



**Gobierno
de La Rioja**

**ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO “AUTOVÍA A-68.
TRAMO: L.P. NAVARRA CON LA RIOJA – L.P. LA RIOJA CON ÁLAVA.
(CLAVE EI1-E-184)”**

Junio 2009

**ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO “AUTOVÍA A-68. TRAMO:
L.P. NAVARRA CON LA RIOJA- L.P. DE LA RIOJA CON ÁLAVA
(CLAVE EI1-E-184)”**

En relación con el Documento del E.I. “Autovía A-68. Tramo: L.P. Navarra con La Rioja- L.P. de La Rioja con Álava”, remitido a informe por la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja (Ministerio de Fomento), en lo que se refiere a las competencias de esta Consejería de Vivienda y Obras Públicas y a la vista del Estudio realizado por la Dirección General de Obras Públicas, se formulan las siguientes

ALEGACIONES GENERALES

1. La carretera N-232 a su paso por La Rioja discurre por el denominado corredor del Ebro, afecta a los términos municipales de 14 municipios y su trazado se encuentra muy próximo al núcleo urbano de todos ellos, afectando a zonas de expansión urbana o industrial, consolidadas o con una importante expectativa de consolidación.

Asimismo, por el corredor del Ebro discurre la autopista AP-68, con un trazado concebido para favorecer los desplazamientos de largo recorrido Bilbao-Zaragoza-Barcelona. No obstante, el trazado de la AP-68 se aproxima a núcleos urbanos importantes de La Rioja como Calahorra, Logroño o Haro afectando, por ello, a zonas de expansión urbana o industrial de los mismos.

Por lo tanto, en La Rioja se dispone de 6 carriles de circulación (4 de la autopista y dos de la N-232) que sirven para la misma funcionalidad de comunicación en el Corredor del Ebro.

En el Estudio Informativo sometido a información pública se plantea la conversión en autovía de la N-232 y, por lo tanto, incrementar en otros cuatro carriles la comunicación en el Corredor del Ebro. Se trata de un planteamiento que conlleva un evidente impacto ambiental y social al proponer la nueva ocupación de un volumen muy importante de terrenos que se encuentran muy próximos a las dos infraestructuras indicadas anteriormente (AP-68 y N-232).

Por todo ello, el **Gobierno de La Rioja alega que se utilice en la mayor medida posible, y por encima de cualquier otra consideración, los trazados actuales de la Autopista AP-68 y de la carretera N-232 como parte de la futura autovía A-68** con el fin de minimizar el impacto ambiental y social y de no saturar de infraestructuras con la misma funcionalidad de comunicación un reducido espacio físico en el que, paradójicamente, podrían coincidir hasta 10 carriles de circulación (cuatro de la autopista AP-68, dos de la N-232 y cuatro de la futura autovía A-68).

2. El valle del Ebro es la espina dorsal en materia de comunicaciones de La Rioja, que se configuran desde el mismo a toda La Rioja a través de los diferentes valles que componen nuestra tierra. En el confluyen las más importantes carreteras de la región para enlazar con la N-232, la más importante carretera de la Red del Estado en nuestra Comunidad Autónoma. **Para continuar con el importante papel vertebrador** que en materia de comunicaciones desempeña la N-232, **es necesario que la futura autovía A-68 enlace con todas las carreteras autonómicas que desembocan en el corredor del Ebro y en la actual N-232.**

3. Asimismo, es importante que la conexión con la Red de Carreteras Autonómicas sirva realmente para dotar de fluidez y movilidad la circulación de toda la Comunidad Autónoma; por ello **todos los enlaces previstos y propuestos deberán dimensionarse en el proyecto de construcción de conformidad con los criterios de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja en cuanto a características, tráfico y funcionalidad.**

ALEGACIONES AL TRAMO I

En el Estudio Informativo se proponen dos alternativas las denominadas Alternativa Norte y la Alternativa N-232, proponiéndose esta última como la más adecuada. El Gobierno de La Rioja presenta las siguientes alegaciones para mejorar la alternativa elegida por el Ministerio de Fomento con el objetivo de mejorar la solución definitiva:

1- Entre los puntos kilométricos 4+500 y 6+000 de la futura autovía **deberá incluirse un enlace que conecte con el Polígono Industrial La Senda** que se desarrolla en la margen derecha de la futura autovía. Este polígono es el más importante que se desarrolla en La Rioja Baja y generará un importante tráfico, sobre todo pesado, que es necesario canalizar a un vía de alta capacidad lo más directamente posible. Sin el enlace propuesto la comunicación sería ciertamente difícil si se aprovecha al máximo la N-232 como se propone en el punto siguiente.

