

RESOLUCIÓN de 9 de octubre de 2009, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Nº Expte. INAGA/01A/2009/04589).

La Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, establece que han de someterse a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental los proyectos correspondientes a actividades listadas en su anexo II. El proyecto de adecuación integral de la red estructurante de carreteras de Aragón Sector 3HU se encuentra recogido en el Grupo 6 (Proyectos de infraestructuras) del Anexo II de la citada Ley como «Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros».

La Dirección General de Carreteras presenta con fecha 11 de febrero de 2008 la Memoria del «Proyecto de adecuación integral de la red estructurante de carreteras de Aragón. Sector 3HU». Mediante resolución de 8 de Abril de 2008, tras tramitarse el procedimiento de consultas previas, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental comunicó los contenidos mínimos que debía tener el Estudio de Impacto Ambiental.

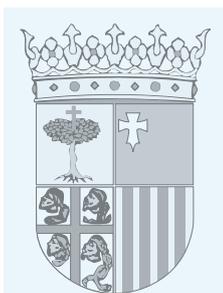
En fecha 4 de febrero de 2009, en el «Boletín Oficial de Aragón» nº 23, se publica anuncio de la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes por el que se somete a información pública el Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental y Estudio de Viabilidad Económico-Financiera relativos a la Red Estructurante de Aragón. Simultáneamente, se solicita informe a una serie de organismos sobre el trámite de información pública: Confederación Hidrográfica del Ebro, Dirección General de Energía y Minas, Dirección General de Patrimonio Cultural, Dirección General de Urbanismo, Diputación Provincial de Huesca, Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, Subdirección de Carreteras de Huesca, Comisiones Obreras, Unión General de Trabajadores, Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR), Ecologistas en Acción-Ecofontaneros, Ecologistas en Acción-Onso, Ecologistas en Acción-Otus, Fundación Ecología y Desarrollo, Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, Sociedad Española de Ornitología (SEO/BIRDLIFE), Comarca de Bajo Cinca, Comarca del Cinca Medio, Comarca de Cinco Villas, Comarca de la Hoya de Huesca, Comarca de los Monegros, Comarca del Somontano de Barbastro, Ayuntamiento de Albero Alto, Ayuntamiento de Albero Bajo, Ayuntamiento de Alcolea de Cinca, Ayuntamiento de Alcubierre, Ayuntamiento de Alerre, Ayuntamiento de Ardisa, Ayuntamiento de Ayerbe, Ayuntamiento de Biscarrués, Ayuntamiento de Capdesaso, Ayuntamiento de Castejón de Monegros, Ayuntamiento de Castellflorite, Ayuntamiento de Chimillas, Ayuntamiento de Grañén, Ayuntamiento de Huerto, Ayuntamiento de Huesca, Ayuntamiento de Lalueza, Ayuntamiento de Lanaja, Ayuntamiento de Los Corrales, Ayuntamiento de Monflorite - Lascasas, Ayuntamiento de Murillo de Gállego, Ayuntamiento de Ontiñena, Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos, Ayuntamiento de Peralta de Alcofea, Ayuntamiento de Poleñino, Ayuntamiento de Sariñena, Ayuntamiento de Sena, Ayuntamiento de La Sotonera y Ayuntamiento de Villanueva de Sigena.

Transcurrido el plazo de información pública, se ha recibido contestación de las siguientes asociaciones u organismos consultados sin contenido ambiental: Ministerio de Fomento; Servicio Provincial (Sección de Minas); Ayuntamiento de Las Peñas de Riglos; Ayuntamiento de Alerre; Ayuntamiento de Chimillas; Unión Sindical de Comisiones Obreras, Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

Por Orden de 4 de mayo de 2009, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, se aprobó el Informe de Alegaciones resultado de la Información Pública del Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental y del Estudio de Viabilidad Económico-Financiera de la «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca». Claves: EI-RED-3HU y EV-RED-3HU. En fecha 8 de mayo de 2009 se remite la documentación al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental para la continuación de la tramitación del expediente.

