

**PLAN REGIONAL DE CARRETERAS
DE LA RIOJA 2022-2030**

ANEJO 19 DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA



Año 2022



ANEJO 19. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
	APÉNDICE A. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	2

1 INTRODUCCIÓN

A continuación se adjunta la *Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, por la que se formula la Declaración ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 (EAE 75/2021)*, publicada en el Boletín Oficial de La Rioja el lunes 22 de junio de 2022.

APÉNDICE A. DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

III.Otras disposiciones y actos

CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y PORTAVOCÍA DEL GOBIERNO

Resolución 328/2022, de 23 de junio, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, por la que se formula la Declaración ambiental estratégica del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 (EAE 75/2021)

202206240092696

III.2352

Antecedentes de hecho:

Primero. El Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 establece el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental en materia de transporte y ordenación del territorio urbano y rural, así como del uso del suelo.

Además, requiere una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Por todo ello, y según se establece en el ámbito de aplicación recogido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, debe someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Segundo. Con fecha 22 de enero de 2021 la Dirección General de Infraestructuras remite al órgano ambiental la documentación establecida en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria. En concreto, presenta un impreso de solicitud de inicio, el borrador del Plan Regional previsto y su Documento inicial estratégico.

Tercero. Según la documentación aportada, el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 tiene como objeto la revisión de la planificación autonómica en materia de carreteras, estableciendo su alcance para el periodo 2022- 2030. De este modo, se analiza la situación actual de la Red de carreteras autonómica, la consecución de objetivos durante el anterior periodo de ejecución y la existencia de nuevas necesidades a satisfacer. Igualmente, se evalúan las necesidades de actuación, el volumen total de las inversiones correspondientes y la planificación de las mismas, aplicando criterios de prioridad y de pronóstico de evolución de las necesidades. Por otro lado, el nuevo Plan Regional busca favorecer una mejor alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, con especial énfasis en la movilidad sostenible.

De acuerdo con estas premisas, los objetivos generales del Plan Regional de Carreteras 2022- 2030 son los siguientes:

1. Eficiencia económica: Mejorar la accesibilidad y reducir los costes de transporte, lo que favorece la actividad económica y el desarrollo regional.
2. Equidad social: Aproximando la sociedad rural a la urbana e intentando cambiar la tendencia de la evolución de la población en los últimos lustros.
3. 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, en donde tanto la Autopista AP-68 como las carreteras A-12, N-120 y N-232 potencian el Valle del Ebro en sentido Este-Oeste.
4. 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.
5. 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.
6. 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 territorial nacional.
7. Organización y gestión: Elaborar un instrumento de gestión que permita a la Administración regional ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones, es decir, gestionar la totalidad de su Red viaria.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > . El documento consta de un total de 14 página(s).

8. Desarrollo sostenible: Contribuir al desarrollo de un modelo territorial equilibrado donde se analice la movilidad desde el punto de vista de la sostenibilidad, evaluando las tendencias respecto a su consumo energético e incorporando las variables ambientales en el proceso de selección de alternativas.

9. Movilidad sostenible: Contribuir al fomento y promoción de los modos de transporte sostenibles, en especial la bicicleta, considerando los itinerarios ciclopeatonales en las actuaciones del Plan sobre la red viaria.

10. Movilidad segura: Reducir los niveles de accidentalidad en la red realizando mejoras de seguridad vial en tramos de alta concentración de accidentes.

Para la consecución de estos objetivos se proponen los siguientes programas de actuación a ejecutar en el periodo 2022- 2030, con un presupuesto total estimado no vinculante de 225.724.520,89 euros:

1. Programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras de la Red autonómica de La Rioja.

- A. Acondicionamientos, ensanches y mejoras.
- B. Nuevas carreteras.
- C. Variantes de población.
- D. Desdoblamientos de calzada.

2. Programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria y de seguridad vial de la Red autonómica de La Rioja.

- A. Mejora de travesías.
- B. Refuerzos y renovación de firmes.
- C. Actuaciones de movilidad sostenible.
- D. Seguridad vial.
- E. Medidas de acción contra el ruido.
- F. Conservación ordinaria y vialidad invernal.
- G. Medidas en autopista AP-68.

3. Programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo del Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja

- A. Estudios, proyectos y seguimiento ambiental
- B. Expropiaciones y reposición de servicios

De este modo, a la finalización del Plan Regional se prevé en La Rioja una red de carreteras con una longitud de 1.453,05 km, concretada en:

1. Actuaciones en la Red Regional Básica (293,94 km):

- 24,8 km de ensanche y mejoras de trazado.
- 8,0 km de nuevas variantes.
- 24,8 km de refuerzo de firme.
- 5,0 km de mejoras de travesía.

2. Actuaciones en la Red Comarcal (484,696 km):

- 25,1 km de ensanche y mejoras de trazado.
- 5,8 km de nuevas variantes.
- 2,9 km de duplicaciones de calzada.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > . El documento consta de un total de 14 página(s).



- 27,2 km de refuerzo de firme.

- 7,5 km de mejoras de travesía.

3. Actuaciones en la Red Local (674,41 km).

- 28,3 km de ensanche y mejoras de trazado.

- 38,4 km de refuerzo de firme.

- 0,4 km de duplicaciones de calzada.

