Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (BOE 307 de 22/12/2008)

Resolución de 28 de noviembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de Briones, CN-232 de Vinaroz a Santander, términos municipales de Briones y Gimileo, Logroño.

Rango: Resolución
Páginas: 51606 - 51609
Referencia: 2008/20673

TEXTO

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 6.1 del anexo I 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.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto

La actuación a desarrollar, hace referencia a la variante de la N-232 a su paso por el municipio de Briones, en la La Rioja y su objeto es descongestionar la travesía de la N-232 a su paso por el municipio, evitando accidentes y retenciones en el tramo perteneciente al casco urbano.

El Promotor del Proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El área del estudio abarca una franja de alrededor de 2km. de anchura entre el casco urbano de Gimileo y el límite municipal entre Briones y San Asensio, utilizando como eje central el trazado de la N-232 a su paso por el municipio. Esta área tiene una superficie de 1128 Ha, y se extiende aproximadamente desde el pk 440,000 al pk 445,500 de la N-232. Los términos municipales afectados por la construcción de la variante son los de Briones y Gimileo.

Se han propuesto dos alternativas, que se denominan Alternativa 1 (Norte) y Alternativa 2 (Sur).

El punto de enlace de ambas alternativas con la N-232 es el mismo, aproximadamente en el pk 440, e igualmente el punto final de la variante, a la altura del pk 445.

La alternativa 1 comienza en el cruce de la N-232 con el límite territorial entre los municipios de Briones y San Asensio. La longitud del trazado es de 6.400 m, el radio mínimo empleado en planta es de 1500m. y el máximo de 2500 m. con una inclinación máxima de trazado del 3,67 % y una pendiente del 2,25 %.

Se disponen dos enlaces, uno en el pk 2,00 que da acceso a la localidad de Briones y el segundo en el pk 5,200, con acceso a Gimileo.

Para esta alternativa se proyectan 8 pasos inferiores, de los cuales 6 corresponden a caminos y los otros 2 a los enlaces de Briones y Gimileo.

La alternativa 2, se sitúa al sur de la anterior y transcurre entre los pk.440 y pk 445 de la N-232. Sus límites geográficos son la AP-68 al sur y el cementerio de Briones al norte, la longitud del tratado es de 6320 m. El radio mínimo en planta es de 250 m. y el máximo de 5000 m., con inclinación máxima del 3,98% y una pendiente del 3,29%. Dispone de dos enlaces, uno da acesso a la localidad de Briones (pk 2,400) y el segundo hacia Gimileo.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Los elementos ambientales más relevantes de la zona, según se recogen en el Estudio de Impacto Ambiental, elaborado por el Promotor, son los siguientes:

Geológia.-Los materiales de la zona son mayoritariamente terciarios (areniscas en Fácies Haro), otra parte se corresponden con material litológico pleistocénico tipo «glacis», con predominio de arcillas, gravas y arenas y con escasa presencia de materiales aluviales de «fondo de valle» del arroyo tributario del Barranco de Valpierre.

Hidrografía.-Está marcada por la presencia próxima del río Ebro, aunque longitudinalmente los ríos Oja y Najerilla, sirven para enmarcar la cuenca del ámbito del estudio, el primero tiene un caudal irregular con frecuentes y torrenciales crecidas en la época del deshielo. El Najerilla tiene mayor caudal y un régimen regular. El Ebro se aproxima a la zona en forma de meandros con velocidad reducida entre materiales del Pleistoceno, y presencia de sotos y amplia variedad faunística. Como caudales intermitentes dentro de la zona aparecen los arroyos de Peajo, Arreluz, Cava de escasa entidad y el río Zamaca.

Vegetación.-La vegetación natural es prácticamente inexistente y se reduce a un rodal de coníferas y a la vegetación de ribera compuesta por chopos, alisos, sauces, fresnos y álamos. En las áreas incultas tiene presencia el matorral mediterráneo con encinas asociaciones con ella. Hay un predominio de terreno cultivado y viñedo este último de forma mayoritaria, y presencia de huertas en regadío.

Fauna.-La fauna carece de relevancia, estando asociada a la vegetación existente, destacando las asociadas al entorno del río (sotos) o en el mismo (nutria) y visón europeo, incluido en el Catalogo de Especies Amenazadas de La Rioja.

Espacios protegidos.-Hay que destacar por su proximidad los siguientes: «Los Sotos del Ebro» y las «Huertas Tradicionales de Briones» y «Zonas de protección del visón europeo».

Los primeros contienen la vegetación de ribera indicada en el apartado de «Vegetación», con una variedad de fauna asociada a los mismos.

