



1.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN





1.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN

El Gobierno de La Rioja, en el ejercicio de sus competencias en materia de carreteras, y consciente de la influencia de las mismas 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.

En este Plan se hizo un diagnóstico de la situación inicial desde el punto de vista jurídico, el marco territorial, el sistema de transportes y el tráfico de la red, recogiendo y contemplando las aportaciones realizadas por otras Consejerías del Gobierno de La Rioja, por los Ayuntamientos y por distintos organismos e instituciones. Asimismo se analizaron los criterios de clasificación y jerarquización de la red de carreteras proponiendo las modificaciones oportunas, detallando las propuestas de actuación e incluyendo programas económicos y de inversiones para todas las carreteras en un plazo de diez años.

El II Plan Regional de Carreteras de La Rioja constituye, en materia de Política Territorial, un instrumento fundamental para el desarrollo social y económico de la región, habiéndose estructurado en tres programas de actuación:

- Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la red autonómica de La Rioja.
- Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la red autonómica de La Rioja.
- Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

La programación aprobada en su momento corresponde al periodo 2001-2011 y supone la práctica remodelación y adecuación de la red de carreteras autonómica. 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 analiza en qué medida se han alcanzado los objetivos planteados inicialmente, se incorporan las nuevas necesidades de actuación y se planifican las inversiones presupuestarias.



1.1.- Identificación del ámbito territorial de actuación

El marco territorial de aplicación del Plan es la Comunidad Autónoma de La Rioja, situada en el norte de la Península Ibérica, siendo una Comunidad Autónoma interior (sin costa), localizada en el Valle medio del Ebro, delimitada por las montañas del Sistema Ibérico en el Sur y los Montes Obarenes y la Sierra de Cantabria al Norte, haciendo el río Ebro de frontera con Álava y Navarra.



Está atravesada por el río Ebro en un recorrido de 120 km sinuoso y rápido debido a la variación de su altitud entre los extremos (en las Conchas de Haro la altitud del río es de 445 m y en la Reserva Natural de los Sotos del Ebro en Alfaro, es de 260 m).

Al Sur del río, entre 60 y 40 km de distancia, se extiende paralela la Cordillera Ibérica, con altitudes que oscilan entre los 1.000 y 2.000 m de altitud. De la cordillera se desprende hacia el Norte, dentro de La Rioja, la sierra de la Demanda, presentando la máxima altitud riojana en el San Lorenzo (2.271 m). De la cordillera Ibérica bajan rápidos siete afluentes principales del río Ebro: Alhama-Linares, Cidacos, Leza, Jubera, Iregua, Najerilla, y Oja-Tirón que conforman La Rioja, geográficamente, en siete valles paralelos de Oeste a Este. La Sonsierra riojana (Briñas, San Vicente y Ábalos) es el único territorio situado en la margen izquierda del Ebro, junto con un pequeño enclave en la ciudad de Logroño.

El territorio se estructura en tres unidades geomorfológicas claramente diferenciadas, que determinan la configuración de la actual red de carreteras, estructurada como un reflejo de la propia realidad geomorfológica de la región:



- **El Valle del Ebro**, al norte, se extiende sobre la llanura de la depresión del Ebro por debajo de los 800 m de altitud. Se trata de un espacio de suaves pendientes, que comprende el río Ebro y los tramos bajos de los ríos riojanos y en el que se concentra la mayor parte de la población y la actividad económica de la región. El paisaje está dominado por los cultivos agrícolas, quedando los bosques relegados casi exclusivamente a las formaciones de ribera.
- **Las Sierras Ibéricas**, al sur, formadas por una serie de sierras alineadas en sentido W-E que separan la depresión del Ebro de la meseta castellana y hacia el Este van disminuyendo progresivamente en altitud: Demanda (2.270 m), Urbión (2.228 m), Cebollera (2.146 m), Monterreal (1.758 m) y Alcarama (1.531 m). El relieve es muy accidentado debido a la existencia de fuertes pendientes, en general superiores al 20%. Los usos del suelo dominantes son los ganaderos y forestales: pastizales, matorrales y bosques, que mantienen una población muy escasa, con graves problemas de envejecimiento y despoblamiento.
- **El Piedemonte**, constituido por una serie de sierras de media altitud situadas en la franja de contacto entre la depresión del Ebro y las estribaciones de las sierras Ibéricas. Geológicamente se asocian a materiales duros (conglomerados y calizas) que dan lugar a roquedos de elevado valor faunístico.