- 11,1 km de mejoras de travesía.

Se estima que la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 supondrá un ahorro anual de 224.840 minutos de tiempo total de viaje, 44,47 toneladas CO₂ y 1.755,17 toneladas de combustible consumido. Esta reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y del consumo de combustibles fósiles contribuirá a disminuir los efectos del cambio climático.

Finalmente, el Plan Regional incluye un análisis de la situación futura de la Red de Carreteras en el caso de que se incorporen nuevos enlaces en la Autopista AP-68.

Cuarto.- A la vista del Documento de alcance emitido por el órgano ambiental con fecha 22 de marzo de 2021, así como de lo establecido en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el promotor elaboró el correspondiente Estudio ambiental estratégico, de acuerdo con lo previsto en el artículo 20 de la citada Ley.

En relación con el proceso de participación pública, la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 y su Estudio ambiental estratégico fueron sometidos durante 45 días al trámite de información pública mediante el anuncio efectuado por el promotor en el Boletín Oficial de La Rioja número 69, de 8 de abril de 2022. Durante este periodo la documentación estuvo a disposición de las personas interesadas en la sede electrónica del Gobierno de La Rioja.

Así mismo, se procedió a la consulta de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas por un periodo de 45 días, entre las que se encontraban las siguientes:

Administración General del Estado:

1. Delegación del Gobierno en La Rioja.
2. Confederación Hidrográfica del Ebro.
3. Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja.
4. Jefatura Provincial de Tráfico de La Rioja.
5. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF.

Administración de la Comunidad Autónoma de La Rioja:

1. Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos.
2. Dirección General de Transición Energética y Cambio Climático.
3. Dirección General de Biodiversidad.
4. Dirección General de Infraestructuras.
5. Dirección General de Política Territorial, Urbanismo y Vivienda.
6. Dirección General de Salud Pública, Consumo y Cuidados.
7. Dirección General de Emergencias y Protección Civil.
8. Dirección General de Cultura.
9. Dirección General de Gestión Educativa.
10. Dirección General de Turismo.
11. Dirección General de Agricultura y Ganadería.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < <http://www.larioja.org/verificacion> > . El documento consta de un total de 14 página(s).



12. Dirección General de Desarrollo Rural y Reto Demográfico.

13. Consejería de Desarrollo Autonómico (Servicio de Industria).

14. Agencia de Desarrollo Económico de La Rioja.

15. Consorcio de Aguas y Residuos de La Rioja.

Administraciones de otras Comunidades Autónomas:

1. Viceconsejería de Medio Ambiente (País Vasco).
2. Consejería de Desarrollo Rural y Medio Ambiente (Navarra).
3. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente (Aragón).
4. Consejería de Fomento y Medio Ambiente (Castilla y León).
5. Infraestructuras viarias y movilidad (Álava).
6. Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras (Navarra).
7. Dirección General de Carreteras (Aragón).
8. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras (Castilla y León).

Administración local:

1. Todos los Ayuntamientos de La Rioja.
2. Federación Riojana de Municipios.

Personas interesadas:

1. Ecologistas en Acción.
2. Amigos de la Tierra.
3. Pronature-Asociación en Defensa de nuestro Patrimonio Natural.
4. Universidad de La Rioja.
5. Asociación para el Desarrollo Rural La Rioja Suroriental (ADR).
6. Asociación para el Desarrollo de la Rioja Alta (ADRA).
7. Centro Europeo de Información y Promoción del Medio Rural (CEIP Rural).
8. Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja.
9. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de La Rioja.
10. Colegio Oficial de Biólogos de Navarra y La Rioja.
11. Colegio Oficial de Geólogos.
12. Colegio de Ingenieros de Montes.
13. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Forestales y Graduados en Ingeniería Forestal y del Medio Natural.
14. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos e Ingenieros de Edificación de La Rioja.
15. Colegio Oficial de Arquitectos de La Rioja.
16. Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de La Rioja.
17. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Agrícolas de Navarra y La Rioja.
18. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de La Rioja.
19. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
20. Asociación de Ambientólogos de La Rioja.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < <http://www.larioja.org/verificacion> > . El documento consta de un total de 14 página(s).



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10199

21. Partido Riojano.
22. Izquierda Unida.
23. Partido Popular.
24. Partido Socialista Obrero Español.
25. VOX.
26. Podemos.
27. Ciudadanos.
28. CCOO de La Rioja.
29. CSIF de La Rioja.
30. USO La Rioja.
31. CNT Aragón-La Rioja.
32. UAGR-COAG.
33. UGT La Rioja.
34. ARAG-ASAJA.
35. Federación de Empresarios de La Rioja (FER).
36. Asociación Española de la Carretera (AEC).
37. Asociación de transportistas discrecionales de La Rioja (FER-ATRADIS).
38. Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM LA RIOJA).
39. Asociación Riojana de Empresas de Transporte en Autobús (FER-ARETBUS).
40. Asociación de Taxistas de La Rioja (ATRIO).
41. Organización de Consumidores y Usuarios.
42. Federación de Asociaciones de Vecinos de La Rioja.
43. Logroño Andando.
44. Plataforma Motera por la Seguridad Vial (PMSV).
45. Real Automóvil Club de España (RACE).
46. Federación Riojana de Ciclismo.
47. Federación Riojana de Motociclismo.
48. Federación Riojana de Automovilismo.
49. Asociación La Rioja sin Barreras.