2- Entre los puntos kilométricos 6+500 y 9+700 de la futura autovía **deberá utilizarse la actual N-232 como parte de la futura autovía** con el objeto de minimizar la ocupación de terrenos, volviendo al trazado propuesto en el kilómetro 10+000 para salvar la afección a la empresa SAT Cabezuelo de Alfaro.

3- El **enlace propuesto** en la intersección de la futura autovía A-68 con la carretera LR-287 de Alfaro a Corella, en el P.K. 8+000, **deberá incorporar una conexión para permitir la comunicación directa con la LR-385 de Alfaro a Grávalos**. Esta carretera autonómica es la comunicación natural de la Comarca de Cervera con el Valle del Ebro y con la N-232, es decir con la Red de Carreteras del Estado, por lo que se debe proporcionar de un acceso

directo a la futura autovía a los más de 5.000 habitantes de esta comarca (que, por otro lado, quedaron en su día sin conexión directa con el trazado de la Autovía A-15 tramo Soria-Tudela). Además, la futura construcción de la variante de Ventas del Baño evitará atravesar ese barrio y reforzará a la LR-385 como la comunicación natural de la Rioja Baja con la futura Autovía A-68. Para más abundamiento, en la actualidad se encuentran en fase avanzada la rehabilitación de los Balnearios de La Albotea (Cervera del Río Alhama) y Grávalos, por lo que esta zona de la Rioja Baja se convertirá en un núcleo de atracción turístico–medicinal al que es conveniente dotar de una conexión directa con la futura autovía por el incremento de circulación y movilidad que se va a producir a través de esta carretera autonómica.

ALEGACIONES AL TRAMO II

En este tramo el Estudio Informativo propone tres alternativas, una alternativa norte, una alternativa sur y otra denominada alternativa N-232, éstas dos últimas discurren al sur de la ciudad de Calahorra. La alternativa elegida por el Estudio Informativo es la alternativa sur.

El Gobierno de La Rioja presenta las siguientes alegaciones en este tramo:

1. La alternativa que al final se elija debe discurrir al sur de la ciudad de Calahorra dado que es la zona desde la cual se vertebra la comunicación con la LR-134, carretera autonómica de primer orden que se configura como la espina dorsal de comunicación del corredor del Cidacos y la comunicación entre las dos más importantes ciudades de La Rioja: Calahorra y Arnedo (con la excepción de Logroño).

Debe remarcar que al sur de la ciudad de Calahorra discurre la autopista AP-68, en buena medida paralela a la N-232 y también al trazado propuesto para la futura autovía en todo el tramo que se configura como variante de Calahorra.

La propuesta elegida por el Estudio Informativo como Variante de Calahorra, propuesta “sur”, conlleva una importantísima ocupación de nuevos terrenos con el evidente impacto ambiental y social que ello acarrea ya que se trata de zonas cercanas a áreas naturales protegidas desde el punto de vista medioambiental entre las que deben citarse: el Humedal de La Degollada, el Pantano de La Estanca, el Monte de los Agudos o las Huertas del Cidacos.

La alternativa elegida por el Estudio Informativo propone un trazado de nueva construcción al sur de la actual AP-68 con lo que, para circunvalar Calahorra,

existirán diez carriles de circulación (cuatro de la autopista AP-68, cuatro de la futura autovía A-68 y dos de la carretera convencional N-232) con la misma funcionalidad de comunicación en un planteamiento ilógico e incongruente para el tráfico que soporta y se prevé que soporte la comunicación por el Valle del Ebro.