Desde el punto de vista de organización territorial, limita al este con Aragón (provincia de Zaragoza), al norte con el País Vasco (provincia de Álava) y Navarra; y al sur y al oeste con Castilla y León (provincias de Soria y Burgos). Está integrada por una única provincia del mismo nombre y organizada en un total de 174 municipios, sin que exista una unidad administrativa intermedia, aunque tradicionalmente suelen agruparse en 6 comarcas: Rioja Alta, Rioja Media, Rioja Baja, Sierra Rioja Alta, Sierra Rioja Media y Sierra Rioja Baja.

Demográficamente, la Comunidad Autónoma cuenta con una población de 306.377 habitantes (datos INE a 1 de enero de 2006) y una densidad de población de 61,16 habitantes por km². Su capital, Logroño, con 147.036 habitantes, es la ciudad más poblada.

Al ser La Rioja una Comunidad Autónoma de carácter uniprovincial, la división de la titularidad de la red principal de carreteras se reparte entre la Administración Estatal y la Autonómica, que

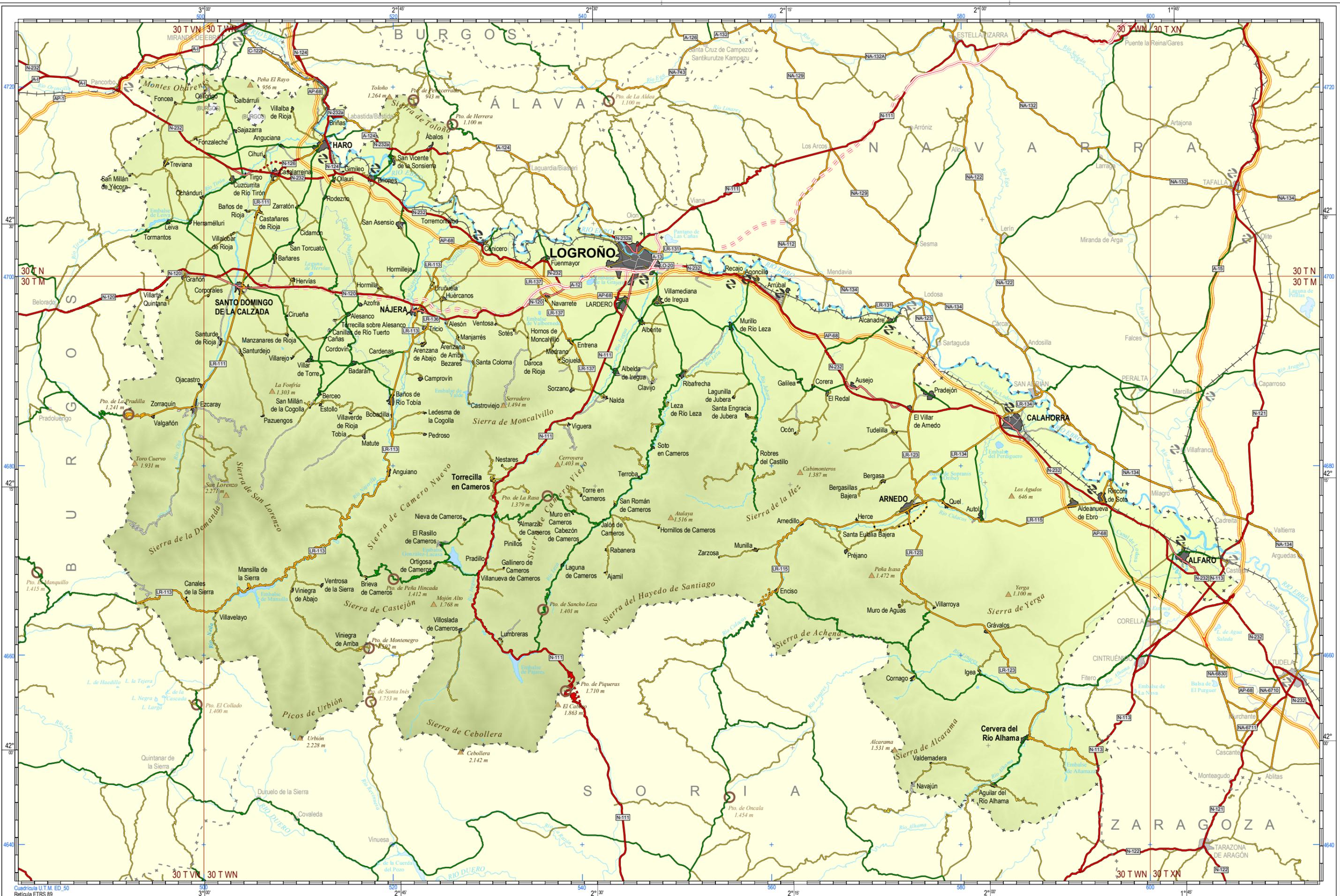


coexisten con caminos y otras vías dependientes de otros organismos o instituciones tales como Ayuntamientos, Medio Natural, etc... Es el caso de los caminos forestales, o de los caminos rurales de servicio a fincas, zonas regables, áreas deportivas, etc.