Finalizado el periodo de información pública y consultas, se han recibido observaciones y alegaciones de las siguientes Administraciones públicas afectadas y personas interesadas:

1. Dirección General de Emergencias y Protección Civil: Con fecha 13 de abril de 2022 indica que no se plantean objeciones a las propuestas, por lo que se informan favorablemente.
2. Ayuntamiento de Bergasa: Con fecha 14 de abril de 2022 solicita:
 - La reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483.
 - La reparación de la carretera LR-480 de acceso a la localidad de Carbonera.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje en las citadas carreteras, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10200

cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas y a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en las carreteras LR-480 y LR-483.

3. Ayuntamiento de Bergasillas Bajera: Con fecha 14 de abril de 2022 solicita la reparación del firme y los elementos de drenaje en la carretera LR-483, advirtiendo además que en algunos tramos se producen desprendimientos.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme y elementos de drenaje de la carretera LR-483, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas y a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-483.

4. Ayuntamiento de Soto en Cameros: Con fecha 19 de abril de 2022 realiza las siguientes observaciones:

- Se considera acertado la inclusión de diversas actuaciones de mejora en la carretera LR-250.

- Se solicita la inclusión en los programas de actuación de la versión final del Plan Regional del acondicionamiento de la carretera LR-462 de acceso a Trevijano, cuya sección es estrecha y cuyo firme está en muy malas condiciones.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente el acondicionamiento de la carretera LR-462, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentran el número de usuarios de la carretera y la mejora de la accesibilidad a nivel comarcal, siendo éstas las razones por las que se ha otorgado una prioridad de actuación más alta a otras carreteras, incluyendo la mencionada LR-250.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-462.

5. Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera: Con fecha 20 de abril de 2022 solicita lo siguiente:

- La modificación del artículo 14 de la Ley 2/1991 de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, introduciendo un apartado que habilite a la Consejería competente en materia de carreteras para la mejora de tramos de pista forestal o de caminos rurales que faciliten el acceso a un núcleo de población, siguiendo el ejemplo de la Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias.

- La asunción por parte de la Consejería competente en materia de carreteras de las actuaciones de conservación del firme, mejora del drenaje, así como su posterior mantenimiento, que resulten necesarias en el acceso al núcleo de población de Zenzano.

En cuanto a la propuesta formulada se considera lo siguiente:

- La modificación legal planteada supone la incorporación a la Red de Carreteras, desde un punto de vista práctico, de caminos rurales o forestales que no cuentan con las características técnicas o de seguridad vial necesarias para ser clasificados en alguna de las categorías establecidas en la Ley 2/1991, pero cuya construcción y conservación sería asumida por la Consejería competente en materia de carreteras. En este sentido, debe indicarse que la norma citada como ejemplo, es decir la Ley 8/2006 de Carreteras del Principado de Asturias, excluye dicha posibilidad al indicar en su artículo 5.3 que '...los demás caminos rurales que no reúnan tales condiciones - es decir las características técnicas y funcionalidad para ser clasificados como carretera - quedarán adscritos a los Concejos respectivos'.

- La mejora de la red de caminos rurales, al contrario de lo expuesto por el Ayuntamiento de Lagunilla de Jubera, no es competencia de la Consejería competente en materia de carreteras, cuyos recursos son limitados y no pueden desviarse de su

finalidad inicial, existiendo otros mecanismos de colaboración entre Administraciones que podrían ser utilizados para mejorar las comunicaciones internas de los municipios.

- En cualquier caso, las modificaciones legales propuestas no son objeto del Plan Regional en sí, al no tratarse de cuestiones de carácter técnico o ambiental, por lo que se entiende que la evaluación ambiental estratégica no es el cauce adecuado para plantear medidas relativas a la financiación de infraestructuras de titularidad municipal.

6. Ayuntamiento de Zarratón: Con fecha 29 de abril de 2022 solicita la restauración del firme de la carretera LR-311, entre los términos municipales de Zarratón y Casalarreina, que presenta un mal estado de conservación y no es adecuado para el tránsito de vehículos pesados.

Sobre la solicitud realizada se considera que, aunque es cierto que sería conveniente la mejora del firme en la citada carretera, la programación incluida en la propuesta del Plan Regional ha sido realizada teniendo en cuenta diversos factores entre los que se encuentra su estado actual de conservación, existiendo otros tramos de carreteras para las que los resultados del análisis llevado a cabo son más deficientes, y a las que por lo tanto, se ha otorgado una prioridad de actuación más alta.

No obstante, la programación propuesta no tiene carácter vinculante, debiendo adaptarse a las circunstancias concretas, y en el caso que nos ocupa, a la evolución del estado de conservación de la carretera que, en caso de empeorar, podría motivar algún tipo de actuación de mejora en la carretera LR-311.

7. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León: Con fecha 4 de mayo de 2022 informa que los objetivos de la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030 son compatibles con los objetivos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en materia de carreteras. En este sentido, identifica cuáles son las carreteras de la red autonómica de Castilla y León que tienen continuidad en La Rioja e informa de las actuaciones programadas en la versión inicial del Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034.