Las Huertas de Briones tienen un elevado interés ecocultural y productivo, con un atractivo paisaje agrario-ribereño.

El Área de Protección del visón europeo, se ubica en las márgenes del Ebro al norte de Briones, y cuya finalidad es la de impedir la presencia del visón americano principal depredador de la especie a proteger.

Todos los Espacios Naturales indicados, se encuentran fuera del área del proyecto.

Patrimonio cultural.-Hace referencia a los monumentos arquitectónicos de sus villas y a los yacimientos inventariados de diversas épocas y relevancias. Destaca la arquitectura del núcleo de población de Briones con palacios y muralla, así como el cementerio, y varias ermitas de alto valor monumental.

Los yacimientos arqueológicos de la zona están fechados principalmente en el Paleolítico, Neolítico y Calcolítico, compuestos principalmente por zonas de aprovisionamiento de sílex, necrópolis y cazoletas, estando situadas en áreas próximas pero no coincidentes con las variantes propuestas en el proyecto.

Vías pecuarias.-Hay dos dentro de la zona, con carácter comarcal, que se denominan la Colada de la Concepción y la Colada de Santo Domingo.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas.

a) Entrada documentación inicial: 21 de febrero de 2006.

b) Comienzo de consultas previas: 2 de junio de 2006.

c) Traslado de contestaciones: 19 de enero de 2007.

d) Consultas previas: se han realizado un total de 14 consultas, habiéndose recibido 4 respuestas, correspondientes a organismos oficiales.

Los aspectos más significativos de las mismas son:

La Dirección General de Calidad Ambiental de La Rioja considera que el corredor norte debe ser descartado porque supone atravesar elementos excluyentes, y considera que el Estudio de Impacto Ambiental, deberá analizar con especial atención la incidencia del proyecto en los siguientes aspectos.

Efectos sobre el agua y sobre la atmósfera.

Efectos sobre el suelo.

Efectos sobre el impacto visual.

Efectos sobre el medio socio económico.

Programa de vigilancia ambiental.

La Dirección General del Medio Natural de La Rioja, indica que el corredor sur ha de producir menor afección ambiental sobre el medio natural y considera que han de tenerse en cuenta en la redacción del proyecto, lo siguiente:

Mantener la continuidad de las vías pecuarias afectadas.

Habilitación de pasos de fauna.

Resolver adecuadamente la demanda de áridos.

Habilitación de vertederos para sobrante de estériles.

Creación de taludes a lo largo de la variante.

Restauración vegetal con especies autóctonas.

La Dirección General del Patrimonio Cultural de La Rioja, señala que el corredor norte debe ser descartado, y respecto al corredor sur, señala, que entre la N-232 y la autopista A-68, se observa la presencia de dos yacimientos arqueológicos, el 034/ 07 «Las Arenillas» y el 034/ 08, «El Romeral» y que una vez establecido el trazado definitivo del mismo, deberá desarrollarse una prospección arqueológica

intensiva del mismo para poder valorar las afecciones al patrimonio arqueológico y establecer medidas correctoras si se estiman oportunas.

La Confederación Hidrográfica del Ebro descarta al corredor norte, y realiza una serie de consideraciones, tales como utilizar criterios de diseño que eviten las áreas más sensibles, autorización para las obras dentro del dominio público hidráulico, tratamiento de aguas residuales, tratamiento de sustancias contaminantes, instalaciones accesorias fuera de las áreas sensibles, estabilización de plataformas y taludes, rehabilitación de caminos y derechos de servidumbre, identificación de impactos en el estudio de impacto ambiental.

La relación de consultados y las respuestas recibidas se indican el siguiente cuadro.

CONSULTAS REALIZADAS	**RESPUESTAS RECIBIDAS**
Dirección General para la Biodiversidad.	**-**
Confederación Hidrográfica del Ebro.	**X**
Dirección General de Calidad Ambiental de La Rioja.	**X**
Dirección General de Cultura de La Rioja.	**X**
Delegación del Gobierno en La Rioja.	**-**
Dirección General de Medio Natural de La Rioja.	**X**
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico.	**-**
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	**-**
ADENA.	**-**
Ecologistas en Acción.	**-**
SEO.	**-**
Colectivo Ecologista Riojano (CER).	**-**
Ayuntamiento de Briones.	**-**
Ayuntamiento de Gimileo.	**-**

3.2 Fase de información pública del estudio de impacto ambiental.

La publicación de la Información Pública, se hizo en el Boletín Oficial del Estado del 23 de febrero de 2008 y en el «Boletín Oficial de La Rioja» el 6 de marzo de 2008.

Se han recibido un total de 6 alegaciones, agrupando en una sola las que hacen referencia a la estación de servicio existente en la actual carretera N-232.