El conjunto de la red viaria, conforme a la *Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja*, Título I, Artículo 4º de la Red Autonómica, se estructura en tres niveles jerárquicos: Red Regional Básica, Red Comarcal y Red Local, cuyas longitudes se muestran en la siguiente tabla.

JERARQUÍA DE LA RED DE CARRETERAS DE LA RIOJA	Básica	295,85 km
	Comarcal	453,32 km
	Local	703,35 km
TOTAL LONGITUD RED AUTONÓMICA LA RIOJA		1.452,52 km

La Red de Carreteras del Estado en La Rioja, junto con la autopista AP-68 (vía rápida que comunica Bilbao con Zaragoza y articula la zona del alto Ebro), tiene como función principal enlazar Logroño con las capitales de las provincias colindantes y con el resto de la red nacional, soportar las mayores intensidades de tráfico y cumplir con la función complementaria de contribuir al equilibrio territorial al atravesar distintas comarcas e ir uniendo sus poblaciones y cabeceras. El resto de las carreteras tienen carácter regional, vertebran el territorio y aseguran una ordenación racional del mismo, conectando las distintas áreas comarcales, y potenciando las relaciones socioeconómicas entre ellas y con otras zonas integradas en regiones limítrofes. De esta manera se intentan corregir los efectos del aislamiento que sufren algunas áreas por los condicionantes orográficos, o su excesiva dependencia del corredor del Ebro.



Gobierno de La Rioja
 Dirección General de Política Territorial
 Sec. de Sistemas de Información Geográfica y Cartografía

Escala 1: 350.000 (Impresión A3)
 U.T.M. Zona 30 T Elipsoide Hayford Datum European 1950
 Información topográfica de base : Sistema de Información Geográfica

- | | | | | |
|---|---|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ---+--- Límite provincial --- U.T.M. 100x100 Km ---+--- Ferrocarril | <ul style="list-style-type: none"> Estación ferrocarril Láminas de agua Ríos y arroyos | <ul style="list-style-type: none"> Autopista Autovía C. nacional | <ul style="list-style-type: none"> C. autonómica 1º C. autonómica 2º C. autonómica 3º | <ul style="list-style-type: none"> Vial En construcción Pto. de montaña |
|---|---|---|--|--|

VÍAS DE COMUNICACIÓN
 Comunidad Autónoma de La Rioja



1.2.- Objetivos principales

La red viaria, como infraestructura esencial para la realización de las actividades de relación y transporte de La Rioja, deberá ser un instrumento estratégico de apoyo al proceso de ordenación y desarrollo regional. En consecuencia, el objetivo genérico del Plan es contribuir a la adecuada articulación y vertebración de La Rioja favoreciendo la ordenación equilibrada 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 **objetivos prioritarios** que pretende conseguir el Plan Regional de Carreteras se exponen los siguientes objetivos de carácter general, es decir, aquellos que no siendo exclusivos de la planificación sectorial de infraestructuras, pretenden promover condiciones favorables para el progreso económico y social de la región, con el fin de equiparar la calidad y nivel de vida de los riojanos con el resto de los españoles y europeos:

- **Eficiencia económica:** Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece 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:** Organizar el espacio físico regional por medio de la malla vial autonómica y corregir la descompensación que existe en La Rioja entre sus comarcas, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras N-120 (futura A-12) y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste, frente a las comarcas de la Sierra, alejadas de las vías de comunicación principales.
- **Uso del territorio:** Mejorar los accesos a todo tipo de áreas para utilizar sus recursos naturales bien en procesos productivos o en descanso y recreo.
- **Calidad de vida:** Favorecer el que los recursos de la población, tales como esfuerzo, tiempo y dinero se desvíen a usos personales más satisfactorios, ocio y disfrute, y reducir los impactos negativos que produce el tráfico y la carretera.



- **Integración nacional:** Mejorar y aumentar el número de puntos de unión con la red de carreteras del Estado, lo que integra la región en el conjunto del territorio nacional.
- **Organización y gestión:** Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración Autonómica, ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su red viaria.

