

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

19912 *Resolución de 2 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo autovía A-68, límite provincial de Navarra con La Rioja-límite provincial de La Rioja con Araba/Álava.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6, apartado a), del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden ARM/939/2011, de 13 de abril, sobre delegación de competencias en el ámbito del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular, por delegación de la Ministra, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

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

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto, justificación y localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la dotación de una infraestructura para completar el itinerario en autovía entre Zaragoza y Bilbao, aumentando la capacidad del corredor del Ebro en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El proyecto se desarrolla entre los límites provinciales de Navarra con La Rioja y de La Rioja con Araba/Álava. El ámbito de estudio abarca más de treinta términos municipales la mayoría de ellos en la Comunidad Autónoma de La Rioja: Agoncillo, Alberite, Aldeanueva de Ebro, Alfaro, Arrubal, Ausejo, Briones, Calahorra, Cenicero, Corera, El Redal, Villamediana de Iregua, Villar de Arnedo, Entrena, Fuenmayor, Galilea, Gimileo, Haro, Lardero, Logroño, Murillo de Río Leza, Navarrete, Ocón, Ollauri, Pradejón, Rincón de Soto, Rodezno, San Asensio, Torremontalbo, Villamediana de Iregua, etc. Los municipios afectados en el País Vasco se encuentran en la provincia de Araba/Álava: Lantarón, Ribera Alta, etc. Otros municipios afectados como Milagros, Castejón, Corella, etc se encuentran en la Comunidad Foral Navarra.

La zona de estudio se ha dividido en seis tramos en los que se han definido 16 ejes de trazado. La longitud total aproximada se estima entre 102 a 113 km de longitud según las alternativas y la velocidad de proyecto prevista es de 100/120 km/h.

Los tramos en los que se ha dividido el área de estudio y sus correspondientes alternativas se sintetizan en el siguiente cuadro:

Tramo I

Inicio.	P.K. 329+500 de la N-232 (en la Comunidad Foral de Navarra).		
Final.	P.K. 351+000 de la N-232 (en la Comunidad Autónoma de La Rioja).		
Alternativas.	Alternativa N-232.	22.403 metros.	Tras aprovechar la actual N-232, rodea Rincón de Soto por el sur.
	Alternativa Norte.	22.604 metros.	Tras aprovechar la actual N-232, rodea Rincón de Soto por el norte.

Tramo II

Inicio.	P.K. 351+000 de la N-232.		
Final.	P.K. 369+500 de la N-232 (Inicio de la variante de Villar de Arnedo).		
Alternativas.	Alternativa N-232.	17.592 metros.	Tras primera parte común, atraviesa Calahorra por el corredor de la N-232.
	Alternativa Norte.	20.391 metros.	Tras una primera parte común, rodea Calahorra por el Norte.
	Alternativa Sur.	18.908 metros.	Tras una primera parte común, rodea Calahorra por el Sur.

Tramo III

Inicio.	P.K. 373+000 de la N-232 (final de la Variante de Villar de Arnedo).		
Final.	P.K. 384+500 de la N-232.		
Alternativas.	Alternativa N-232.	10.973 metros.	Rodea Ausejo por el corredor de la N-232, aprovechando su trazado.
	Alternativa Norte.	10.749 metros.	Rodea Ausejo por el Norte, presentando un nuevo trazado.

Tramo IV

Inicio.	P.K. 384+500 de la N-232.		
Final.	P.K. 418+000 de la N-232 (Inicio de la Variante de Fuenmayor).		
Alternativas.	Alternativa Sur 1.	33.445 metros.	Rodea Logroño por el Sur, a una mayor distancia que la Alt. AP-68.
	Alternativa Sur 2.	33.189 metros.	Rodea Logroño por el Sur, a una mayor distancia que la Alt. AP-68.
	Alternativa AP-68.	32.926 metros.	Aprovecha el trazado de la actual AP-68 en la práctica totalidad del tramo.

Tramo V

Inicio.	P.K. 427+000 de la N-232 (final de la Variante de Fuenmayor).		
Final.	P.K. 441+500 de la N-232 (Inicio de la "Variante de Briones").		
Alternativas.	Alternativa N-232.	12.204 metros.	Rodea Torremontalbo aprovechando buena parte de la actual N-232.
	Alternativa Sur.	12.271 metros.	Rodea Torremontalbo por el Sur, proponiendo un trazado nuevo.

Tramo VI

Inicio.	P.K. 444+300 de la N-232 (final de la Variante de Briones).		
Final.	P.K. 46+000 de la N-124 (límite autonómico entre La Rioja y País Vasco).		
Alternativas.	Alternativa N-124.	7.504 metros.	Atraviesa Haro por el norte, siguiendo la actual N-124.
	Alternativa Sur.	12.454 metros.	Rodea Haro por el sur, siguiendo un trazado paralelo a la AP-68.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Geomorfología. El corredor de trazado se desarrolla a lo largo del Valle del Ebro. La Ribera del Ebro es una franja aluvial modelada por procesos fluviales y donde, por desbordamiento del caudal, se ha aplanado su estructura. Los antiguos llanos de inundación abandonados por encajamiento fluvial, constituyen el rasgo geomorfológico habitual en las márgenes del río Ebro. Esta depresión se encuentra circunscrita al sur por la Cordillera Ibérica, Sierras de La Demanda y Cameros, al noroeste por la Cordillera Cantábrica, Montes Obarenes de Toloño y Cantabria y al norte por las zonas más externas del Pirineo.

Hidrogeología e hidrología. Los seis tramos de autovía, con sus respectivas alternativas, cruzan con una dirección aproximada de noroeste-sureste al río Ebro, siendo el sentido de la escorrentía de las cuencas afectadas de suroeste-noreste. Entre los cursos fluviales que cruzan la infraestructura destacan los ríos Alhama, Cidacos, Leza, Iregua, Najerilla y Tirón. Los corredores de estudio discurren sobre o junto al acuífero 62 - aluvial del río Ebro y afluentes. Además en la zona norte (Sierra de Obarenes - Cantabria) se atraviesan los acuíferos 64 - Cretácico de Lora y Sinclinal de Vallarcayo y 65- Paleoceno del Condado de Treviño y Mesozoico de La Sierra de Cantabria. Los canales de Lodosa y del Najerilla también resultan atravesados por la autopista.

Espacios naturales protegidos. El único espacio natural que se encuentra en la zona de estudio es el Lugar de Importancia Comunitaria Sotos y Riberas del Ebro (ES2300006). Se encuentra próximo el Lugar de Importancia Comunitaria y Zona de Especial Protección para las Aves Obarenes - Sierra de Cantabria.