En lo que se refiere a la relación de obras comunicada, se ha podido verificar que, efectivamente, existe una coordinación aceptable entre los planes de carreteras de ambas comunidades autónomas, puesto que en el Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2023-2034 se han incluido actuaciones que completan corredores que ya se encuentran acondicionados en la Comunidad Autónoma de La Rioja, mejorando las comunicaciones entre las comarcas limítrofes de ambas comunidades autónomas.

8. Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos: Con fecha 5 de mayo de 2022 informa que el Estudio ambiental estratégico presentado se ha redactado conforme a lo establecido en los artículos 16 y 20 y en el Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como a las directrices recogidas en los informes emitidos por los técnicos de esta Dirección General anteriormente señalados. Por tanto, no se observan inconvenientes para la continuación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, dentro del ámbito de competencias de la Dirección General.

9. Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja: Con fecha 12 de mayo de 2022 comunica lo siguiente:

- Informa de la remisión de la documentación recibida a la Subdirección General de Explotación, órgano competente para la elaboración de informes sobre instrumentos de planeamiento urbanístico u ordenación territorial que afecten a carreteras del Estado.

- Informa igualmente del procedimiento aplicable conforme al artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, indicando el plazo para evacuar el informe y los efectos del mismo.

Las observaciones realizadas se consideran oportunas, aunque no sean de carácter ambiental, por lo que, en el procedimiento de aprobación definitiva del Plan se incorporaran las observaciones que puedan ser recibidas en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado.

10. Dirección General de Cultura: Con fecha 12 de mayo de 2022 informa que, de forma previa a la redacción de cada uno de los proyectos que genere el Plan Regional, se debe solicitar al Servicio de Conservación y Promoción del Patrimonio Histórico la información relativa a bienes patrimoniales, yacimientos arqueológicos y yacimientos paleontológicos inventariados en los términos municipales afectados por dichos proyectos, con el fin de evitar afecciones severas al patrimonio cultural de esta Comunidad.

En lo que se refiere a las observaciones formuladas, el promotor considera lo siguiente:

- Los proyectos contemplados en el Plan Regional tienen naturaleza muy diversa, incluyendo actuaciones que son de mera conservación, mejoras de carreteras que mantienen el trazado de los corredores existentes y carreteras de nuevo trazado que

efectivamente podrían producir afecciones severas al entorno en el que se ubican. Es por ello, que se entiende excesiva la consideración realizada, máxime cuando muchos de los proyectos de conservación afectan únicamente a la plataforma de la carretera o no existen variaciones de trazado, por lo que no pueden afectar al patrimonio cultural de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

- No obstante, en aplicación del artículo 4.1 de la Ley 7/2004, de 18 de octubre, de patrimonio cultural, histórico y artístico de La Rioja, se entiende que debe prevalecer el principio de lealtad institucional y que, por lo tanto, todas las Administraciones Públicas riojanas deben colaborar en la conservación del patrimonio cultural.

Para ello, la propuesta final del Plan Regional y de su Estudio ambiental estratégico incorporan medidas correctoras que garantizan la comunicación a la Dirección competente en materia de Cultura de aquellas actuaciones que implican movimientos de tierras significativos, distinguiendo obviamente entre aquellas actuaciones en las que se mantienen los corredores actuales, pero en las que siendo posibles los hallazgos arqueológicos o paleontológicos podrían requerir seguimiento especializado y las obras de nueva planta, en las que la comunicación a la Dirección competente en materia de cultura se encuentra ya integrada en el procedimiento de aprobación de los estudios informativos.

11. Ecologistas en Acción: Con fecha 15 de mayo de 2022 formulan las siguientes alegaciones:

- El documento presentado contempla nuevas carreteras en el ámbito de las sierras riojanas, como la carretera de Unión de Valles del Leza, Jubera y Cidacos y la carretera entre Castroviejo y Torrecilla en Cameros, con elevados costes de construcción y mantenimiento, elevados impactos ambientales y escasa utilidad práctica, por lo que resultan totalmente innecesarias.

- También se proponen duplicaciones de calzada innecesarias e impactantes sobre el territorio, favoreciendo un modelo de transporte escasamente sostenible, como en el caso del desdoblamiento de la LR-111 entre Haro y Santo Domingo de La Calzada, que deberían restringirse a pequeños tramos en ámbitos periurbanos y/o de acceso a la autopista AP-68.

En lo que se refiere a las objeciones expuestas, se considera lo siguiente:

- Existe una falta de concreción en las alegaciones presentadas, puesto que no se especifica cuáles son los motivos para concluir que resultan innecesarias, utilizando conceptos generales como 'elevado coste' o 'elevado impacto' pero sin explicar las razones por los que estos costes e impactos se consideran elevados, o en el caso de las duplicaciones de calzada, cuáles serían los tramos que sí consideran necesarios.

- Las denominadas carreteras de Unión de Valles tienen una influencia directa en la mejora de la accesibilidad de las localidades situadas en la cabecera de los valles, siendo ésta la razón por la que se consideran necesarias, aunque no han sido incluidas en la programación más inmediata porque existen otros tramos que obtienen un índice de prioridad más alta.