Además, se plantean un conjunto de **objetivos específicos**, derivados de las características propias del territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja y de su red de carreteras, agrupados en cuatro categorías:

- **Desarrollo de política territorial**
 - . Mejorar la accesibilidad de los núcleos de población a la red viaria potenciando la función de las cabeceras de comarca como centros suministradores de servicios.
 - . Facilitar las relaciones entre el eje del Ebro y los valles que a él confluyen, tanto para acercar a los habitantes de éstos últimos al área que concentra las mayores y más importantes actividades regionales, como para facilitar a la población urbana de la ribera del Ebro el acceso a las áreas de montaña.
 - . Contribuir, junto a la Red Estatal, a la mejora de las comunicaciones con las provincias limítrofes.
 - . Vertebrar el territorio de la Comunidad a través de una malla que relacione adecuadamente las distintas áreas comarcales.
 - . Fomentar el desarrollo turístico de la región mediante la materialización de itinerarios que permitan el disfrute de los valores culturales, patrimoniales y ambientales de la región.
- **Funcionalidad**
 - . Mejorar el acceso por carretera a todos los núcleos de población.



- . Racionalizar y jerarquizar las distintas redes en que deben estructurarse las carreteras autonómicas a efectos de su adecuación funcional.
- . Facilitar la formación de itinerarios definidores de la malla principal de carreteras regionales, uniformizando, en lo posible, el tratamiento a dar a los distintos tramos que integren un itinerario.
- . Favorecer la fluidez, adecuando las características geométricas de las calzadas y los firmes de las carreteras al tráfico que han de soportar; todo ello dentro de las limitaciones que pueda imponer la orografía.
- . Mejorar la seguridad vial en el conjunto de las carreteras autonómicas, y, en especial, resolver la situación de los puntos más conflictivos.
- . Potenciar la intermodalidad y el transporte público, incidiendo sobre aquellos itinerarios utilizados por líneas regulares, o que sirven de enlace a otros modos de transporte.
- . Adecuar las características de aquellas carreteras en las que existe un elevado tráfico de vehículos agrícolas de fuerte concentración estacional, típica de una región cuya riqueza procede fundamentalmente del potencial agrícola.

. **Medio ambiental**

- . Mejorar la incorporación al paisaje de las carreteras autonómicas, tanto en las áreas rurales como en las urbanas, reduciendo los impactos negativos de la intrusión visual.
- . Coordinar los proyectos de construcción o reparación de carreteras con los objetivos de conservación de los espacios naturales protegidos existentes en La Rioja, especialmente los pertenecientes a la red Natura 2000.
- . Reducir en los núcleos urbanos el impacto ambiental causado por el tráfico de paso, mediante un tratamiento adecuado de las travesías de población y en su caso la construcción de variantes.



- . Dotar a las carreteras de un carácter más humano que permita desplazamientos amenos, especialmente en aquellos itinerarios en los que los valores ambientales del entorno permitan el disfrute de los mismos, mediante un adecuado tratamiento de márgenes, construcción de áreas de descanso, miradores, etc.

- **Instrumentales y de gestión**

- . Alcanzar el máximo nivel de coherencia con las normas y referencias, incluso internacionales, en materia de planificación y de sostenibilidad.
- . Conseguir el máximo nivel de consenso entre los intereses económicos, sociales y ambientales.
- . Promover la participación de las distintas Administraciones Públicas, de los representantes de los intereses sociales y de los propios ciudadanos en su concepción e implantación.
- . Fomentar la coordinación entre las distintas Administraciones en materia de carreteras, adaptando las distintas redes a las necesidades reales de los ciudadanos y posibilitando la planificación conjunta.
- . Procurar el máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes suprimiendo discontinuidades referentes a características de trazado, sección, afirmado y a sus niveles deseables de homogeneidad a lo largo de los itinerarios.
- . Establecer criterios para priorizar las inversiones en la red que ofrezcan mayores efectos estructurantes sobre el territorio.
- . Formular una adecuada programación de inversiones de acuerdo con los costes económicos que conlleva la ejecución del Plan y con las posibilidades de financiación.
- . Definir los cambios normativos necesarios para su impulso y ejecución, y para la adecuación de las actuaciones en materias de carreteras al resto de las políticas sectoriales implicadas.