Los aspectos ambientales más significativos de las alegaciones son:

El Ayuntamiento de Briones presenta alegaciones relacionadas con la accesibilidad a la localidad desde la variante, la reposición de carreteras y caminos y reposición de servicios afectados (tuberías, pasos de acequias, gasolinera, etc).

La Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja plantea las siguientes alegaciones:

Acondicionamiento de los ramales norte y sur de la carretera LR-314.

Modificación de la intersección actual de las carreteras LR-314, LR-210 y acceso a Briones con la carretera N-232 mediante la construcción de una glorieta.

Acondicionamiento del tramo de la actual carretera N-232 que quedaría fuera de servicio.

Dos alegaciones de particulares de Gimileo, solicitan, el desplazamiento de la glorieta de acceso a Gimileo, la minimización de la afección a las instalaciones de riego y la construcción de un muro de contención del terraplén situado frente al molino histórico de Gimileo.

La Sociedad Cantillo y Cedipsa, presenta alegaciones concernientes a la estación de servicio ubicada en el pk. 441,50 de la carretera N-232, solicitando una nueva ubicación junto a la variante, aprovechando en parte lo existente.

Bodegas Dinastía Vivanco, S.A. manifiesta que está de acuerdo con la solución 2, pero que debería discurrir en su inicio más al sur para evitar división de las parcelas.

La respuesta de la Dirección General de Carreteras a las alegaciones presentadas es la siguiente: la solución 2 elegida ha sido considerada la más favorable bajo el punto de vista ambiental. En cuanto a las alegaciones recibidas, informa al Ayuntamiento de Briones, que la elección de la ubicación del enlace se realiza atendiendo a criterios técnicos y funcionales, y que el tramo de la actual carretera se considerará como vía de servicio, y que todos los caminos han sido repuestos por el trazado de la nueva variante y a la hora de redactar el Proyecto se recogerá la información relativa a la estación de servicio que pueda verse afectada, igualmente se definirán los pasos de fauna necesarios y las afecciones relativas al riego.

Se realizará el acondicionamiento de los tramos de la carretera LR-314 (norte y sur) y en el Proyecto, se transformará la interseccción de la carretera N-232 con las LR-314 y LR-210 y el acceso a Briones en una glorieta de dimensiones adecuadas al tráfico, y se estudiará el acondicionamiento del tramo de la N.232 que quedaría como vía de servicio.

El desplazamiento de la rotonda hacia el este (lindero entre fincas) supondría generar en poco espacio dos intersecciones y no resolvería el acceso a Gilimeo. Se disminuirá todo lo posible, la afección al riego y los caminos de acceso propiedades quedará resuelto en el Proyecto.

Se minimizará la afección al molino de Gilimeo mediante la construcción de un muro de contención como propone el alegante.

La N-232 actuará como vía de servicio por lo que se mantendrá el acceso a la estación de servicio y a una futura urbanización a construirse proxima a la gasolinera.

Los condicionantes del trazado siguen la Norma de Trazado 3.1-IC en lo referente a radios, pendientes, longitudes, etc. y así está reflejado en las propuestas.

Como norma general, se procurará minimizar en fase de Proyecto las afecciones señaladas por los alegantes, cuando exista tal posibilida

4. Integración de la evaluación

Los impactos significativos de la alternativa 2, elegida por el Promotor se indican a continuación, en base a los siguientes factores:

Calidad de las aguas y drenaje.-La traza elegida, cruza de Este a Oeste los arroyos de Peajo, Arreluz, Cava y el río Zamarra, siendo este último el cauce más significativo a la altura del casco urbano de Gimileo. Este río lleva asociado un acuífero afectado por contaminación de nitratos, por lo que deberán maximizarse las medidas preventivas a evitar vertidos accidentales de cualquier tipo. Por este motivo los impactos tienen relación directa con cambios en la composición química de las aguas.

En general y según el estudio realizado, no se dan grandes impactos sobre la calidad de las aguas, que mayoritariamente es Moderado, y que en ocasiones adoptando medidas preventivas o correctoras puede ser considerado como compatible.

En relación con el drenaje, el impacto producido por la variante, se considera como moderado.

Calidad atmosférica.-En la fase de las obras, habrá una disminución de la calidad del aire, debido a la emisión de partículas en suspensión y sedimentables. En la fase de servicio la descongestión del tráfico tendrá sobre la población, un efecto positivo.

La valoración del impacto sobre la calidad atmosférica, es en ambas fases (construcción y servicio), como moderado y positivo respectivamente.