- Igualmente, las duplicaciones de calzada, cuando se adoptan las medidas correctoras adecuadas favorecen la movilidad sostenible, mejorando la seguridad vial y disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero al conseguir un régimen de funcionamiento de los motores más homogéneo. La determinación de los tramos más prioritarios debe realizarse, como en el caso de la propuesta del Plan Regional, adoptando criterios técnicos y no meras argumentaciones.

- El estudio informativo de la duplicación de calzada entre Haro y Santo Domingo fue sometido en su momento a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habiéndose establecido en su Declaración de impacto ambiental las medidas correctoras para minimizar los impactos. Obviamente, la propuesta del Plan Regional asume que cualquier actuación de naturaleza similar a las mencionadas, deberá ser sometida a los procedimientos de evaluación ambiental legamente establecidos, con el fin de garantizar la viabilidad ambiental de los proyectos.

12. Dirección General de Biodiversidad: Con fecha 3 de junio de 2022 indica que la documentación presentada contempla los posibles impactos en el medio natural y tiene en cuenta de forma correcta la tramitación de las actuaciones previstas en los espacios naturales protegidos Red Natura 2000, por lo que informa favorablemente.

Quinto.- Con fecha 20 de junio de 2022 la Dirección General de Infraestructuras solicita al órgano ambiental el análisis técnico del expediente de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030. El expediente remitido a tal efecto consta de los siguientes documentos:

1. Memoria del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030.

2. Estudio ambiental estratégico.

3. Resultado de la información pública y las consultas llevadas a cabo, incluyendo una copia de los informes sectoriales y alegaciones recibidos.

4. Documento resumen en el que se describe la integración en la propuesta final del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 de los aspectos ambientales, del Estudio ambiental estratégico y su adecuación con el Documento de alcance y el resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tenido en consideración.

Tras el análisis técnico del expediente efectuado, y de acuerdo con el informe emitido a este respecto por la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos con fecha 21 de junio de 2022, la documentación remitida se considera completa para su tramitación en función de lo previsto en el artículo 24 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Así mismo, se valora que los trámites de información pública y consultas se han realizado conforme a lo previsto en los artículos 21 y 22 de la citada Ley.

La versión inicial de este Plan Regional y su Estudio ambiental estratégico se han adecuado al contenido del Documento de alcance teniendo en cuenta los criterios ambientales estratégicos descritos en el mismo. Además este Estudio se ha elaborado según lo requerido en el citado Documento de alcance en cuanto a estructura, contenido, amplitud y nivel de detalle, siendo los apartados desarrollados los siguientes:

1. Introducción.
2. Objetivos principales, contenido, ámbito de aplicación y relaciones con otros planes.
3. Objetivos de sostenibilidad y protección del medio ambiente.
4. Diagnóstico actual.
5. Aspectos ambientales y territoriales que pueden ser afectados significativamente y evolución según cambio climático.
6. Evolución en caso de no desarrollo.
7. Alternativas.
8. Tramitación ambiental de las actuaciones previstas.
9. Impactos sobre elementos territoriales y ambientales.
10. Posibles repercusiones sobre la Red Natura 2000.
11. Medidas propuestas para mitigar y compensar impactos negativos significativos en el territorio y medio ambiente.
12. Medidas previstas para el seguimiento.
13. Viabilidad económica.
14. Resumen no técnico.

El Estudio ambiental estratégico ha considerado tres alternativas: la alternativa 0 o 'No hacer nada', correspondiente al mantenimiento de la Red actual de Carreteras; la alternativa 1, correspondiente a la prorrogación del Plan de Carreteras vigente; y la alternativa 2, correspondiente a la ejecución de la Red de Carreteras propuesta en el nuevo Plan Regional de Carreteras para el período 2022-2030.

Tras el análisis de diversos criterios ambientales, económicos y sociales (emisiones de gases de efecto invernadero, consumo energético, funcionalidad de la red, ruido, accesibilidad, ocupación del suelo y afección a espacios de interés ambiental, coste y seguridad vial) y comparar los efectos derivados de las tres alternativas, el promotor se ha decantado por la alternativa 2.

La propuesta final del Plan Regional ha sido elaborada teniendo en cuenta tanto objetivos de equilibrio territorial y equidad social, como de desarrollo sostenible e integración ambiental (Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030), habiéndose adoptado para ello los siguientes principios generales:

1. Finalización de los corredores principales que acercan las poblaciones situadas en las comarcas más desfavorecidas a los centros donde se ubican los servicios esenciales.
2. Priorización de las actuaciones sobre corredores existentes, limitando la construcción de infraestructuras de nueva planta a aquellas que tienen una mayor repercusión sobre la calidad de vida de la población residente, como en el caso de las variantes de población.

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > El documento consta de un total de 14 página(s).

3. No inclusión de carreteras de nuevo trazado que afecten a espacios protegidos.

4. Desarrollo de los distintos proyectos de manera respetuosa con los valores naturales del entorno, en especial los de aquellos tramos de carretera que discurren por alguno de los espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000.

5. Adaptación de los proyectos a los condicionantes ambientales, adecuando los parámetros de diseño al entorno y a los valores ambientales de la zona de actuación, en los casos de carreteras de montaña y de carreteras que discurren por espacios naturales de elevado interés.