Dentro del ámbito de estudio se encuentra la Reserva Natural de los Sotos del Ebro en Alfaro y los siguientes espacios pertenecientes al Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja: Camino de Santiago, Embalse de La Grajera, Los Agudos, Embalse del Perdiguero, Cortados de Aradón, Huerta de Agoncillo- Arrubal, Huerta de Cenicero, Huerta de Varea, Huertas del Cidacos, Huertas del Iregua, Huertas del Leza, Huertas del Najerilla, Dehesa de Navarrete, Tamarizal de Ausejo, Isla-soto de Briones, Isla-soto de Buicio, Soto de Los Americanos, Soto de San Martín, Sotos de Alfaro, Leza-Cidacos, Montes Obarenes-Sierra de Toloño.

En la zona estudiada hay presencia de los hábitats de interés comunitario 1520 * Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*) y 6220 * Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, ambos incluidos como prioritarios en el Anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Entre los hábitats no prioritarios, cabe destacar la presencia del hábitat 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, asociado al río Ebro.

En el término municipal de Calahorra se encuentra la zona húmeda de La Degollada, se trata de un humedal construido por la Confederación Hidrográfica del Ebro con el fin de ser utilizado por la avifauna autóctona

Por último, se encuentran unos 14 montes de utilidad pública en la Comunidad Riojana.

Vegetación. El área de estudio está ocupada fundamentalmente por cultivos, en menor medida pastizales y de forma dispersa áreas de matorral mediterráneo, bosquetes de pino carrasco, algún pequeño rodal de encinar y vegetación de ribera y choperas productivas en el entorno de los cauces de mayor entidad. Destacan varios árboles o grupos de árboles que por sus características han sido catalogados como singulares, algunos de ellos incluidos en el Inventario de Árboles Singulares de La Rioja, son los siguientes: Árbol de Pitas, Alciplé o Manto de La Virgen, Ciprés de D. Ramiro, Árbol de La Fuente, Plátano de Torremontalbo, Álamo de La Grajera, Álamos de Rodríguez de La Fuente, Roble de Torremontalbo, Sequoias de Bodegas Bilbaínas y Tamariz de Matacanal.

Fauna. Entre las especies presentes en la zona de estudio resulta reseñable la presencia de sisón común y visón europeo, especies clasificadas como en peligro de extinción según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna Silvestre de La Rioja y que cuentan con planes para su recuperación en La Rioja. En el término municipal de Logroño existen dos áreas de interés especial para el visón europeo

y otra coincidente con el Lugar de Interés Comunitario Sotos y riberas del Ebro. Es posible encontrar comunidades de águila azor-perdicera, especie catalogada como en peligro de extinción según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna Silvestre de La Rioja en el Lugar de Interés Comunitario Obarenes - Sierra de Cantabria.

Patrimonio y paisaje cultural. En el corredor objeto de estudio existen varios elementos integrantes del patrimonio cultural. Es de destacar la presencia del Camino de Santiago con diversas variantes, la Vía de Italia in Hispanias y varias calzadas romanas. En el área de estudio se han detectado alrededor de 350 yacimientos arqueológicos. Entre los bienes patrimoniales que se encuentran en el ámbito de estudio hay cuevas, bodegas, molinos, puentes, ermitas y castillos que tienen la consideración de Bienes de Interés Cultural.

El territorio atravesado por las distintas alternativas de trazado es muy homogéneo paisajísticamente. Se trata campiñas situadas en la depresión del Ebro en las que el cultivo más característico es el viñedo, ello ha motivado que la Comunidad Autónoma de la Rioja proponga su reconocimiento como paisaje cultural ante la UNESCO.

Vías pecuarias. A lo largo del corredor objeto de estudio se encuentran mas de sesenta vías pecuarias entre las que destacan las siguientes: Cañada Real de Valdejimena, Cañada Real de Valcaliente, Cañada Real de Ordoyo, Cañada Real de Autol, Cañada Real de Ordoyo, Cañada Real del Portillo Tudelilla al Pte San Adrián, Cañada Real Soriana Oriental, Cañada Real de Santa Coloma y Cañada Real de Santa Coloma.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 24 de octubre de 2007, al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento comprensivo del proyecto Autovía A-68, límite provincia de Navarra con La Rioja-Miranda de Ebro (Burgos).