1.3.- Relación con otros Planes o Programas

La Evaluación Ambiental del Plan requiere que, tras la presentación del mismo, se determine la situación ambiental de partida en La Rioja de manera que la aplicación del Plan se realice dentro de los criterios del desarrollo sostenible. Para ello, debe considerarse la conexión del Plan Regional de Carreteras con Planes y otras herramientas de gestión existentes en la Región, procurando la coordinación con las otras administraciones y los ciudadanos.

En este sentido, el Plan Regional de Carreteras puede afectar o ser afectado por otros planes o programas que incluyan actuaciones de mejora o ampliación en las infraestructuras de transporte en La Rioja, y que pueden, a su vez, modificar las características y utilización de otras infraestructuras cercanas. En estos planes, la planificación actual no contempla la construcción de nuevas vías de transporte distinta de las actuales, aunque sí el acondicionamiento y modernización de las existentes, lo cual ha sido tenido en cuenta en la actualización del Plan realizada. La relación con estos planes y programas debe materializarse mediante los procedimientos legales establecidos al efecto, tales como protocolos de actuación, convenios de colaboración y procedimientos de información mutua. Por su especial relevancia cabe citar:

- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)
- Planes de carreteras y transportes de las comunidades autónomas limítrofes
- Plan Hidrológico Nacional (2005)
- Plan Hidrológico del Ebro (CHE).
- Plan de accesos al área metropolitana de Logroño (en redacción).
- Estudio informativo carretera N-232 entre Alfaró Miranda de Ebro (en redacción).
- Estudios informativos para el tren de alta velocidad en La Rioja.

La planificación en materia de carreteras también afecta a otros planes sectoriales que regulan actividades que influyen o pueden ser influenciadas en algún grado por el correcto funcionamiento de la red de carreteras autonómica, bien por su vinculación al transporte por carretera de materias primas o mercancías, o bien por la necesidad de mantenimiento de un servicio que requiera desplazamientos. Las mejoras en la red de carreteras sólo afectan a sus instalaciones directamente de manera excepcional, pero pueden condicionar la ubicación de las mismas. En general, entre estos planes se encuentran todos aquellos que regulan actividades económicas y de servicios básicos:



- Programa de Desarrollo Rural de la Comunidad Autónoma de La Rioja (2007-2013).
- Inventario y Plan Energético de la Comunidad Autónoma de La Rioja (1997).
- Plan Director de Residuos de La Rioja 2007-2015 (actualmente en tramitación).
- Plan Director de las Actividades Mineras de la Comunidad Autónoma de La Rioja (PLAMINCAR) (2005).
- Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de La Rioja (PLATERCAR) (2004).
- Plan Director de abastecimiento de agua a poblaciones en la Comunidad Autónoma de La Rioja 2002-2015.
- Plan Director de Saneamiento y Depuración de La Rioja (2006-2015) (actualmente en tramitación).
- Plan Estratégico de Conservación del Medio Natural - Plan Forestal de La Rioja (2004).
- Plan Director de Transportes de La Rioja.

Asimismo, el Plan Regional de Carreteras interactúa con los Planes de ordenación territorial y urbanismo, a los que deben adecuarse las carreteras autonómicas y que deben establecer en su ordenación las reservas de suelo necesarias para la mejora de las mismas, así como reflejar las limitaciones urbanísticas asociadas. Para ello, la elaboración de los diversos planes, debe realizarse en coordinación con las administraciones titulares de las infraestructuras de carreteras, con objeto de compatibilizar su uso con la ordenación propuesta. Afectará por lo tanto a:

- Estrategia Territorial de La Rioja (en tramitación).
- Planes Generales Municipales.
- Plan Director del Aeropuerto de Agoncillo.
- Plan Especial del Alto Oja.



Por último, las actuaciones del Plan Regional de Carreteras que afecten al patrimonio cultural, histórico - artístico o ambiental de La Rioja, que cuente con medidas especiales de conservación establecidas en los planes aprobados al efecto, deberán compatibilizar sus características con las medidas de protección establecidas en los siguientes planes y espacios protegidos:

- Plan de Protección de los Monasterios.
- Plan de Protección del Camino de Santiago.
- Plan de Protección de Icnitas de La Rioja.
- Plan de Protección del Embalse González Lacasa.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Cebollera.
- Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de la Sierra de Cebollera.
- Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos del Ebro en Alfaro.
- Zonas Especiales de Conservación de Importancia Comunitaria pertenecientes a la red "Natura 2000".
- Reserva de la Biosfera de los valles del Leza, Jubera, Cidacos y Alhama.
- Plan de Recuperación del Águila-Azor perdicera en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja.
- Plan de recuperación del Cangrejo autóctono de río en La Rioja.
- Plan de recuperación de la Perdiz Pardilla en La Rioja.
- Plan de recuperación del Visón Europeo en La Rioja.