El Gobierno de La Rioja, con el fin de minimizar el impacto ambiental y social opina que se deben aprovechar las infraestructuras existentes en estos momentos por lo que **propone que se evalúe y posteriormente se elija como alternativa la utilización del trazado de la autopista AP-68 como Variante de Calahorra en la futura autovía A-68.**

Por ello se propone que se considere el enlace planificado por el Estudio Informativo en el p.k. 27+700 de acceso al parque empresarial de “El Recuento” también como punto de acceso a la autopista que discurre a apenas 200 mts. de la N-232. Utilizar la autopista como variante de Calahorra hasta los p.k. 171-172 de la misma y entre estos puntos kilométricos trazar una nueva vía de comunicación que conecte, evitando el Hotel Zenit de Calahorra y una bodega en construcción, con el p.k. 38+000 previsto en el Estudio Informativo de la futura autovía, al inicio de la cuesta de la gata para enlazar con la variante de El Villar de Arnedo.

Con esta propuesta, el Gobierno de La Rioja entiende que el impacto ambiental y social sería menor, la conexión con la LR-134, sencilla, al poder utilizarse, aunque mejorado, el actual enlace de conexión de la autopista AP-68 con la LR-134; además, esta solución dotaría de mayor congruencia la configuración global de las infraestructuras de comunicación en Calahorra y su entorno en términos de funcionalidad: la actual N-232 se convertiría en vía de servicio para las conexiones locales e internas y la actual autopista AP-68 se convertiría en variante de alta capacidad gratuita.

La propuesta del Gobierno de La Rioja para utilizar el trazado de la autopista AP-68 como parte de la futura autovía ya ha sido considerada y propuesta para circunvalar la ciudad de Logroño en el tramo IV por lo que, obviamente, no se trata de un planteamiento novedoso para el presente Estudio Informativo.

2. Aunque la alternativa propuesta por el Gobierno de La Rioja como variante de Calahorra es la utilización de parte del trazado de la autopista AP-68, para el caso de no ser atendida dicha alegación y elegir definitivamente la alternativa “sur” inicialmente propuesta por el Ministerio de Fomento, **el Gobierno de La Rioja alega a esta propuesta que se incluya un enlace directo de la futura Autovía A-68 con la carretera LR-134, en el p.k. 34+400 de la misma**, una carretera de primer orden autonómico sobre la que se va a aprobar próximamente un Estudio Informativo para su desdoblamiento entre Calahorra y Arnedo y que se configura como un eje transversal vertebrador del corredor del Cidacos, uno de los más importantes en cuanto a tráfico y a desarrollo turístico e industrial de La Rioja.

La propuesta del Estudio Informativo para conectar la futura autovía con la LR-134 consiste en la construcción de un nuevo enlace entre el p.k. 35+000 y 35+500 de la futura autovía A-68 del que parta un nuevo vial de 1 Km. de longitud que comunique con la actual N-232 y desde ésta con la LR-134 a través del peligroso acceso actual. Esta previsión, absolutamente incongruente, no tiene en cuenta la importancia de la LR-134 como red autonómica de comunicación que, incluso, próximamente será desdoblada. Por ello, **el Gobierno de La Rioja considera que debe construirse un enlace en la intersección de la futura autovía A-68 con la LR-134 en el p.k. 34+400 que comunique directamente ambas infraestructuras de manera lógica.**

ALEGACIONES AL TRAMO III

En este tramo se plantean dos alternativas, denominadas alternativa “norte” y alternativa “N-232”, proponiendo esta última el Estudio Informativo como la más adecuada.

El Gobierno de La Rioja presenta la siguiente alegación:

1. Todos los enlaces propuestos, con la LR-381 (acceso a Tudelilla), con la LR-259 de El Redal y Valle de Ocón y LR-348 (acceso a Alcanadre), con la LR-260 de Alcanadre y LR-347 de Corera, **deberán dimensionarse en el proyecto de construcción de conformidad con los criterios de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja** en cuanto a características, tráfico y funcionalidad, al ser puntos de conexión con la Red Autonómica de Carreteras.

ALEGACIONES AL TRAMO IV

En este tramo se han propuesto las alternativas denominadas “Sur 1”, “Sur 2” y “alternativa AP-68”, proponiéndose esta última como la más adecuada.

El Gobierno de La Rioja presenta las siguientes alegaciones:

1. El enlace previsto entre los p.k. 65+000 y 66+500 para el inicio del uso de la autopista como parte de la futura autovía **deberá contemplar una conexión con la LR-459 de acceso a Arrúbal**. Esta carretera soporta un intenso tráfico al ser una de las comunicaciones principales de la N-232 con el Polígono de El Sequero, el más grande e importante polígono industrial de La Rioja, recientemente ampliado y que incluye en el mismo una estación de mercancías por ferrocarril y un parque logístico.