6. Integración paisajística de las carreteras de nueva construcción y las variantes de población, reduciendo al mínimo la intrusión visual. Actuaciones puntuales que fomenten el uso de la carretera como atractivo turístico.

7. Fomento del uso e integración de los residuos producidos dentro de las propias obras, reduciendo el uso de recursos naturales, el volumen de residuos generados y el transporte de materiales.

8. Financiación de actuaciones destinadas a fomentar la movilidad sostenible, fundamentalmente la bicicleta.

Además de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Plan Regional asume las medidas contempladas en otros planes de carácter ambiental, en concreto la Fase III de los Planes de Acción contra el Ruido del Gobierno de La Rioja (noviembre de 2021), habiéndose previsto la financiación para las medidas contempladas en las futuras revisiones que deben llevarse a cabo cada cinco años.

A la vista de todo ello, el Estudio ambiental estratégico identifica y caracteriza con detalle los impactos ambientales derivados de la ejecución del Plan Director de Carreteras 2022- 2030, con especial atención a aquellos relacionados con el cambio climático, pero también con el confort sonoro, geología, hidrología, usos del suelo, vegetación y fauna, hábitats, espacios naturales protegidos, paisaje, riesgos naturales y tecnológicos, socio-economía, salud humana o patrimonio cultural.

Las actuaciones programadas de movilidad sostenible, seguridad vial, de conservación ordinaria y vialidad invernal incidirán positivamente sobre diversos factores del medio (mejora de la calidad del aire, de la salud humana, posibilidad de conectividad de espacios y puesta en valor de los mismos, etc).

Asimismo, actuaciones específicas de acción contra el ruido contribuirán a una mejora de los niveles acústicos en zonas de conflicto identificadas en los Mapas estratégicos de ruido y posteriormente en los Planes de Acción.

Las actuaciones propuestas consistentes en refuerzos de firme y mejoras de travesía en medio urbano, si bien generarán impactos negativos durante fase constructiva éstos serán temporales, a corto plazo, reversibles y compatibles con el entorno, si bien cabe destacar aquellas actuaciones de refuerzo de firme que se encuentran próximas al río Cidacos y a otros espacios de interés, donde se deberán adoptar las medidas cautelares necesarias para evitar su afección. En fase de explotación el impacto será positivo, puesto que mejorará la circulación en dichos tramos, así como el ruido asociado en caso de emplear pavimento fonoabsorbente en la repavimentación.

En relación con las actuaciones propuestas que impliquen ocupación de terrenos, los ensanches y mejoras de trazado producirán un impacto negativo muy puntual pero compatible con el medio en fase constructiva, siendo en fase de explotación un impacto positivo, puesto que contribuye a una mejora de la seguridad vial en el tramo en que se actúe. Cabe remarcar la existencia de actuaciones de ensanches- mejoras de trazado al sur de Nájera, en Torrecilla de Cameros y en Arnedo que se encuentran en espacios de la Red Natura 2000 y en zona de transición de la Reserva de la Biosfera de los Valles de Leza, donde además existen numerosos hábitats de interés comunitario, áreas de interés faunística y montes de utilidad pública, así como la intercepción de vías pecuarias, por lo que se deberán extremar en dichos casos las medidas cautelares y/o correctoras a aplicar.

Son las actuaciones de ejecución de variantes de población y de duplicaciones de calzada las que mayor impacto al medio pueden producir, tanto en fase de construcción como de explotación. En el caso de las variantes de población, únicamente se han planteado infraestructuras de nuevo trazado en tres puntos en la mitad norte del ámbito, donde si bien se interceptan dos cauces (en el caso de la variante de Amedo oeste y de Murillo de río Leza) y una ruta histórico- cultural como es el Camino de Santiago Francés (variante de Santo Domingo de la Calzada), su ejecución viene demandada con el fin de mejorar la seguridad vial en las travesías, descongestionar el tráfico del núcleo urbano y mejorar la funcionalidad y accesibilidad de la red. No obstante, debe indicarse, que existen otras variantes que resultan igualmente necesarias (como Calahorra, Pradejón, Navarrete o Fuenmayor), pero cuya ejecución resulta más incierta, debido a que dependen de las actuaciones

Este documento se ha almacenado en el repositorio de documentos electrónicos del Gobierno de La Rioja con código seguro de verificación BOR-A-20220627-III-2352 Dirección de verificación: < http://www.larioja.org/verificacion > El documento consta de un total de 14 página(s).

de otras Administraciones. En el caso de que éstas últimas sean finalmente incluidas en la planificación anual, los efectos ambientales deben igualmente analizarse en los estudios informativos y proyectos constructivos elaborados al efecto.

En todos los casos las variantes producen impactos negativos y moderados durante la fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación territorio), la hidrología (cauces interceptados), la conectividad ecológica (infraestructura de nuevo trazado y cruce de ríos principales), vías pecuarias y el riesgo de inundación (por cauces interceptados), produciéndose además sobre el paisaje por la propia presencia de la infraestructura, si bien se adoptarán en fase de proyecto las medidas de integración ambiental y paisajística que sean necesarias. Sobre las condiciones lumínicas se producirá un impacto negativo pero compatible, y será en fase de proyecto constructivo donde el alumbrado deberá diseñarse cumpliendo los criterios de eficiencia energética. La incidencia acústica de las variantes será moderada, siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras el estudio de los niveles de ruido en la fase de proyecto constructivo, teniendo en cuenta que a su vez supondrán una mejora de los niveles acústicos existentes en el caso urbano. En este sentido, la construcción de variantes, como la variante de Arnedo Oeste, constituye una medida de planificación a medio- largo plazo dispuesta en los Planes Estratégicos de Ruido de las carreteras autonómicas de La Rioja (tercera fase).