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 11 de enero de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento comprensivo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	-
Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	-
Dirección de Ordenación del Territorio de la Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Aguas del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	X
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	X
Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.	X
Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de La Rioja.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.	-
Dirección General de Calidad Ambiental de la Vicepresidencia y Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.	-
Dirección General de Política Territorial de la Vicepresidencia y Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja.	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Obras Públicas del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Diputación Foral de Navarra.	X
Dirección General de Cultura de la Diputación Foral de Navarra	
Dirección General de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Desarrollo Rural y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Navarra.	X
Delegación de Gobierno en el País Vasco.	
Delegación de Gobierno en La Rioja	X
Delegación de Gobierno en Castilla y León.	-
Delegación del Gobierno en Navarra	-
Diputación Provincial de Burgos.	-
Confederación Hidrográfica del Ebro	-
ADIF	-
Ayuntamiento de Albelda	-
Ayuntamiento de Bañón	X
Ayuntamiento de Villanueva de Ávila	-
Ayuntamiento de Ameyugo.	-
Ayuntamiento de Bugedo	-
Ayuntamiento de Miranda de Ebro.	-
Ayuntamiento de Castejón	X
Ayuntamiento de Andosilla	-
Ayuntamiento de Azagra	-
Ayuntamiento de Bargota	-
Ayuntamiento de Corella	-
Ayuntamiento de Funes	X
Ayuntamiento de Lodosa	-
Ayuntamiento de Mendavia	-
Ayuntamiento de Milagro	X
Ayuntamiento de San Adrián	-
Ayuntamiento de Sartaguda	-
Ayuntamiento de Sesma	-
Ayuntamiento de Viana	-
Ayuntamiento de Armiñón	-
Ayuntamiento de Berantevilla.	-
Ayuntamiento de Elciego	-
Ayuntamiento de Elvillar/Bilar.	-
Ayuntamiento de Labastida	-
Ayuntamiento de Laguardia	-
Ayuntamiento de Lantarón	-
Ayuntamiento de Lapuebla de Labarca	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Moreda de Álava	-
Ayuntamiento de Navaridas	-
Ayuntamiento de Oyón/Oion	-
Ayuntamiento de Ribera Alta	X
Ayuntamiento de Ribera Baja/Erribera Beitia	-
Ayuntamiento de Samaniego	-
Ayuntamiento de Yécora/Lekora	-
Ayuntamiento de Zambrana	-
Ayuntamiento de Ábalos	-
Ayuntamiento de Agoncillo	-
Ayuntamiento de Alberite	-
Ayuntamiento de Alcanadre	-
Ayuntamiento de Aldeanueva de Ebro	-
Ayuntamiento de Alfaro	X
Ayuntamiento de Anguciana	-
Ayuntamiento de Arnedo	-
Ayuntamiento de Arrúbal	X
Ayuntamiento de Ausejo	-
Ayuntamiento de Autol	-
Ayuntamiento de Briñas	-
Ayuntamiento de Briones	-
Ayuntamiento de Calahorra	X
Ayuntamiento de Casalarreina	-
Ayuntamiento de Cellerigo	-
Ayuntamiento de Cenicero	X
Ayuntamiento de Cihuri	-
Ayuntamiento de Clavijo	-
Ayuntamiento de Corera	-
Ayuntamiento de Cuzcurrita de río Tirón	-
Ayuntamiento de Entrena	-
Ayuntamiento de Fuenmayor	-
Ayuntamiento de Galbárruli	-
Ayuntamiento de Galilea	-
Ayuntamiento de Gimileo	-
Ayuntamiento de Haro	-
Ayuntamiento de Hormilla	-
Ayuntamiento de Hormilleja	-
Ayuntamiento de Moncalvillo	-
Ayuntamiento de Huércanos	-
Ayuntamiento de Lagunilla del Jubera	-
Ayuntamiento de Lardero	-
Ayuntamiento de Logroño	X
Ayuntamiento de Medrano	-
Ayuntamiento de Murillo de río Leza	-
Ayuntamiento de Nájera	-
Ayuntamiento de Navarrete	-
Ayuntamiento de Ocón	-
Ayuntamiento de Ollauri	-
Ayuntamiento de Pradejón	-
Ayuntamiento de Quel	-
Ayuntamiento de El Redal	-
Ayuntamiento de Ribafrecha	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Rincón de Soto	X
Ayuntamiento de Rodezno	X
Ayuntamiento de Sajazarra	–
Ayuntamiento de San Asensio	X
Ayuntamiento de San Vicente de la Sonsierra	–
Ayuntamiento de Santa Engracia del Juber	–
Ayuntamiento de Sotés	–
Ayuntamiento de Torremontalbo	X
Ayuntamiento de Tudelilla	–
Ayuntamiento de Uruñuela	–
Ayuntamiento de Ventosa	–
Ayuntamiento de Villalba de Rioja	–
Ayuntamiento de Villamediana de Iregua	X
Ayuntamiento de El Villar de Arnedo	–
Ayuntamiento de Zarratón	–
Asociación Defensa y Estudio de la Naturaleza (ASDEN)	–
Asociación Landazuria	–
WWF/Adena	–
SEO	–
Greenpeace	–
Ecologistas en Acción	–
Amigos de la Tierra	–
Asociación Ecologistas en Acción de Castilla y León	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas fueron los siguientes:

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino indicó que el proyecto puede tener repercusiones sobre la Red Natura 2000 y deberá ser contemplada la alternativa 0 de no actuación. En todo caso se deberán analizar con especial detalle las soluciones técnicas a tomar en los cruces de cursos fluviales designados como Lugar Interés Comunitario. Por otra parte, indica que los pasos de fauna deberían diseñarse siguiendo los criterios establecidos por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Por último estima imprescindible evaluar el carácter acumulativo de las infraestructuras lineales presentes en la zona.

La Dirección General de Política Territorial de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja informa, que desde el punto de vista ambiental, es menos impactante el aprovechamiento de las infraestructuras existentes con el desdoblamiento de las carreteras N-232 y N-124 o la liberación del peaje de la AP-68. Seguidamente analiza las soluciones planteadas para cada uno de los seis tramos. Además, considera que el proyecto debería coordinarse con el Corredor de conexión del Eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo, Autopista dos Mares, tramo A-67 – Miranda de Ebro.

La Dirección General de Cultura del Gobierno de La Rioja, considera necesario llevar a cabo una prospección arqueológica intensiva de la alternativa de trazado, a fin de establecer las medidas oportunas una vez valorados los resultados de dicha prospección.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco indica que el proyecto afecta a la Comunidad Autónoma Vasca en el tramo IV e informa sobre las repercusiones sobre la biodiversidad de la alternativa corredor N-124, concretamente los LICs Sierra Cantabria, río Ebro, río Zadorra, río Balas, río Ayuda y ZEPA Sierras meridionales de Álava, los hábitats de interés comunitario de 91E0* Bosques aluviales de *Alnus Glutinosa* y *Fraxinus*

excelsior 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, los planes de gestión para la nutria y visón, la importancia del río Ebro para conservación de la garza imperial y el martinete común, especies como el quebrantahuesos y el águila azor- perdicera, especies de fauna y flora y otros espacios de interés. También indicó que el proyecto debe analizar las repercusiones sobre la conectividad ecológica y los objetivos de la Red de Corredores Ecológicos.

La Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco consideró la importancia de la gestión de residuos y la prevención y corrección de la contaminación del suelo de acuerdo con la normativa vigente.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco informa que el proyecto deberá tener en cuenta los numerosos elementos patrimoniales y zonas arqueológicas, también considera deseable la realización de un seguimiento arqueológico.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra considera que deben de tenerse en cuenta los proyectos para la conexión de la LO-20 y la N-232 con la autovía Pamplona-Logroño, tramo: Recajo-Logroño y la Autovía A-15: Soria (Este)-Tudela, la mejora de la conexión con Navarra y la existencia del Camino de Santiago en Navarra.

El Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra aprecia que solo la alternativa norte del tramo IV afecta al territorio de la Comunidad Foral y que esta alternativa hubiera generado afecciones sobre el Camino de Santiago.

Los organismos consultados de la Junta de Castilla y León se pronuncian demandando la ampliación de la zona de estudio unos kilómetros hacia el sur, hasta la carretera N-232, así como la inclusión de alternativas que conectasen la AP-68 y la AP-1, siguiendo el corredor de la citada N-232. Desde la Consejería de Medio Ambiente informan de los espacios pertenecientes a Red Natura, hábitats y especies de interés y sobre los contenidos a incluir en el estudio de impacto ambiental. Desde el punto de vista del patrimonio cultural indican la necesidad de hacer una estimación de la incidencia del proyecto sobre el patrimonio arqueológico y etnológico, y si pudiera afectar a bienes de interés cultural ó inventariados será preceptiva la autorización de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural.

El Ayuntamiento de Logroño informa que la opción denominada AP-68 es la que tiene menor impacto. El grupo municipal del Partido Popular se pronuncia en este mismo sentido y considera que se debe ampliar un carril más por cada sentido y realizar nuevos accesos.

El Ayuntamiento de Villamediana de Iregua expresa la enorme incidencia que tienen las alternativas propuestas en el suelo de especial protección Huertas del Iregua y opta por liberar la AP-68 y dotar de un acceso al núcleo urbano.