El diseño del enlace deberá ajustarse a los criterios técnicos de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja en lo relativo a características, tráfico y funcionalidad, teniendo en cuenta que va a soportar un intenso tráfico pesado.

2. El enlace previsto entre el p.k. 69+000 y 69+500 **deberá tener la funcionalidad de comunicación con la LR-261 de Murillo de Río Leza y con el corredor del Valle del Jubera y con el aeropuerto Logroño-Agoncillo**.

3. El enlace previsto entre el p.k. 74+000 y 74+500 dentro del Proyecto denominado “Conexión de las carreteras N-232 y LO-20 con la autopista AP-68 en Recajo” **deberá tener las características técnicas necesarias**

para comunicar dos infraestructuras de alta capacidad gratuitas, como son la Autovía del Camino A-12 y la futura Autovía A-68.

4. Deberá incluirse un enlace directo en el p.k. 81+100 de la futura autovía que conecte **con la LR-250 entre los municipios de Villamediana y Logroño y sirva también para comunicar de forma directa el polígono La Portalada III con la futura autovía.**

La carretera LR-250 es una de las principales vías de comunicación de la Comunidad Autónoma de La Rioja, no sólo porque vertebra un importante corredor como es el del Valle del Leza sino porque en el municipio de Villamediana de Iregua confluyen dos importantes carreteras de comunicación del área metropolitana de Logroño: la LR-259 proveniente de Murillo de Río Leza, y la LR-255 proveniente de Alberite, Albelda y Nalda. Esta situación provoca que el tramo de la LR-250 entre Villamediana y Logroño sea uno de los de mayor intensidad de tráfico con unos 20.000 vehículos día.

El Gobierno de La Rioja ha puesto en servicio recientemente la Variante de La Estrella con el objetivo de evitar el acceso de vehículos con origen/destino Logroño por el barrio del mismo nombre, ampliar las posibilidades de movilidad de la zona habilitando una nueva entrada a Logroño, y favorecer la movilidad en un punto especialmente sensible por la afluencia diaria de miles de personas al hospital de referencia de La Rioja (Hospital San Pedro). No obstante, buena parte del volumen del tráfico de vehículos ligeros sigue cruzando el Barrio de La Estrella para acceder a Logroño y/o a la actual circunvalación de Logroño y de allí a todas las direcciones.

En la propuesta de trazado para la futura autovía-A68 en el tramo IV se propone el uso de la actual Autopista AP-68 como Variante de Logroño por el sur, entre los términos municipales de Arrubal y Navarrete. Sin embargo no se

prevé ningún enlace con la actual LR-250 entre Logroño y Villamediana de Iregua a pesar de que la LR-250 tiene un paso superior sobre la Autopista AP-68.

Esta falta de previsión va a impedir que todo el tráfico del corredor del Leza, de los municipios del sur del área metropolitana de Logroño y del sureste de Logroño disponga de un acceso directo a la futura variante de Logroño, eliminando la movilidad y fluidez de tráfico que una infraestructura de estas características debe propiciar.

Asimismo, al encontrarse en esa zona la ubicación del Hospital San Pedro y de sus servicios auxiliares (CIBIR, Urgencias, etc.) se impide un acceso directo a los ciudadanos a un servicio básico esencial que en muchas ocasiones debe ser también un acceso rápido.

5. Al configurarse la autopista AP-68 como futura variante de Logroño **deberán incluirse todos los enlaces necesarios que permitan una conectividad urbana y una permeabilidad apropiada a la nueva movilidad** que se va a producir, **ajustándose** las mismas **tanto al Plan de Infraestructuras viarias de Logroño 2005/2015 como al Plan de accesos al área metropolitana** que redacta en estos momentos el Gobierno de La Rioja.

En función de ambos documentos de planificación **deberán incluirse las siguientes conexiones que se consideran necesarias:**

- **Conexión con el polígono La Portalada III** a través del enlace con la LR-250 propuesto en la alegación anterior. Esta conexión directa evitaría que todo el tráfico que genera la actividad industrial y logística del polígono tuviera que acceder al mismo a través de la LO-20 (circunvalación de Logroño) con la descarga de tráfico sobre todo pesado que supondría

para esta vía ya de por sí saturada con el tráfico de agitación propio de la ciudad.