Ruidos.-Durante las obras se producirá un aumento del ruido en la cercanía de las zonas habitadas, debido al uso de la maquinaria, es un efecto temporal y por tanto reversible y recuperable. La valoración de su impacto está, entre moderado y compatible.

Vegetación.-Ante la ausencia de una vegetación natural de interés y los cultivos forestales o de ribera están a una distancia suficiente para no ser afectados se valora el impacto sobre la vegetación de moderado a compatible.

Fauna.-Se deben sobre todo a la ocupación de la superficie que ocupa la variante, que puede originar la destrucción de hábitats, el efecto barrera y la perturbación sobre la etología de las especies y el incremento de mortalidad por atropello, factores a tener en cuenta tanto en la fase de construcción como en la de servicio. En la primera habrá que tener en cuenta los periodos de reproducción, no coincidentes con las obras, y la facilidad de movilidad en la segunda, mediante la colocación de pasos de fauna.

La valoración del efecto sobre la fauna se considera moderado.

Paisaje.-La construcción de una vía de comunicación supone un impacto paisajístico por la introducción de líneas rectas en una morfología ondulada. La valoraciones se han realizado a partir de las variables calidad del paisaje y la fragilidad visual. La calidad del paisaje se enfoca como un ejercicio comparativo, mientras que la fragilidad se define como el grado de susceptibilidad de un paisaje al deterioro ante la incidencia de una actuación. La valoración del paisaje, realizada en el estudio, indica, que su impacto es moderado.

Patrimonio cultural. El municipio de Briones tiene un amplio patrimonio histórico y arqueológico, y tres yacimientos catalogados, que son el 034/07 Las Arenillas, el 034/08 El Romeral y el 034/10 Pecho Peñuelas, que no se verán afectados directamente por la actuación, aunque pueden serlo de forma indirecta durante el desarrollo de las obras.

5. Condiciones al proyecto

Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en ningún caso se ha estimado irreversibles y que se minimizarán por la aplicación de las oportunas medidas correctoras.

Teniendo en cuenta la evaluación realizada sobre las alternativas del proyecto, reseñadas anteriormente, el Órgano Ambiental considera más conveniente la 2 por ser menor su afección ambiental y coincidir con el deseo de los consultados.

Se tomarán las medidas preventivas y correctoras indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, en especial las relacionadas con la prevención de impacto por las obras (restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares, utilización de los viales existentes, control y seguimiento de los movimiento de tierra, jalonamiento de las áreas de obras, etc.), la prospección y control arqueológico (prospección arqueológica intensiva y protección en caso de nuevos hallazgos) y la protección del sistema hidráulico.

En relación con la contaminación acústica, se seguirán las especificaciones indicadas en la legislación actual. Se ha realizado el estudio del ruido, de la zona y del mismo se deduce que la actuación disminuirá significativamente el ruido, debido al alejamiento urbano, diseño de trazado y el relieve del terreno como corresponde a una zona agrícola. En este sentido, antes de la elaboración del proyecto de construcción, se actualizará el inventario de viviendas y edificaciones con el fin de conocer la afección real del proyecto y así minimizar los posibles efectos negativos.

La vegetación ha de conservarse especialmente en la zona de ribera del río Zamarra y de los arroyos Peaje, Arreluz y Cava, al ser las de mayor valor ecológico en una zona con predominio de áreas de cultivos de secano y regadío.

Se tendrá en cuenta las áreas de explotación de áridos y su correspondiente tratamiento, así como la de los vertederos.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las ocupadas por superficies arboladas, o sus proximidades y en las márgenes de corrientes de agua.

Para evitar los impactos ambientales sobre la fauna durante la fase de construcción, se planificarán los periodos de actuación para no coincidir con las épocas de reproducción y se construirán los pasos de fauna y cerramientos, que facilitan la movilidad de la misma, así como las oportunas medidas relacionadas con dispositivos de protección.

En coordinación con la Consejería de Cultura del Gobierno de La Rioja y antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Se hará una restauración paisajística de las áreas afectadas por las obras de ejecución de la variante del proyecto (auxiliares, de acopio, vertederos, etc.), para lograr la integración en el medio.

Se asegurará la continuidad de la red viaria y vías pecuarias afectadas y en ningún caso se producirá su interrupción de uso como consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas oportunas, indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

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

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son previa a las obras, durante la construcción y en la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental así como la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y seguimiento y el de la fauna se realizará durante dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano

sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la DIA.

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 Variante de Briones CN-232 de Vinaroz a Santander pp.kk 441,500 al 444,300, La Rioja, términos municipales de Briones y Gimileo, Logroño, concluyendo que siempre y cuando se autorice en las alternativas 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, 28 de noviembre de 2008.-La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.