se utilizarán pantallas transparentes por el riesgo de colisión de las aves.

4) Para la utilización de zonas de préstamo o vertedero adicionales a los contemplados en el estudio o al indicado en la alegación del Departamento de Medio Ambiente de Navarra, se requerirá la tramitación del mismo en la comunidad autónoma correspondiente, de acuerdo con la legislación autonómica vigente, para evaluar la idoneidad del emplazamiento y establecer las medidas de restauración ambiental pertinentes.

5) En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en el Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental recoge las directrices del programa de vigilancia ambiental que deberá ser incorporado al proyecto constructivo. Este programa tendrá como objetivo principal el seguimiento y control de los impactos y la comprobación de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o si fueran insuficientes las medidas inicialmente propuestas. El plan de vigilancia ambiental contempla la redacción y emisión de diferentes informes, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación, donde se recojan los resultados de los diferentes trabajos de vigilancia y seguimiento. El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, prestando especial atención a los aspectos expuestos a continuación.

Minimización de la superficie afectada por la ocupación del trazado, instalaciones y caminos de acceso. Especialmente en las zonas de vegetación de ribera y en las proximidades del cauce del Ebro, del canal de Mendavia y de las Áreas de Interés Especial para el visón europeo.

Protección de la calidad del aire y del suelo. Control y gestión de residuos procedentes de maquinaria y actividades propias de obra.

Protección y conservación de la vegetación. Retirada selectiva y conservación de suelos vegetales para su utilización posterior. Operaciones de revegetación y adecuación paisajística, seguimiento de siembras y plantaciones. Especialmente en la restauración del corredor a lo largo de la orilla del Ebro.

Realización del estudio de fauna previo a las obras. Protección de la fauna. Control y seguimiento del cerramiento para evitar atropellos y de la utilización real de los pasos de fauna y uso de los drenajes y dispositivos de escape. Seguimiento de la permeabilidad para la fauna y de la mortalidad por atropello (especialmente al visón) incluyendo no sólo la nueva infraestructura sino los caminos que hayan sido repuestos. Seguimiento de la mortalidad para la avifauna de la nueva infraestructura, especialmente en el viaducto sobre el Ebro

Verificación de la existencia del Plan de prevención y extinción de incendios, así como el cumplimiento del mismo.

Protección de los sistemas fluviales y de la calidad de las aguas. Ejecución de balsas de decantación u otros sistemas de desbaste, decantación de sólidos y depuración. Seguimiento del mantenimiento de las balsas en la fase de explotación.

Protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

Realización del estudio detallado de ruidos, que analizará tanto el existente en fase preoperacional como el que previsiblemente existirá al ponerse en funcionamiento la nueva vía. Seguimiento de la eficacia de las medidas propuestas.

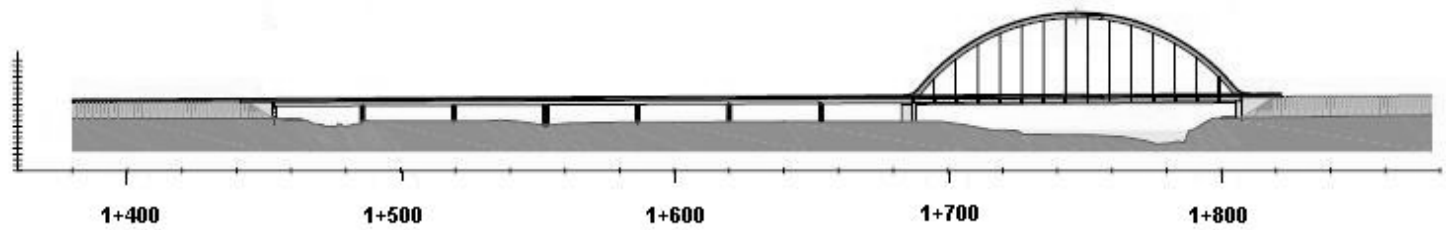
Se redactarán informes previos al inicio de las obras, al acta de conformidad del replanteo, periódicos ordinarios bimensuales, particulares por incidencias ambientales o partes de no conformidad, un informe final de la fase de obras previo al acta de recepción de la obra y, para la fase de explotación, informes anuales durante al menos los tres primeros años. Todos estos informes se remitirán al organismo competente en la vigilancia ambiental, la Dirección General de Carreteras. Esta Dirección General remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental copia de los seguimientos de las fases de obra y explotación del viaducto y de los aspectos ligados al corredor del Ebro y a la fauna antes citados al objeto de tener conocimiento de la exactitud de los impactos previstos y la eficacia de las medidas propuestas. Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

7. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 07 de septiembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de Trazado de la Conexión de la LO-20 y la N-232 con la Autovía Pamplona-Logroño. Tramo: Recajo-Logroño, concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las condiciones específicas contenidas en esta declaración, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

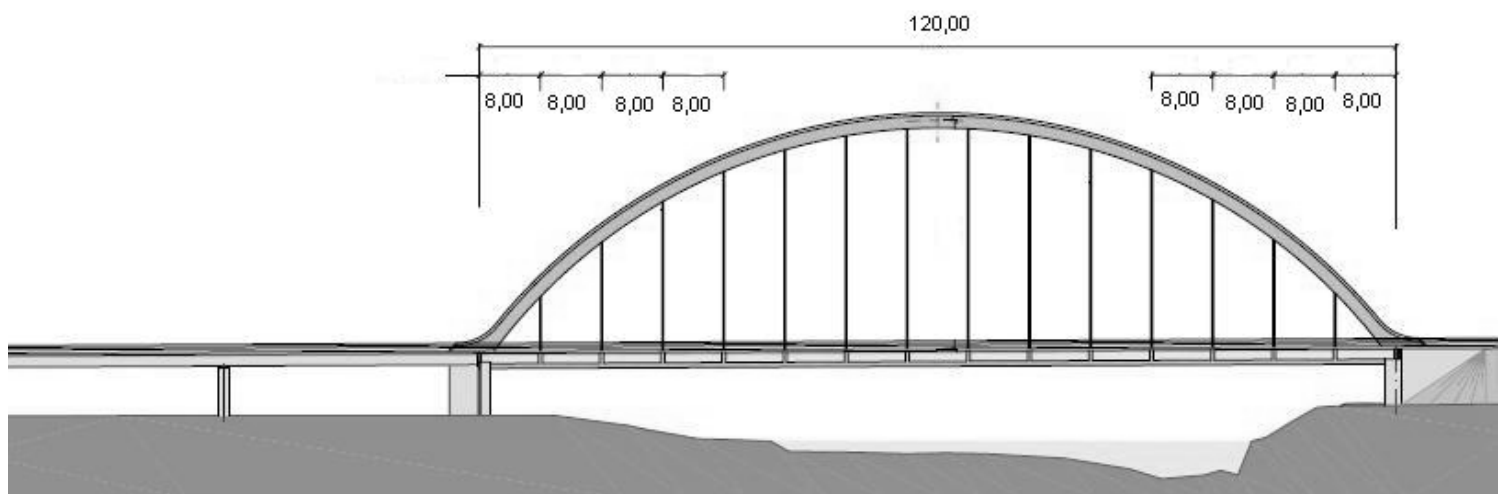
Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 10 de septiembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri

ANEXO



ALZADO DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO EBRO
Escala 1:750



ALZADO LOCALIZADO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO EBRO
Escala 1:100

PROYECTO DE TRAZADO DE LA CONEXIÓN LO-20 Y LA N-232 CON LA AUTOVÍA PAMPLONA-LOGROÑO