- Plan de Recuperación de la Androsela Riojana (Androsace Rioxana) en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Grosellero de roca (Ribes petraeum) en La Rioja.
- Plan de Recuperación del Loro o Laurel de Portugal (Prunus lusitanica subespecie Lusitanica) en La Rioja.

1.4.- Objetivos de Protección Ambiental

Son dos los principios fundamentales que guían las políticas basadas en el desarrollo sostenible:

- Buscar la mejora de la calidad de vida tanto de las generaciones actuales como de las futuras.
- Articular de forma equilibrada las dimensiones económica, social y ambiental, de modo que el crecimiento económico favorezca el progreso social y se haga de modo respetuoso con el medio ambiente; que las políticas sociales estimulen la economía y las políticas ambientales sean eficaces y rentables.

Y basándose en ellos se destacan tres objetivos esenciales para la consecución del desarrollo sostenible:

- El progreso social, la mejora de la calidad de vida basada en bienestar social, la calidad ambiental y la identidad cultural.
- Uso racional de los recursos, es decir, el aprovechamiento de los recursos que se lleve a cabo sin perjudicar a terceros y a través de una gestión prudente, que permita no sólo conservar y preservar el medio ambiente, sino también su recuperación y restauración en lo que sea posible.
- El desarrollo económico que permita un mayor equilibrio y estabilidad que la existente.



1.4.1.- Marco de referencia comunitario, nacional y regional

a) Marco de referencia comunitario

La Estrategia Comunitaria de 2001 para un Desarrollo Sostenible. Esta estrategia establece un marco político para permitir el desarrollo sostenible, es decir, para responder a las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras a la hora de satisfacer sus propias necesidades. Se basa en tres pilares - económico, social y medioambiental - que deben reforzarse mutuamente para garantizar dicho desarrollo sostenible. El objetivo de esta estrategia, que añade una dimensión medioambiental a la política comunitaria, es servir de catalizador ante la opinión pública y los responsables políticos para influir en el comportamiento del conjunto de la sociedad.

La Política Comunitaria de Medio Ambiente. El *VI Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente 2001-2010* está basado en la Comunicación de la Comisión: “Medio Ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos. **COM (2001) 31 final**”, y constituye uno de los principales referentes en materia medioambiental en la Unión Europea.

El VI Programa fue adoptado por la *Decisión 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 2002*, y plantea las siguientes áreas y objetivos generales:

- **Intentar resolver el cambio climático:** Estabilizar las concentraciones atmosféricas de gases de efecto invernadero hasta un nivel que no provoque variaciones no naturales en el clima terrestre.
- **Naturaleza y Biodiversidad, proteger un recurso único:** Proteger y restaurar el funcionamiento de los sistemas naturales y detener la pérdida de biodiversidad en la Unión Europea y en el mundo; proteger los suelos contra la erosión y la contaminación.
- **Medio Ambiente y Salud:** Conseguir un nivel de calidad medioambiental tal que las concentraciones de contaminantes de origen humano, incluidos distintos tipos de radiación, no tengan efectos ni riesgos significativos sobre la salud humana
- **Utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos:** Conseguir que el consumo de recursos renovables y no renovables no supere la capacidad de carga del



medio ambiente; disociar consumo y crecimiento económico mediante un aumento notable de la eficiencia de los recursos, la desmaterialización de la economía y la prevención de los residuos.

Entre las acciones propuestas en la *Decisión 1600/2002/CE* con el fin de alcanzar dichos objetivos, se encuentran algunas que pueden considerarse de aplicación directa en la planificación de las infraestructuras de transportes:

- Integrar los objetivos del cambio climático en las distintas políticas comunitarias, especialmente en las políticas de energía y transporte.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por medio de medidas específicas con el fin de mejorar la eficiencia energética, utilizar mejor las energías renovables, fomentar los acuerdos con la industria y ahorrar energía.
- Aplicar la legislación medioambiental, principalmente en los ámbitos del agua y del aire.
- Proteger, conservar y restaurar los paisajes.
- Garantizar la aplicación de las normas sobre calidad del aire y definir una estrategia sobre la contaminación atmosférica.
- Adoptar y aplicar la *Directiva* sobre el ruido.
- Diseño de una estrategia de reciclado de residuos.

b) Marco de referencia nacional

- **El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT).** El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte es el instrumento que ha de asegurar la coherencia entre las prioridades comunitarias, nacionales y regionales. Su elaboración la ha realizado el Ministerio de Fomento, y en él se establecen los siguientes objetivos ambientales:
 - . Disminución de los impactos globales respecto al cambio climático (emisión de NOx).