El Ayuntamiento de Arrúbal informa que el tramo IV afecta a su municipio y que se deben resolver de manera adecuada los accesos al casco urbano, al Polígono Industrial de Sequero y a la Zona de Interés Regional Lógica. Consideran que se debían estudiar de manera conjunta todos los proyectos que se van a desarrollar en esta zona.

El Ayuntamiento de Rodezno consideró que debido a la interrelación con el proyecto Tramo A-67 – Miranda de Ebro del Corredor de conexión del eje Cantábrico con el Valle del Ebro y Mediterráneo Autopista dos Mares, se debe de hacer en el análisis de alternativas y una comparativa de detalle desde el punto de vista ambiental, socioeconómico, constructivo y funcional.

El Ayuntamiento de Torremontalbo dijo que en los condicionantes ambientales no se había tenido en cuenta la baja capacidad de acogida de espacios donde se encuentran los árboles singulares de Torremontalbo, el núcleo urbano y las instalaciones de Bodegas Amézola de la Mora, S.A.

El Ayuntamiento de Alfaro considera que el tramo I del corredor afecta al Plan General Municipal, concretamente al proyecto de urbanización del Polígono Industrial de la Senda, también incide en parcelas en las que se está ejecutando un pantano promovido por el

Sindicato de Riegos del río Alhama, por último indica que el corredor atraviesa suelo calificado como no urbanizable de protección especial del entorno de la Ermita del Pilar.

El Ayuntamiento de Calahorra indicó que el corredor sur afecta a espacios de belleza paisajística y de gran valor ambiental, mientras que el corredor norte afecta a la zona inundable del Ebro. Considera necesario centrar los estudios en soluciones acomodadas a la red viaria existente.

El Ayuntamiento de Rincón del Soto considera mas adecuado el corredor sur.

El Ayuntamiento de Cenicero y el Ayuntamiento de San Asensio consideran que la opción ambiental mas viable el aprovechamiento del actual trazado de la CN-232.

El Ayuntamiento de Lantarón responde que el proyecto debe valorar los efectos negativos, disponer medidas compensatorias y considerar los efectos económicos y el bienestar social. Además de evaluar los efectos sobre la fauna y el paisaje.

El Ayuntamiento de Milagro remite un análisis exhaustivo con la propuesta para la conexión entre los municipios de Milagro y Alfaro.

El Ayuntamiento de la Ribera Alta considera que el trazado afecta a zonas de la Red Natura 2000 y que puede haber afecciones a la fauna y al paisaje.

El Ayuntamiento de Funes informa que el proyecto afecta de forma tangencial el corredor norte del tramo I.

3.1.3 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 remitió al promotor con fecha de 8 de abril de 2008, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

Posteriormente, como complemento al anterior traslado de consultas y como consecuencia del documento ambiental presentado por la Dirección General de Carreteras para ampliar el área de estudio al objeto de conectar la autovía A-68 con la autovía A-15, se remiten al promotor el resultado de las consultas realizadas y los aspectos más relevantes que debería incluir adicionalmente en el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Recepción de estudio de impacto ambiental y expediente de información pública. Con fecha 10 de marzo de 2010, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente para proceder a la preceptiva declaración de impacto ambiental. Una vez analizada la misma se comprueba que hay carencias en el trámite previsto en el artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, lo que se comunica al promotor al objeto de subsanar estas deficiencias. El expediente completo fue remitido el 15 diciembre 2010.

3.2.2 Información pública. Resultado.—Con fecha 24 de abril de 2009 se publica en el B.O.E. núm. 100 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja, por el que se somete a información pública el estudio informativo del proyecto Autovía A-68, tramo LP de Navarra con La Rioja-LP de La Rioja con Álava. Provincias de La Rioja y Navarra. El estudio informativo responde a la Orden de Estudio clave E11-E-184, conforme a la resolución de la Dirección General de Carreteras de 7 de julio de 2008, que considera que no resulta necesario el estudio informativo del tramo que comienza en el límite provincial de La Rioja y finaliza al norte de Miranda de Ebro, debido a que la Diputación Foral de Álava tiene aprobado el proyecto de trazado en el que esta prevista su conversión en autovía.

Durante el periodo de información pública se recibieron un total de 589 alegaciones, 24 de ellas pertenecientes a organismos e instituciones oficiales, 56 a entidades, asociaciones ecologistas y sociedades, y 509 a particulares.

A continuación se exponen de manera sucinta las cuestiones planteadas:

La Consejería de Vivienda y Obras Públicas del Gobierno de La Rioja informa que la carretera N-232 a su paso por La Rioja discurre por el denominado corredor del Ebro, también por este corredor discurre la autopista AP-68, 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. Alega que se utilice en la mayor medida posible 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. En todo caso considera necesario que la futura autovía enlace con todas las carreteras autonómicas que desembocan en el corredor del Ebro y en la actual N-232. 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. Respecto a las alternativas propuestas para lo seis tramos propone la utilización de las infraestructuras existentes y la dotación de nuevos accesos. Concretamente para el tramo IV considera que deberán incluirse los enlaces necesarios, ajustándose al Plan de Infraestructuras viarias de Logroño 2005/2015 y al Plan de accesos al área metropolitana; se consideran necesarios la conexión con el polígono La Portalada III, futura conexión centro-este, futura conexión oeste de la ciudad. El enlace previsto entre los p.k. 91+500 y 93+000 de la futura autovía debe resolver adecuadamente la comunicación con la autovía A-12.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de La Rioja informa que, una vez establecido el trazado definitivo, se lleve a cabo la prospección arqueológica intensiva del mismo. El informe de resultados de la misma, junto con la propuesta de medidas para minimizar la afección arqueológica detectada, será remitido a informe del Consejo Superior de Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja considera que desde el punto de vista ambiental las soluciones menos impactantes corresponden con el aprovechamiento de las infraestructuras viarias existentes, ejecutando los enlaces necesarios para la conexión con otras carreteras de modo que se consiga una vertebración adecuada del territorio evitando rodeos innecesarios. El ruido generado por los vehículos es un aspecto de especial sensibilidad para la población, por lo que en los estudios y definición de las barreras anti-ruido u otras medidas que se establezcan para evitar la contaminación acústica deberá contemplarse siempre la peor de las alternativas. La gestión de los residuos derivados de la ejecución de la obra será efectuada de acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Los excedentes de excavación generados, si los hubiere, deberán ser utilizados para la restauración de espacios degradados o el relleno de huecos abandonados.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja con carácter general, y desde el ámbito de la conservación del medio natural, considera que la alternativa que menor impacto ambiental generaría sería la utilización de la actual autopista AP-68 y la construcción de los enlaces necesarios para favorecer su integración con la red de carreteras regional. De esta forma se evitarían, entre otros, impactos como la destrucción de cientos de tierras agrícolas, el incremento del efecto barrera para la fauna, a veces con viales totalmente paralelos, destrucción de riberas y estrechamiento de los corredores fluviales, grandes desmontes y terraplenes, deterioro del paisaje, etc. Considera que los impactos mas importantes están en la alternativa del tramo II que afectaría a espacios ambientales como Zona Húmeda de la Degollada, la Zona Húmeda de la Laguna de la Estanca, Pantano del Perdiguero, Monte de Utilidad Pública Los Agudos, el espacio natural protegido Los Agudos, etc., el tramo V afecta al río Najerilla en las cercanías de su desembocadura en el río Ebro y la

Laguna Mateo pasando a escasos 20-50 metros y en el tramo VI al Lugar de Interés Comunitario Sotos y riberas del Ebro.