Se notificó trámite de audiencia al promotor y éste señaló que en un tramo de la A-1223 entre el PK 31+500 y el PK 33+000 se ha desarrollado con posterioridad a la redacción del Estudio Informativo un proyecto que modifica ligeramente el trazado y que proyecta la construcción de un puente sobre el río Guatizalema que debería ser informada con posterioridad por el órgano ambiental. Se comunicó un borrador de la resolución a los ayuntamientos afectados, no recibiendo manifestaciones al respecto.

El proyecto tiene como objetivo la adecuación de los viales de titularidad autonómica que conforman la Red Estructurante contemplada en el Plan de Carreteras de Aragón (2004-2013). Para la adecuación de dicha red se procedió a sectorizar en ocho zonas diferentes



toda la superficie de la Comunidad Autónoma. Como objetivos principales del Plan General de Carreteras se encuentran:

Vertebrar y equilibrar el territorio aragonés, definiendo una red principal de ejes estructurantes, y mejorar la accesibilidad a todos los núcleos y comarcas de la Comunidad Autónoma.

Satisfacer la demanda de movilidad, mejorando el funcionamiento de la red viaria.

Mejorar la seguridad vial, aplicando programas específicos en zonas de accidentes.

Ayudar a la mejora de las comunicaciones con las Comunidades Autónomas próximas y especialmente con Francia y el resto de Europa.

Este sector Huesca 3HU se haya situado en el oeste de la provincia de Huesca y limita al norte con el sector 1HU, al este con el sector 2HU, y al oeste y sur con el sector 3Z. Cuenta con una superficie de 2.959,70 Km².

El sector 3HU, objeto del presente estudio, incluye una serie de carreteras donde no se va a actuar sobre la traza o se van a desarrollar únicamente labores de Refuerzo y Rehabilitación Superficial. Son los siguientes tramos de carretera:

- 1) A-129. TRAMO: LIMITE DE SECTOR- LANAJA- INTERSECCIÓN A-1210
- 2) A-129. TRAMO: INTERSECCIÓN A-1210- SARIÑENA
- 3) A-131. TRAMO: SENA- LÍMITE DE SECTOR (ONTIÑENA)
- 4) A-131. TRAMO: HUESCA- INTERSECCIÓN A-1213/A-1217
- 5) A-132. TRAMO: AYERBE- HUESCA
- 6) A-1213. TRAMO: INTERSECCIÓN A-131- GRAÑEN
- 7) A-1210. TRAMO: GRAÑEN- INTERSECCIÓN A-129

Otra serie de carreteras que van a ser acondicionadas, entendiéndose por acondicionamiento la modificación parcial de su trazado actual en planta o alzado y que por tanto se deben evaluar ambientalmente. El sector 3HU, objeto del presente estudio, incluye las siguientes carreteras:

CARRETERA	ACTUACIÓN	TRAMO	
		LONGITUD	LOCALIDADES
A-125(alt1)	Acondicionamiento	10.428,66 m	De Tudela a Ayerbe: Tramo Ardisa - Ayerbe
A-129(alt2)	Acondicionamiento	11.259 m	De Zaragoza a Monzón: Tramo Sariñena - Castelflorite
A-131(alt2)	Acondicionamiento	10.458,39 m	De Fraga a Huesca: Sariñena - Venta de Ballerías
A-132(alt2)	Acondicionamiento	18.569,49 m,	De Huesca a Pte. La Reina Ayerbe – Limit Sector
A-230(alt2)	Acondicionamiento	24.596,13 m	De Caspe a Sariñena: Limit. Sector -Sariñena
A-1223(alt2)	Acondicionamiento	8.573 m	De Selgua a EF Poleñino: Venta de Ballerías- Limit Sector
CHE(alt1)	Acondicionamiento	2.260 m	CHE: Castelflorite – Limit Sector

Las actuaciones proyectadas en cada uno de los ejes estructurantes pertenecientes al Sector 3HU de la Red de Carreteras de Aragón son las siguientes:

1. Carretera A-125. De Tudela a Ayerbe

Se acondiciona un tramo de una longitud de 10.428,66 metros, entre el pK 79,98 y el pK 90,4, en los términos municipales de Ayerbe, a Biscarrués (Huesca) y Ardisa (Zaragoza).