- . Mejora de los niveles de calidad del aire.
 - . Identificación de “ámbitos territoriales sensibles”.
 - . Integración con las políticas de ordenación territorial y de protección de la naturaleza.
 - . Seguridad del transporte.
 - . Disminución del consumo energético.
 - . Fomento del consumo de combustibles alternativos.
 - . Disminución de la congestión.
 - . Fomento del transporte colectivo. Impulso de los servicios de transporte interurbano.
- **Estrategia Española de Desarrollo Sostenible (EEDS).** Su objetivo es diseñar líneas de actuación dirigidas a la protección de la atmósfera, calidad del aire, agua, suelo, naturaleza y salud. En esta estrategia se establece que para lograr un transporte más sostenible en España, el objetivo principal es optimizar energéticamente y ambientalmente las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías. Por ello, los objetivos a alcanzar desde un punto de vista de eficiencia son:
- . Lograr un mayor equilibrio modal en el transporte interurbano.
 - . Reducir la congestión en el ámbito urbano.
 - . Reducir la tasa de accidentalidad en carretera.
 - . Disminuir los niveles de ruido generado por las actividades de transporte.
- **Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-2012 (E4) del Plan Nacional de Derechos de Emisión.** Contempla medidas para cada uno de los principales sectores involucrados, entre los que cabe mencionar, para el sector del transporte, la gestión del tráfico en entornos congestionados, imposición de peajes urbanos, potenciación del transporte no motorizado, logística del transporte de mercancías en la ciudad, limitación de los aparcamientos, calmado del tráfico, mejora y ampliación de los servicios de transporte público.
- **II Programa Nacional de Reducción de Emisiones.** Su desarrollo se realiza en aplicación de la Directiva 2001/81/CE, sobre techos nacionales de emisión, y presenta algunas de las medidas aprobadas para reducir las emisiones de contaminantes: incentivo del uso de biocarburantes, y vehículos menos contaminantes, planes de movilidad sostenible (urbana e interurbana), apoyo al transporte de mercancías por



ferrocarril, mayor participación de los medios colectivos en el transporte por carretera, conducción eficiente de los vehículos.

c) Marco de referencia autonómico

- **Bases para la Estrategia de Desarrollo Sostenible de La Rioja.** Define como objetivos prioritarios: promover un medio ambiente saludable, impulsar una sociedad dinámica y potenciar una economía competitiva. Para ello, en el documento de debate aprobado, se proponen, entre otras, las siguientes líneas de actuación:
 - . Creación de infraestructuras regionales para el sector transporte que se adapten a la demanda de la población y su evolución demográfica favoreciendo la economía de los núcleos rurales y territoriales. Para solventar el problema de la accesibilidad deficiente en La Rioja a nivel regional, estatal e internacional se propone mejorar el transporte por vía férrea como el sistema de comunicación más sostenible.
 - . Priorización de las inversiones de los recursos. Al igual que en la mayoría de los sectores contemplados en este documento, la planificación es un factor clave por lo que priorizar las inversiones de los recursos se plantea como una medida práctica y en función de las necesidades reales.
 - . Planificación sectorial de transporte y medio ambiente. La movilidad es un factor clave en el funcionamiento de las actividades y del desarrollo social que requiere la elaboración de un plan sobre el transporte y medio ambiente para la Rioja que integre otras estrategias sectoriales y considere necesario la optimización y adaptación ambiental de infraestructuras existentes así como una racionalización de las infraestructuras.
- **Estrategia Regional frente al Cambio Climático 2008-2012.** Recoge 72 medidas de actuación en ocho áreas prioritarias. Las principales propuestas para el sector del transporte son las siguientes: mejora de las redes de carretera (incluyendo el acceso al área metropolitana de Logroño), refuerzo del transporte colectivo, incorporación de vehículos menos contaminantes al transporte colectivo, apoyo a la implantación de sistemas integrados de gestión medio ambiental en el sector del transporte.