La Dirección General de Medio Ambiente y Agua del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra considera que se debe dar continuidad a la vía pecuaria "Pasada de La Barca Vieja" de manera que se de cumplimiento a la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra. El préstamo cartografiado dentro de los límites de la Comunidad Foral de Navarra está atravesado por esta vía pecuaria. Se comprueba que se ha señalado una superficie superior a 40 Has como zona de préstamo en Navarra junto a la traza, con un volumen aproximado de material de 2 millones de metros cúbicos. En la zona existen numerosas explotaciones comerciales de árido, por lo que se habrá de analizar en detalle la necesidad o no de apertura de nuevos huecos de excavación, que pueden generar un impacto acumulativo sobre el relieve y el paisaje. Los préstamos, vertederos auxiliares de obra, que no se encuentren definidos en el Proyecto deberán ser tramitados de forma independiente de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Foral 93/2006, de 28 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley Foral 4/2005, de 22 de marzo de Intervención para la Protección Ambiental.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra considera que se debe de estudiar en la alternativa norte del tramo I un acceso entre Alfaro y Milagro. En el tramo II la alternativa norte y un nuevo puente en el tramo el IV entre Mendavia y Agoncillo.

Las corporaciones locales se manifiestan fundamentalmente en la necesidad de dotar de nuevos accesos a núcleos urbanos y polígonos industriales. También alegan que se consideren las condiciones morfológicas del terreno, como los barrancos evitando obstáculos para circulación de las aguas de escorrentía, los caminos rurales y vías pecuarias existentes, etc. En general, se muestran preocupados por la calidad acústica y consideran necesario la instalación de placas para insonorizar o amortiguar la presión sonora emitida por el ruido producido por la autovía.

El resto de las alegaciones de partidos políticos, grupos ecologistas, asociaciones de vecinos y particulares proponen la liberalización de la AP-68, nuevos accesos, reposición de los servicios y caminos, etc. Las empresas vitivinícolas principalmente de Haro manifiestan el interés de los viñedos como paisaje cultural y se manifiestan a favor de la liberación de la AP68.

A la vista de los informes recibidos y de las alegaciones presentadas el órgano sustantivo concluye que en el proyecto de construcción se ajustarán los préstamos, se analizará la posibilidad de realizar nuevos enlaces, ajustes de trazado, estructuras de paso, se garantizará la continuidad de los caminos, se asegurarán las conexiones con los viales existentes y el acceso a las propiedades afectadas. También se realizarán nuevos cálculos de ruido más detallados, que servirán para adoptar las medidas correctoras concretas, pantallas acústicas necesarias, para que no se superen los niveles sonoros establecidos en la legislación vigente. En el planteamiento definitivo de préstamos también se tendrán en cuenta las vías pecuarias, junto con otros posibles condicionantes (geología, patrimonio, servicios afectados, drenaje, etc). En el Proyecto de Construcción se dará cumplimiento a lo establecido en el Real Decreto 105/2008 relativo a los residuos de construcción y demolición.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental. Información complementaria solicitada por el Órgano Ambiental.—Una vez analizado el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, con fecha 28 de enero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó al promotor que considerase la liberación del peaje de la autovía AP-68 en toda la longitud del proyecto, dado que se producirían impactos acumulados por la existencia de numerosas infraestructuras en un mismo corredor. En todo caso se debían de tener en cuenta los impactos sobre los espacios pertenecientes al Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja y de la Red Natura 2000. Con carácter general se consideró necesario realizar un estudio de ruido mas detallado, especialmente en las zonas urbanas.

El 11 de mayo de 2011 se recibió escrito del promotor comunicando que la liberación del peaje en un itinerario de tanta longitud tiene un importante componente económico, financiero y contractual, y por tanto requiere un tiempo para su consideración. Solicitan que se emita la DIA para el tramo IV dado que la actuación prioritaria es el tramo de Logroño y que la propuesta del estudio es el aprovechamiento de la infraestructura existente. Como complemento a lo anterior, el 16 de septiembre de 2011 se recibe escrito del promotor en el que se justifica que el tramo IV tiene una función en si misma que en esencia consiste en plantear una circunvalación de Logroño por el sur, y que esta justificada por los problemas de congestión de tráfico que presenta la actual vía de circunvalación LO-20. La alternativa recomendada en el estudio informativo es la correspondiente al aprovechamiento de la AP-68, que se considera justificada y con funcionalidad independiente del resto de la autovía. El esquema metodológico del estudio informativo se basa en la tramificación del itinerario y toda la evaluación ambiental y el análisis multicriterio de las opciones de trazado se ha realizado por tramos. Considera que la actuación correspondiente al tramo IV para la que se solicita la declaración de impacto ambiental cumple una función en si misma sin que sea necesaria la ejecución del resto de la autovía y por tanto no supone un fraccionamiento de la actuación.

Posteriormente la Dirección General de Carreteras aporta un documento adicional en que se indica la delimitación precisa del tramo para el que se solicita declaración de impacto ambiental. En el se describen las características generales del tramo IV, con el desplazamiento del origen al PK 385,8 de la CN-232, los enlaces previstos y las modificaciones surgidas tras el trámite de información pública del estudio informativo. Asimismo se detallan aspectos relacionados con los préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares de obra, correspondientes a dicho tramo IV.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En el área objeto del estudio se han planteado varias alternativas para cada uno de los seis tramos del trazado compatibles entre los mismos.

Del análisis de las alternativas desde el punto de vista de funcionalidad territorial, medioambiental y económica, el estudio informativo recomienda como alternativas más favorables para cada uno de los tramos las siguientes opciones: Tramo I: N-232, Tramo II: Sur, Tramo III: N-232, Tramo IV: AP-68, Tramo V: N-232, y Tramo VI: N-124, lo que supone una longitud aproximada de 104,8 kilómetros.