- **Futura conexión Centro-este** en el entorno del p.k. 82+500 de la futura autovía. El desarrollo urbanístico de Logroño hacia el Sur de la ciudad junto con el desarrollo de municipios colindantes con la capital en esa área geográfica hacen prever un desarrollo de toda la zona. El Plan de accesos a Logroño y el área metropolitana que actualmente redacta el Gobierno de La Rioja prevé variantes por el oeste en los municipios de Albelda y Alberite, así como una nueva vía de penetración del área metropolitana en Logroño a través de los desarrollos urbanísticos que se van a producir en Cascajos y Los Pedregales, perpendiculares a la autopista AP-68 entorno al p.k. 129. Si en un futuro la autopista va a ser la variante Sur de Logroño, será imprescindible una comunicación con estos desarrollos.

- **El único enlace previsto**, la actual salida de la autopista, **deberá diseñarse de tal forma que pueda conectar con los desarrollos urbanísticos que se están produciendo a ambos lados de la N-111** y de la conexión de la salida de la autopista con la N-111 dirección a la rotonda de Chile; de tal forma que exista una conexión directa sin tener que desplazarse a la LO-20 para poder acceder a sectores lindantes con la autopista.

- **Futura conexión oeste de la ciudad** entorno al p.k. 87+000 de la futura autovía. Este enlace comunicará con la transversal oeste de la ciudad. Esta transversal está prevista para comunicar el Sector Sur y el sector Prado Viejo con la trama urbana en esa zona de Logroño. Asimismo la transversal será una salida a la futura variante de barrios de Logroño como Yagüe, El Arco y Valdegastea.

- **El enlace previsto** entre los p.k. 91+500 y 93+000 de la futura autovía **debe resolver adecuadamente la comunicación con la autovía del Camino (A-12), la N-232** que quedaría como carretera convencional de



acceso a Fuenmayor **y la LO-20 en el alto de La Grajera** y como acceso oeste a la ciudad de Logroño.

ALEGACIONES AL TRAMO V

En este tramo el Estudio Informativo propone dos alternativas, una denominada “sur” y otra denominada “N-232”, siendo esta última la seleccionada.

El Gobierno de La Rioja presenta las siguientes alegaciones en este tramo:

1. La carretera LR-113 es una carretera de primer orden autonómico que vertebra la comunicación del Valle del Najerilla desde Cenicero hasta el L.P. con Burgos, en la Sierra de la Demanda.

Asimismo, comunica con el Eje del Ebro en la N-232 municipios importantes de nuestra Comunidad Autónoma como Nájera (cabecera de comarca), Huércanos o Uruñuela que en estos momentos se encuentran en pleno desarrollo socio-económico.

Además, la carretera LR-113 conecta la autovía A-12 (Autovía del Camino) con la N-232, por lo que en el futuro comunicará las dos autovías que cruzarán nuestra Comunidad Autónoma.

Analizada la propuesta para la futura autovía A-68 se comprueba que no se ha previsto un enlace directo con la LR-113.

Esta falta de previsión al margen de empeorar la actual situación de las comunicaciones con la Red de Carreteras del Estado (con la que sí hay un enlace directo), aleja a toda la comarca del Valle del Najerilla de la futura autovía A-68 repercutiendo negativamente en la movilidad de los ciudadanos de esta zona y en su conectividad con los ejes vertebradores a nivel nacional, despreciando, además, la posibilidad de establecer una comunicación directa

entre las dos autovías de competencia estatal que vertebrarán nuestra Comunidad Autónoma.

Además, esta falta de comunicación directa de la LR-113 con la futura autovía A-68 menoscaba, sin género de dudas, las posibilidades de desarrollo socio-económico de todo el valle del Najerilla.

Por todo ello **el Gobierno de La Rioja alega que deberá incluirse un enlace directo en el p.k. 105+000 de la futura autovía con la LR-113**, carretera autonómica de primer orden y vertebradora de las comunicaciones del Valle del Najerilla

2. La LR-318 es una de las pocas carreteras que comunican La Rioja con Álava salvando la barrera natural que supone el río Ebro enlazando con toda la Comarca de la Sonsierra riojana. Incluir este enlace completo supondrá, al menos, mantener la escasa conectividad existente en la actualidad entre La Rioja y Álava motivada por la barrera natural del río Ebro.