En cuanto a las dos duplicaciones de calzada, ubicadas también en la mitad norte del ámbito, el impacto es negativo y moderado en fase constructiva sobre la gea y el suelo (ocupación de terrenos), sobre la hidrología y riesgo de inundación (se intercepta en uno de los tramos el río Iregua) y sobre la conectividad ecológica, aunque en menor grado que en el caso de las variantes al tratarse de una actuación sobre una infraestructura ya existente. La incidencia acústica en este caso será moderada, siempre que se apliquen las medidas de protección acústica adecuadas tras el estudio de los niveles de ruido en la fase de proyecto constructivo, si bien cabe remarcar que se trata al igual que con las variantes de actuaciones motivadas por la elevada IMD existente en la actualidad, pudiendo contribuir a la mejora acústica del tramo a duplicar si se planifican de manera adecuada y coordinada con los Planes de Acción existentes y con los organismos competentes en materia de protección acústica.

Sobre la salud humana y el medio socio-económico, si bien las variantes y duplicaciones de calzada producirán en fase constructiva un impacto mayor que las restantes por el propio proceso constructivo (circulación de maquinaria, desvíos de tráfico, etc), en fase de explotación el impacto global será beneficioso por la mejora de la accesibilidad y funcionalidad de la red y descongestión del tráfico en casco urbano (mejora de la contaminación acústica y atmosférica).

En lo referente al cambio climático, el estudio de alternativas incluye un cálculo de la huella de carbono, obteniendo para la alternativa 2 una huella de carbono ligeramente inferior (1.866,28 toneladas CO₂/año), respecto a la alternativa 0 (1.877,75 toneladas CO₂/año) y a la alternativa 1 (1.878,60 toneladas CO₂/año), debido a que las medidas propuestas contribuirán a un cambio en el reparto modal que reducirá la cantidad de vehículos ligeros. En consecuencia, se considera que la alternativa 2 supondrá una ligera mejora en la huella de carbono, contribuyendo a su vez a una moderación del cambio climático.

Como resultado de este análisis, el Estudio ambiental estratégico concluye que las actuaciones que pueden producir mayor impacto al medio, tanto en fase de construcción como de explotación, son las variantes de población y las duplicaciones de calzada, mientras que el resto de actuaciones producen menor impacto, aunque deban extremarse las medidas preventivas y/o correctoras en los casos de proyectos que afectan a espacios protegidos de la Red Natura 2000. En este sentido, el Estudio ambiental estratégico incluye el preceptivo estudio de repercusiones en los espacios Red Natura 2000, de acuerdo con lo previsto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Finalmente, el Estudio ambiental estratégico formula una propuesta de medidas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo sobre el territorio, incluyendo además las medidas y acciones específicas recomendadas en los informes remitidos por las distintas Administraciones públicas, en el Documento de alcance, o por normativa sectorial aplicable, en relación con:

1. Utilización racional del suelo.
2. Protección del medio natural e hídrico y de la calidad del aire.
3. Prevención de riesgos naturales.
4. Protección del patrimonio cultural.
5. Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos.
6. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público.

7. Protección del paisaje.
8. Sostenibilidad social, protección del medio humano, calidad de vida y equidad social.
9. Fomento de la participación institucional y pública.
10. Ecoeficiencia, utilización sostenible de recursos naturales y gestión de residuos.
11. Efecto barrera de las infraestructuras existentes y previstas.
12. Protección y mejora de la salud humana.
13. Actuaciones ubicadas en terrenos dentro del ámbito de aplicación de la Directriz de Protección Suelo No Urbanizable de La Rioja.

El Estudio ambiental estratégico detalla además las medidas previstas para el seguimiento del Plan Regional, habiéndose previsto las partidas económicas necesarias para ello. El seguimiento se basa en una serie de indicadores generales establecidos en el Documento de alcance, garantizando el cumplimiento los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 relacionados (objetivos número 3, 8, 9, 11, 12, 13 y 15). De este modo, se controlarán aspectos como la calidad del aire, la permeabilidad ecológica, la afección a espacios naturales protegidos y al paisaje y la contaminación acústica y lumínica, así como el posible efecto barrera de las infraestructuras por la interceptación de cauces principales (corredores biológicos). Así mismo, se pretende garantizar la protección del patrimonio cultural, el bienestar de la población y el fomento de la economía local.

Finalmente, el Estudio ambiental estratégico incluye un resumen de carácter no técnico de toda la información facilitada en el resto de apartados del mismo.

Sexto.- A la vista de todo lo anterior, no se considera necesario requerir al órgano promotor información adicional ni solicitar ningún otro informe sectorial a las Administraciones públicas afectadas. Por ello, procede la emisión de la correspondiente Declaración ambiental estratégica por parte del órgano ambiental.