El promotor, como se ha señalado en el apartado 3.3 de la presente declaración, solicitó que se realizase declaración para el tramo IV dado su carácter prioritario, que no supone un fraccionamiento de la actuación y con funcionalidad independiente del resto de la autovía.

En el tramo IV se plantean tres alternativas que en sus primeros cinco kilómetros tienen un trazado común. De ahí en adelante la alternativa AP-68 utiliza la autopista de peaje, que en este tramo quedará libre para el usuario, mientras que las alternativas Sur-1 y Sur-2 discurren más al sur bordeando las localidades de Villamediana y Lardero, diferenciándose únicamente en los últimos cuatro kilómetros en los que plantean diferentes conexiones con la A-12.

Desde el punto de vista ambiental, la solución mejor valorada ha sido la alternativa AP-68, esto se ha debido principalmente al menor volumen de movimientos de tierra necesarios para su ejecución, lo que deriva en un menor impacto por ruidos durante las obras, una menor alteración del relieve, un menor riesgo de erosión y una menor afección sobre el paisaje. Asimismo, la alternativa AP-68 requiere que se ocupe menos superficie, por lo que también resultan afectados en menor medida la vegetación de interés o los hábitats faunísticos.

El trazado de la alternativa seleccionada comienza en el km 385,8 de la carretera N-232, discuriendo sobre este eje durante 3,3 kilómetros. El recorrido actual de la N-232 en esa zona no permite la duplicación estricta, por lo que se plantea una mejora de trazado aprovechando el corredor por el que transcurre, en concreto, se proyecta la

eliminación de la recta de corta longitud entre el km 387 y km 388. A continuación, mediante una conexión de 1,71 kilómetros, se enlaza con la AP-68 a la altura del km 146,1. Continúa siguiendo con el eje de la AP-68 durante 22,71 kilómetros, hasta el km 123,4, el aumento de tráfico previsto por la utilización de este tramo como autovía libre de peaje hace necesario aumentar la capacidad de la vía mediante la ampliación de un carril por sentido que se desarrollará en general por la mediana, excepto en el entorno de Recajo, donde la autopista presenta mediana de 5 m y solo cabe el tercer carril sentido Zaragoza, por lo que el tercer carril sentido Logroño irá por el margen derecho. En el último tramo se abandona la AP-68, mediante dos ejes de conexión de 1,58 kilómetros y un eje de nuevo trazado de 1,99 kilómetros para finalizar enlazando con el inicio de la variante de Fuenmayor y coincidiendo con el actual enlace entre la LO-20, A-12, N-232 y LR-545.

Al tratarse de una alternativa que toma parte de la actual autopista de peaje AP-68 en su trazado, son necesarias actuaciones específicas como son la ampliación y prolongación de obras de drenaje existentes, refuerzo del firme existente, ampliación de estructuras existentes, dos nuevas áreas de peaje, remodelación y ampliación de enlaces existentes y actualización de la señalización existente.

El estudio informativo contempla de cinco enlaces: Enlace IV-1 en el origen del tramo, Enlace IV-7 en Agoncillo, Enlace IV-8 en Recajo, Enlace IV-9 con la CN-111 y enlace IV-6 en el final del tramo con la Variante de Fuenmayor y la A-12. Además, el promotor como resultado de la información pública ha previsto la construcción de un nuevo enlace con la LR-250.

Además se requiere disponer de sendas áreas de peajes troncales sobre la AP-68 cuya ubicación se propone en los kms 150 y 122 de la autopista.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras.—En este apartado se presentan los impactos identificados por el promotor para el tramo IV en la documentación ambiental aportada, así como las medidas correctoras propuestas por éste para minimizarlos.

4.2.1 Espacios naturales protegidos. En el ámbito del tramo IV se encuentra el espacio de la Red Natura 2000 como Lugar de Importancia Comunitaria Sotos y Riberas del Ebro que no se ve afectado por la alternativa propuesta.

En el ámbito de las actuaciones correspondientes al Tramo IV se encuentran las Huertas del Iregua y el Embalse de la Grajera que son espacios incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja, El promotor asegura que la superficie total afectada, 80.000 m² en el primer caso y 120.000 m² en el segundo, resulta ser poco significativa respecto de la superficie total de estos espacios. Como medida preventiva el promotor considera estos espacios como zonas no aptas para la ubicación de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, lugares de acopio, etc.

4.2.2 Impactos sobre la vegetación. El territorio atravesado por la alternativa seleccionada está ocupado fundamentalmente por suelos improductivos y cultivos, en menor medida pastizales y de forma dispersa áreas de matorral mediterráneo, bosquetes de pino carrasco, algún pequeño rodal de encinar y vegetación de ribera en el entorno de los cauces de mayor entidad. Con el fin de minimizar la afección sobre la vegetación el estudio de impacto ambiental contempla que el desbroce se realizará en la superficie estrictamente necesaria y se evitará su ejecución por exceso, además se prohibirá la circulación fuera de los caminos o lugares previstos para ello.

En el ámbito del proyecto están presentes los siguientes hábitats de interés comunitario; 1430 Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano-Salsoletia*), 6420* Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*, 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.* y 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*), que no se espera que resulten afectados. Por otro lado, debe destacarse la presencia del hábitat 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, el cual podría verse afectado por la posible ubicación de vertederos en las cabeceras de vaguadas, en este sentido, debe tenerse en cuenta que el estudio de impacto ambiental afirma que no se

utilizarán para la localización de instalaciones de obra, préstamos y vertederos las masas arboladas, la vegetación de ribera y los hábitats de interés comunitario cercanos a la traza de la nueva infraestructura.

4.2.3 Impactos sobre la fauna. El trazado de la alternativa seleccionada para el tramo IV no afecta a áreas de interés para el sisón (*Tetrax tetrax*), ni zonas de interés del visón europeo (*Mustela lutreola*). Ambas especies están catalogadas como en peligro de extinción según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de La Rioja, aprobado por el Decreto 59/1998, de 9 de octubre, por el que se crea y regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna Silvestre de La Rioja.

Para la protección de la fauna durante las obras el promotor ha previsto que se efectúe la programación de las obras del proyecto de construcción de modo que no interfieran con los ciclos de reproducción y cría de las especies de mayor valor presentes en el ámbito de estudio. También esta prevista la delimitación temporal de la zona de obras y la restricción al máximo de las superficies de desbroce. Para la evaluación y diseño de los pasos de fauna el estudio de impacto ambiental se ha basado en el documento Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). Teniendo en cuenta que la mayor parte del trazado de la alternativa seleccionada va a aprovechar la plataforma existente añadiendo carriles por la mediana, por lo que los pasos utilizables por la fauna serán los existentes.