En este sentido **el Gobierno de La Rioja alega que deberá incluirse un enlace completo que permita todos los movimientos en el p.k. 109+000 para conectar con la LR-318 hacia la Rioja Alavesa.**

3. El trazado del Estudio Informativo a su paso por el término municipal de San Asensio entre los p.k. 111+000 y 115+000 es el mismo en las dos alternativas planteadas. Entre estos puntos kilométricos el trazado discurre por una zona especialmente sensible afectando seriamente a una importante superficie de viñedos, a varias bodegas y cooperativas, así como al Monasterio de La Estrella, un monumento con protección de Patrimonio Histórico- Artístico. Estas afecciones ocasionan un grave perjuicio a la economía local, primordialmente vitivinícola, que preveía una expansión

planificadora e inversora en infraestructuras productivas precisamente en la zona por donde se ha trazado la única alternativa para la futura autovía.

Sorprende que en esta zona no se hayan estudiado diferentes alternativas como es necesario en todo Estudio Informativo, para poder valorar y comparar el grado de afección de cada una de ellas y consecuentemente poder elegir el trazado con mayor criterio.

El trazado propuesto, de nueva planta, en cuanto a ocupación de terrenos, se ha dispuesto entre la N-232 y la autopista AP-68 a una zona en la que entre ambas infraestructuras apenas habrá 500 mts. por lo que en este reducido espacio de terreno se diseñan tres infraestructuras de comunicación que suman entre todas ellas diez carriles de circulación (cuatro de autopista, cuatro de autovía y dos de carreteras convencional) con la misma funcionalidad de movilidad y comunicación. Un planteamiento absolutamente exagerado e innecesario desde todos los puntos de vista analizados.

Por todo ello con el objeto de minimizar la ocupación de terrenos en una zona especialmente sensible como se ha indicado, **el Gobierno de La Rioja propone que se evalúe y se elija como alternativa en este tramo la utilización de alguna de las infraestructuras existentes, bien la N-232 o bien la Autopista AP-68.** Con esta propuesta se reduciría considerablemente el impacto ambiental y social, evitando la confluencia excesiva e innecesaria de tres infraestructuras en un reducido espacio de terreno.

ALEGACIONES AL TRAMO VI

El tramo VI del Estudio Informativo de la futura autovía A-68 discurre principalmente por el término municipal de Haro. En este tramo se prevén dos alternativas, la denominada “sur” que discurre paralela a la Autopista AP-68 circunvalando el municipio de Haro y la denominada “N-124” que discurre por el trazado actual de dicha nacional al norte del municipio entre éste y el río Ebro. La propuesta elegida por el estudio informativo es la denominada “N-124”.

El Gobierno de La Rioja presenta las siguientes alegaciones en este tramo:

1. La N-124 hace de frontera norte entre la Comunidad Autónoma de La Rioja y el territorio Foral de Álava, siendo una carretera que no vertebraba la comunicación con las carreteras autonómicas de la zona, a saber, LR-401 (Haro- Villalba Rioja), LR-202 (Haro- N-232 por Anguciana), LR-111 (Haro- Casalarreina-Santo Domingo de la Calzada-Ezcaray), y LR-203 (Haro-Zarratón-Santo Domingo de la Calzada), dado que para acceder desde todas ellas a la N-124 hay que atravesar el casco urbano de Haro.

Por ello **la elección del trazado de la N-124 para la futura autovía A-68 profundiza la desvertebración de las comunicaciones de toda la Rioja Alta** ya que sus ciudadanos para acceder a la futura autovía tendrán que atravesar el casco urbano de Haro dificultando enormemente las condiciones de movilidad urbana e interurbana e incrementando la peligrosidad vial de conductores y peatones en la ciudad de Haro.

Además la propuesta discurre por una zona de desarrollo industrial y bodeguero de especial importancia para la economía de Haro y de La Rioja en general y lo hace de una forma sumamente angosta en el espacio, lo que

supone una seria limitación para el desarrollo económico de la zona, con el consiguiente perjuicio para el tejido productivo de la principal ciudad de la Rioja Alta y símbolo de la cultura del vino y del enoturismo en nuestra Comunidad Autónoma.