De acuerdo con lo previsto en los artículos 5 y 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Declaración ambiental estratégica es el informe preceptivo y determinante emitido por el órgano ambiental con el que concluye la evaluación ambiental estratégica ordinaria y en el que se evalúa la integración de los aspectos ambientales en la propuesta final del plan o programa.

Fundamentos de derecho

Primero.- El expediente ha sido tramitado de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y demás normativa general de aplicación.

Segundo.- En la Comunidad Autónoma de La Rioja el órgano ambiental competente para la emisión de los Declaraciones ambientales estratégicas es la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 de la Ley 6/2017, de 8 de mayo, de protección del medio ambiente de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

A la vista de todo lo anterior, a propuesta del Servicio de Integración Ambiental y en uso de las competencias reglamentariamente atribuidas, la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos considera ambientalmente viable el Plan Regional de referencia, por lo que, según se dispone en el artículo 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental,

RESUELVE

Primero. Formular Declaración ambiental estratégica favorable del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022-2030, promovido por la Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica y Portavocía del Gobierno, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales protectoras y correctoras recogidas en su Estudio ambiental estratégico y documentación complementaria, en los términos que se recogen a continuación:

- 1.- Régimen de intervención administrativa ambiental.

Esta Declaración ambiental estratégica no exime al promotor de cualesquiera otros trámites o autorizaciones ambientales que fueran necesarios con arreglo a la normativa sectorial correspondiente y cuya obtención, cuando resulte pertinente, deberá ser gestionada por el interesado.



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10207

En este sentido, se tendrán en especial consideración aquellos proyectos sometidos a la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, así como aquellas actuaciones en las que sea necesario realizar un estudio de las repercusiones sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

2.- Protección del sistema hidrológico.

2.1.- Las actuaciones previstas en el Plan deberán adaptarse en todo caso a las disposiciones establecidas en el Plan Director de Abastecimiento de Agua a Poblaciones 2016- 2027 y en el Plan Director de Saneamiento y Depuración de Aguas 2016- 2027 o en sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

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

3.- Protección del suelo y la geomorfología.

3.1.- En todo caso, se tendrán en consideración las disposiciones establecidas en el Plan Director de Residuos 2016- 2026 o sus futuras revisiones o modificaciones, salvo en casos excepcionales que deberán ser debidamente justificados.

3.2.- En las actuaciones derivadas de este Plan Regional se gestionarán adecuadamente todos los tipos de residuos generados a través de gestores autorizados, según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, 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 y demás normativa de aplicación.

3.3.- No se realizarán tareas de reparación y mantenimiento de maquinaria, vehículos y herramientas a motor en las zonas de actuación.

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

4.- Protección de los espacios naturales.

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

5.- Protección del paisaje.

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

5.2.- En caso de que en estas obras se precise el aporte de material externo, este procederá de extracciones de áridos debidamente autorizadas. En todo caso, se recomienda que para la obtención de este material se evite la creación de nuevas graveras, priorizando otras soluciones como la utilización de canteras legalizadas ya existentes o, si fuera viable, de áridos reciclados procedentes de plantas de valorización de residuos de construcción y demolición.

6.- Protección del patrimonio cultural y socioeconómico.

6.1.- Las actuaciones derivadas del desarrollo de este Plan Regional que así lo requieran deberán contar con informe favorable del Consejo Superior del Patrimonio Cultural, Histórico y Artístico de La Rioja.

6.2.- En todo caso, las obras a ejecutar deberán respetar los valores culturales y arquitectónicos existentes en la zona.

7.- Seguimiento ambiental.

El órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030, identificando los efectos adversos no previstos y llevando a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre,



BOLETÍN OFICIAL DE LA RIOJA

Núm.121

Lunes, 27 de junio de 2022

Página 10208

de evaluación ambiental. Este seguimiento deberá realizarse en consonancia con los principios de sostenibilidad y objetivos ambientales e indicadores propuestos durante su evaluación ambiental estratégica.

A estos efectos, durante el periodo de vigencia de este Plan Regional se deberá realizar un informe de seguimiento cuatrienal sobre el cumplimiento de la presente Declaración ambiental estratégica. Este informe incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el Programa de vigilancia ambiental incluido en su Estudio ambiental estratégico, así como un análisis de la evolución de su huella de carbono y del resto de indicadores. Toda esta información deberá estar a disposición pública en la sede electrónica del órgano sustantivo.

En caso necesario, el órgano ambiental podrá recabar información y realizar las comprobaciones que considere necesarias para participar en el seguimiento de este Plan Regional.

Segundo. Recordar al promotor que, según consta en el artículo 27 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, esta Declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de La Rioja, no se hubiera procedido a la aprobación definitiva del Plan Regional de Carreteras de La Rioja 2022- 2030 en un plazo máximo de dos años.

Tercero. Ordenar la publicación de esta Declaración ambiental estratégica en el Boletín Oficial de La Rioja y en la sede electrónica del Gobierno de La Rioja.

Cuarto. Trasladar la correspondiente Resolución a la Dirección General de Infraestructuras y al Servicio de Integración Ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos.

De conformidad con lo previsto en el artículo 25 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, las Declaraciones ambientales estratégicas no serán objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del mismo.

Logroño a 23 de junio de 2022.- El Director General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos, Rubén Esteban Pérez.