4.2.4 Impactos sobre el paisaje. Debe tenerse en cuenta que las alteraciones sobre el paisaje se verán limitadas por el aprovechamiento del trazado de la AP-68, lo que disminuye los movimientos de tierras y la superficie de unidades paisajísticas afectadas.

No obstante, como medidas correctoras de los impactos sobre el paisaje, la documentación aportada por el promotor refleja una serie de tratamientos de revegetación a aplicar sobre aquellos elementos propios de la actuación (terraplenes, desmontes, glorietas, etc.) y sobre aquellos elementos auxiliares necesarios para su construcción (instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero, etc.).

4.2.5 Impactos sobre la geología y geomorfología. La alternativa seleccionada presenta el siguiente balance de tierras:

	Despeje y desbroce (m ²)	Excavación En tierra vegetal (m ³)	Excavación (m ³)	Terraplén procedente de la excavación (m ³)	Terraplén procedente de préstamos (m ³)	Explanada (m ³)	Formación de vertedero (m ³)
Alternativa AP-68	746.532,252	148.678,536	1.841.905,866	1.487.555,372	0,000	415.541,376	134.181,496
Enlace IV-6	331.439,617	65.758,470	967.492,300	217.161,660	0,000	116.197,200	797.326,549

Las necesidades de relleno total serían de 2.236.455,608 m³ en troncos y enlaces, mientras que la excavación total sería de 3.041.692,122 m³.

En principio, a falta de la investigación geotécnica detallada a desarrollar en fase de proyecto de construcción, no es previsible la necesidad de préstamos, dado que para los rellenos se podrá utilizar el material excavado y en caso de necesitar materiales distintos a los de la excavación de la obra, el promotor propone en primer lugar la utilización de canteras y gravas autorizadas y con planes de restauración aprobados, y en segundo lugar la apertura de un nuevo préstamo. Dicho préstamo estaría situado en las terrazas altas del río Leza, junto a una zona ya explotada, a la que se daría continuidad.

Será necesario depositar el excedente de excavación en vertedero, que en el conjunto del tramo, y considerando el esponjamiento, se estima en 931.508,045 m³. Para ello se propone en primer lugar la utilización de los huecos de préstamo que, en caso necesario, hubiera que abrir para la obra (restaurando en primer lugar las afecciones producidas por el propio proyecto), en segundo lugar huecos de actividades extractivas existentes en el entorno del tramo, y en último lugar emplazamientos en cabeceras de vaguada. Estos emplazamientos en zonas de cabecera de vaguada no afectarán a vegetación arbórea o

arbustiva natural de interés o a hábitats de interés comunitario. Estas zonas, en su caso, habrán de determinarse en fase de proyecto de construcción, mediante cartografía de detalle de la vegetación y los hábitats existentes.

4.2.6 Impactos sobre la hidrología. Los principales cursos fluviales cruzados por la alternativa seleccionada son los ríos Leza e Iregua. Además, en el entorno de la conexión con la AP-68, se cruza el barranco la Balsa. Dado que el trazado propuesto toma parte de la actual Autopista de peaje AP-68 en su trazado será necesaria la ampliación y prolongación de obras de drenaje existentes, con el fin de no interrumpir los cursos hídricos.

Para proteger la calidad de las aguas durante la realización de las obras, evitar la contaminación de las aguas, aumento de la turbidez y acumulación de sedimentos en el lecho de los ríos el promotor instalará balsas de decantación en las zonas de instalaciones de obra y al pie de los terraplenes o estribos de estructuras de los principales cauces, también se colocarán barreras de retención de sedimentos en los principales cursos de agua y se establecerá un sistema de gestión de residuos integral. Durante la fase de explotación se dispondrán dispositivos interceptores de posibles vertidos contaminantes para evitar la afección a la calidad de las aguas en el supuesto de un hipotético accidente de un transporte de esta naturaleza en el entorno de los principales cauces.

Con el fin de evitar la zona encharcable que se encuentra en la cabecera del arroyo Transhumo, se ha previsto que la instalación auxiliar se sitúe en el área de servicio existente en el espacio comprendido entre la N-232 y la AP-68, que en caso necesario se ampliará hacia el este sobre terrenos de cultivo sin pendiente.

Debe tenerse en cuenta que el promotor ha previsto la implantación de las instalaciones auxiliares de obras en las áreas interiores de los enlaces IV-6, IV-7, IV-8 y IV-9 y el nuevo enlace a proyectar con la carretera LR-250.

4.2.7 Impactos sobre el patrimonio histórico y vías pecuarias. En el entorno del proyecto existen varios bienes patrimoniales destacando la vía De Italia in Hispanias, que se ve afectada a lo largo del trazado, restos de calzadas y puentes romanos, etc. Asociados al río Leza se sitúan varios molinos y puentes algunos de los cuales tienen consideración de Bien de Interés Cultural. También se ha detectado la presencia de varios yacimientos arqueológicos en zonas inmediatas a la traza actual, enlaces y nuevas áreas de peaje.

El promotor establece como medida preventiva, en fase de proyecto, la realización de una prospección intensiva del trazado en una banda de 200 m., al objeto de identificar nuevos yacimientos y concretar la afección de los ya conocidos. Sobre los nuevos yacimientos que puedan verse afectados se programará un plan de actuación de acuerdo con la administración competente. Durante la fase de obras y en paralelo a las mismas se propone realizar un seguimiento arqueológico.

En cuanto al Camino de Santiago, se ve afectado en la alternativa elegida en dos puntos, concretamente entre los PK 61+200 al PK 65+ 000 y en el PK 91+900 del estudio informativo, en ellos está prevista la reposición del camino. Ante la posible interrupción durante el periodo de obras, en el proyecto de construcción, se definirán itinerarios alternativos correctamente señalizados.

El trazado seleccionado cruza 17 vías pecuarias, entre las que destacan: colada de Tejera, cañada real Soriana Oriental – ramal de Clavijo, vereda del Camino-Real, pasada de La Magdalena, cañada real de Santa Coloma, pasada de la Calleja Vieja y la vereda de Los Peregrinos o Camino Frances. El promotor contempla en estudio de impacto ambiental que el cruce de las vías pecuarias afectadas se resuelva mediante una adecuada reposición. En algunos casos en que la afección se produce en un enlace, se emplaza al proyecto de construcción la definición de la su reposición.

4.2.8 Impactos debido al ruido producido. En la fase de obra, la emisión de ruido vendrá producida fundamentalmente por la circulación de maquinaria pesada y el empleo de voladuras. Para mitigar el impacto ocasionado, el promotor considera la utilización de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico, revisión y control periódico de los silenciadores de motores y la utilización de revestimientos elásticos en tolvas y cajas de

volquetes. Además, la zona de instalaciones auxiliares se situará lo más lejos posible de las edificaciones cercanas, y se establecerá un período exento de realización de obras ruidosas entre las diez de la noche y las ocho de la mañana.