Ante esta situación de merma grave de las comunicaciones en la comarca de Haro que conllevaría la elección de la alternativa propuesta “N-124”, el Gobierno de La Rioja considera que, en términos de una lógica vertebración de las comunicaciones y en beneficio de una movilidad ordenada y eficaz, **la alternativa que debe elegirse debe que discurrir por el sur de la ciudad de Haro.**

Al sur de la ciudad de Haro discurre la actual autopista AP-68 y el trazado de la alternativa “sur” del Estudio Informativo, de manera paralela y a menos de 100 metros de distancia. En su desarrollo, la alternativa “sur”, tras circunvalar la ciudad de Haro, retoma el trazado de la N-124 a partir de Briñas dirección Miranda de Ebro.

La elección de la propuesta “sur” conllevaría la existencia de ocho carriles de circulación (cuatro de la autopista AP-68 y cuatro de la futura autovía-A68) prácticamente en paralelo, ocasionando un gran impacto ambiental y social, por el nuevo terreno ocupado, para servir la misma finalidad de comunicación, resultando desde todos los puntos de vista ilógico e incongruente.

El Gobierno de La Rioja, con el objeto de minimizar el impacto ambiental y social y dotar de congruencia al diseño infraestructural en lo relativo a la circunvalación de la ciudad de Haro, **propone que se evalúe y posteriormente se elija como alternativa la utilización de la autopista AP-68 como variante de Haro en la futura autovía A-68.**

Esta alternativa de trazado puede utilizar el trazado propuesto para la alternativa sur hasta el p.k. 122+700 en el que se intersecciona con la actual autopista, utilizando esta como variante de Haro hasta el p.k. 77 de la autopista AP-68, punto el que se puede retomar sin dificultad el trazado de la N-124 al discurrir ambas infraestructuras en paralelo a menos de 10 mts de distancia.

2. La elección de una alternativa por el sur de la ciudad de Haro posibilitará una buena conectividad con las carreteras autonómicas que vertebran toda la Rioja Alta **siempre que se prevean enlaces con las siguientes carreteras y que el Gobierno de La Rioja propone incluir:**

- **Enlace con la LR-111.** Esta es una de las principales carreteras autonómicas con la categoría de primer orden. Esta carretera vertebra todo el valle del río Oja discurriendo por ciudades importantes como Casalarreina y Santo Domingo y dando servicio al municipio de Ezcaray y la estación de esquí de Valdecaray, por lo que se trata de una carretera fundamental en la comunicación de una importante zona turística de nuestra Comunidad Autónoma. Asimismo esta carretera unirá las dos autovías de competencia estatal que discurrirían por La Rioja, la Autovía del Camino A-12 a su paso por Santo Domingo de la Calzada con la autovía del Ebro (A-68) a su paso por Haro. La importancia de esta carretera se pone también de manifiesto con el hecho de que el Plan de Carreteras de La Rioja 2010/2020 prevé su desdoblamiento. Por lo tanto, un enlace directo de la futura autovía con la LR-111 es esencial para una buena conectividad no sólo con las carreteras autonómicas sino también con las infraestructuras de competencia estatal.

- **Enlace con la LR-202,** carretera de segundo orden autonómico, comunicará la futura autovía A-68 con el norte de la Rioja Alta. Hasta diez

municipios se ven directamente afectados por esta carretera (Anguciana, Churri, Treviana, San Millán de Yécora, Fonzaleche, Foncea, Cellóriga, Galbárruli, Sajazarra, Castilseco y Villaseca). Además, a través de esta carretera y del enlace propuesto, accederán a la autovía A-68 tráficos de la N-232 provenientes de Pancorbo.

- **Enlace con la LR-203**, carretera de 2º orden autonómico, comunica a todos los municipios situados en el triangulo Haro-Santo Domingo-Nájera, tales como Zarratón, Cidamón, San Torcuato, Bañares y Hervías. Asimismo, esta carretera también unirá las dos autovías de competencia estatal ya mencionadas, por lo que favorecerá la conectividad tanto autonómica como estatal.

- **Enlace con la LR-401, de acceso a Villalba de Rioja**. Este enlace se considera importante porque a través de él se canalizaría todo el tráfico proveniente de la cantera de San Felices, un tráfico pesado que de esta forma evitaría circular por el casco urbano de Haro, con la importante mejora que en seguridad vial se conseguiría.

Logroño, 23 de Junio de 2009

Antonino Burgos Navajas

Consejero de Vivienda y Obras Públicas