1.4.2.- Selección de objetivos ambientales en relación con el Plan y contribución del Plan a los mismos

Para la definición de los objetivos ambientales y la valoración de la sostenibilidad de la “Revisión y Actualización del Plan Regional de Carreteras de La Rioja” de la Comunidad Autónoma de la Rioja se han relacionado los Principios, Objetivos y Áreas de actuación prioritaria establecidos en las políticas de protección ambiental y desarrollo sostenible descritos en el epígrafe previo, dentro de los marcos de referencia comunitario, nacional y regional, con los objetivos principales y específicos del propio Plan de Carreteras reflejados en el apartado anterior correspondiente, concretándose la contribución de estos últimos al cumplimiento de aquellos, de forma sintética, como sigue:

- 1.- **Contribuir a la vertebración y desarrollo armónico y equilibrado del territorio y mejora de la accesibilidad.** Frenando los desequilibrios territoriales. Otorgando preferencia a las actuaciones en la red que ofrece mayores efectos estructurantes sobre el territorio y mejoran la accesibilidad de las comarcas y núcleos urbanos.
- 2.- **Primar el acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, frente a la construcción de otras nuevas, por su menor impacto ambiental.** Máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes suprimiendo discontinuidades y disfuncionalidades referentes a características de trazado, sección, afirmado y a sus niveles deseables de homogeneidad a lo largo de los itinerarios.
- 3.- **Protección de la atmósfera: calidad del aire y ruido.** Reduciendo las emisiones contaminantes a la atmósfera tanto de contaminantes atmosféricos como de ruido mediante la introducción de mejoras funcionales en las carreteras que disminuyan las congestiones de tráfico, homogenicen las velocidades de circulación y mediante la utilización de firmes adecuados.
- 4.- **Mejorar la eficiencia energética.** Minimizando el consumo energético y de combustibles mediante la introducción de mejoras en la red de carreteras que acorten las distancias y tiempos de viaje, y procuren el funcionamiento de los vehículos en un régimen de menor consumo energético.



- 5.- **Protección del medio natural biótico y de la biodiversidad: vegetación, fauna, hábitats y espacios naturales protegidos.** Evitando o reduciendo al máximo la afección a especies y hábitats, con especial énfasis a aquellos prioritarios por su alto valor ecológico o fragilidad, y/o que gozan de protección (LICs, ZEPAs, Humedales Rámsar, Parques y Reservas Naturales, etc.).

- 6.- **Protección del medio natural abiótico: recursos edáficos (uso y consumo de suelo).** Evitando o reduciendo al mínimo la ocupación de suelo, seleccionando las zonas más adecuadas para la localización de actuaciones del Plan, minimizando vertidos y contaminación del suelo, evitando actividades que puedan causar erosión, creación de canteras y vertederos, etc.

- 7.- **Protección del medio natural abiótico: recursos hídricos.** Minimizando vertidos al agua, evitando cruces y afecciones a cauces hídricos, capa freática, aguas de escorrentía, ramblas, barrancos, etc., así como las afecciones que puedan modificar los niveles de calidad del agua aceptables para la salud humana.

- 8.- **Protección del paisaje.** Mejorando la incorporación al paisaje de las carreteras autonómicas, tanto en las áreas rurales como en las urbanas, reduciendo los impactos negativos de la intrusión visual. Minimizando el impacto sobre el paisaje y adoptando las medidas necesarias (restauración vegetal de desmontes y taludes, integración de canteras y vertederos en el diseño de las carreteras, etc.). Fomentando el conocimiento y disfrute del patrimonio natural paisajístico, aumentando la amenidad de la red de carreteras y muy en especial de las carreteras de montaña mediante un adecuado tratamiento de márgenes, áreas de descanso, miradores, etc. que realce su utilización turística.

- 9.- **Protección del patrimonio histórico-cultural.** Evitando afecciones a elementos del patrimonio histórico y cultural, así como los bienes culturales, históricos y artísticos, e incorporando elementos patrimoniales en los proyectos, implantando la señalización que permita el disfrute de los valores culturales, patrimoniales y ambientales de la región.

- 10.- **Sostenibilidad social: Protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.** Generando empleos directos e indirectos, potenciando las zonas del medio



rural, reduciendo en los núcleos el impacto ambiental causado por el tráfico de paso mediante un tratamiento adecuado de las travesías de población y en su caso la construcción de variantes que darán lugar a una reducción de la contaminación acústica y atmosférica, de la siniestralidad y accidentalidad, de los tiempos de viaje dedicados al transporte, costes, etc.

11.- Fomento de la participación institucional y pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible. Fomentando la incorporación de los ciudadanos, empresas y de los agentes sociales en la toma de decisiones.

12.- Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y Gestión de residuos. Fomentando el uso materiales reciclados y reutilizados, minimizando el uso de materiales tóxicos y sustancias peligrosas, la producción de residuos destinados a la eliminación definitiva y de residuos peligrosos. Gestión adecuada de los residuos.