En la fase de explotación, el mayor impacto vendrá dado por la circulación continua de vehículos por la nueva autopista a gran velocidad. El promotor, a la vista del estudio acústico, propone la instalación de pantallas acústicas en los puntos más sensibles a la nueva situación sonora generada. Además, en la fase del proyecto de construcción se calcularán los niveles de ruido y las dimensiones de las pantallas antirruído con una mayor precisión.

En la siguiente tabla se recoge la propuesta de instalación de pantallas acústicas realizada por el promotor:

P.K del estudio informativo		Margen	Zona a proteger	Longitud (m)
Inicio	Fin			
69+700	70+500	Derecho	Bodegas y Agoncillo	800
72+800	74+500	Derecho	Recajo	1.700
80+700	81+600	Izquierdo. . . .	Norte de Villamediana de Iregua	900
82+000	82+500	Izquierdo. . . .	Edif. dispersas valle río Iregua	500
81+900	82+400	Derecho	Edif. dispersas valle río Iregua	500
83+300	85+000	Derecho	Sur de Logroño.	1.700
83+700	85+500	Izquierdo. . . .	Lardero	1.800

4.3 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras. En el mismo también se señalarán todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se verificará su eficacia, y en el caso que no fueran eficaces, se diseñarán otras medidas para paliar las afecciones al medio.

5. Condiciones al proyecto

5.1 Alternativa ambientalmente más adecuada. El promotor ha solicitado que se formule declaración de impacto ambiental para el tramo IV, proponiendo como alternativa seleccionada la alternativa AP-68. Esta alternativa supone el máximo aprovechamiento de la infraestructura existente y la minimización de los impactos ambientales de la actuación.

El resto de tramos objeto del proyecto serán estudiados teniendo en cuenta como alternativa la liberación del peaje de la AP-68 y las condiciones de eficiencia definidas por la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento. Las nuevas alternativas resultantes serán objeto de una nueva evaluación de impacto ambiental.

5.2 Medidas preventivas y correctoras para la alternativa más adecuada ambientalmente. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras expuestas en el estudio de impacto ambiental. Adicionalmente deberá contemplar las siguientes medidas que han sido puestas de manifiesto durante el proceso de evaluación de impacto ambiental:

5.2.1 Las actuaciones que se desarrollen dentro de los espacios Huertas del Iregua y Embalse de la Grajera estarán sujetas a las normas establecidas en el Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja.

5.2.2 Deberá jalonarse la zona de obra, de forma que se minimicen las posibles afecciones sobre los hábitats de interés comunitario presentes en las inmediaciones de las mismas. Especial atención se prestará al hábitat prioritario 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*.

5.2.3 Antes del inicio de las actuaciones, el promotor deberá ponerse en contacto con la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja a fin de que coordinadamente se establezcan medidas de protección adecuadas para garantizar la preservación de las especies de fauna presentes en la zona y se determine la idoneidad del calendario de obras.

5.2.4 Los pasos de fauna existentes en el tramo de la AP-68 que va a ser liberado deberán adecuarse a las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006).

5.2.5 Los materiales de préstamo procederán preferentemente de canteras autorizadas y con planes de restauración aprobados. En caso de que se hiciese necesario recurrir a la extracción en nuevas zonas de préstamo se deberá solicitar el informe favorable del Gobierno de La Rioja.

5.2.6 El proyecto de construcción deberá incluir una propuesta para tratar adecuadamente y restaurar el tramo que quedará sin uso entre los km 387 y km 388 de la CN-232.

5.2.7 Los excedentes de excavación irán destinados en primera instancia a la restauración de huecos generados durante las obras y en segundo lugar a huecos mineros. En caso de ser necesaria la creación vertederos en otras ubicaciones deberá solicitarse el correspondiente permiso al organismo competente y en ningún caso se ubicarán en zonas con presencia de vegetación arbórea o arbustiva natural de interés o a hábitats de interés comunitario, ni en yacimientos arqueológicos.

5.2.8 Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. El proyecto constructivo deberá contener un apartado específico sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición generados por las obras cuyo coste formará parte del presupuesto y que como mínimo incluya la estimación de cantidad prevista, medidas de prevención, actuaciones para la reutilización, reciclado, valorización o eliminación previstas, medidas para la separación y planos de las instalaciones destinadas a la gestión. Si se produjeran residuos peligrosos se incluirá un inventario de los mismos, se establecerá su retirada selectiva (sin mezclarlos entre ellos, ni con otros residuos no peligrosos) y su envío a gestores de residuos peligrosos autorizados.

5.2.9 Durante la realización de las obras cualquier actuación en las zonas de servidumbre y policía del Dominio Público Hidráulico y cualquier aprovechamiento de las aguas superficiales o subterráneas deberán previamente autorizarse por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

5.2.10 Las instalaciones auxiliares deberán estar dotadas de las correspondientes medidas protectoras para evitar la contaminación de los suelos o las aguas. En este sentido, se prestará especial atención la instalación prevista entre la AP-68 y la N-232 por su proximidad con la cabecera del arroyo Trashumo.

5.2.11 El Proyecto Constructivo completará el estudio de ruido, determinando los niveles sonoros que se producirán durante la fase de explotación, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los Reales Decretos que la desarrollan. En caso de superarse los niveles permitidos se deberán adoptar las medidas correspondientes, como puede ser la instalación de pantallas acústicas, muros de tierra revegetados y/o la utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir los niveles sonoros. Además, deberán diseñarse y presupuestarse las preceptivas medidas mitigadoras del impacto sonoro en aquellos puntos donde la nueva infraestructura transite por zonas habitadas (núcleos urbanos de Agoncillo, Recajo, Villamediana de Iregua,

Logroño y Lardero y edificaciones dispersas en el valle del río Iregua). En los estudios y definición de las barreras anti-ruido u otras medidas que se establezcan para evitar la contaminación acústica deberá contemplarse el peor escenario posible.

5.2.12 El Proyecto de Construcción incorporará el resultado de la prospección arqueológica y la propuesta de medidas para minimizar la afección arqueológica que deberá ser informado por el Consejo Superior de Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja.

5.2.13 Las actuaciones a realizar en el Camino de Santiago, deberán de tener en cuenta lo dispuesto en el Plan Especial de Protección del Camino de Santiago de la Rioja aprobado definitivamente por la Consejería de Obras Públicas el 10 de agosto de 1998.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio informativo Autovía A-68, límite provincial de Navarra con La Rioja-límite provincial La Rioja con Araba/Álava, en su tramo IV concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa AP- 68 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 2 diciembre de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