Se han considerado dos alternativas viables, similares en su recorrido, salvo en el tramo final próximo a Ardisa. Ambas alternativas consideran un cambio de trazado, entre los pK 80 y 81, de una longitud de unos 600 m, con el fin de suavizar una fuerte curva del trazado actual. La velocidad del tramo proyectado es de 90 km/h, con sección de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmorte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 812.

Los movimientos de tierras en m³ son;

(Alternativa 1): Desmorte en tierra 35.068,60;; Terraplén 70.428,70; Vertedero 25.203,65.

(Alternativa 2):; Desmorte en tierra 27.422,50; Terraplén 89.612,60; Vertedero 20.349,68.

Es necesaria la ampliación de un puente sobre el embalse de Ardisa, en el pK 80,1, así como otras dos obras de fábrica menores, en los pK 81,7 y 82,7, además de las obras de drenaje existentes.

2. Carretera A-129. De Zaragoza a Monzón



Se acondiciona un tramo de una longitud de 11.259 m, entre el pK 69,75 y el pK.81,3, en los términos municipales de Sariñena, Villanueva de Sigena y Castelflorite, todos ellos en la provincia de Huesca.

El proyecto contempla dos alternativas. Ambas se ajustan al trazado actual de la carretera. Se elige la alternativa 2. La velocidad del tramo proyectado es de 90 km/h, con una sección de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmorte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 2.183.

Los movimientos de tierras en m³ son;

(Alternativa 1): Desmorte en tierra 196.192,90; Terraplén 162.766,50; Vertedero 76.260,96

(Alternativa 2): Desmorte en tierra 173.438,00; Terraplén 154.627,90; Vertedero 70.070,91.

Es necesaria la ampliación en 3 m de un puente sobre el barranco de La Clamor Vieja, en el pK 79,8, además de las obras de drenaje existentes.

3. Carretera A-131. De Fraga a Huesca

Se acondicionan dos tramos de una longitud total de 10.458,39 m, entre los pK 41,77 a pK 50,96 y pK 55,9 a pK 66,35, Entre Sariñena y Venta de Ballerías, en los términos municipales de Sena, Castejón de Monegros, Sariñena, Capdesaso y Huerto, todos ellos en la provincia de Huesca.

Se han considerado dos alternativas viables. La alternativa 1 considera un cambio del trazado actual en el paso por el barrio de la Estación de Sariñena. Ambas alternativas contemplan trazados diferentes al actual entre los pK 42 y 43, en las proximidades de Sena. La velocidad del tramo proyectado es de 90 km/h, con sección de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmorte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 3.006.

Los movimientos de tierras en m³ son;

(Alternativa 1): Desmorte en tierra 63.582,30 y 108.912,30; Terraplén 126.181,80 y 67.566,30; Vertedero 68.768,14

(Alternativa 2): Desmorte en tierra 56.930,30 y 84.077,70; Terraplén 43.268,10 y 58.014,60; Vertedero 50.417.

Se acomete la ampliación del puente en el pK 56,9 y del puente sobre el FFCC Barcelona - Zaragoza, en el pK 57,1, además de las obras de drenaje existentes.

4. Carretera A-132. De Huesca a Puente La Reina

Se acondicionan dos tramos de la A-132 de una longitud total de 18.569,49 m, entre los pK 27 y pK 45,56, entre Ayerbe y el límite del Sector, en los términos municipales de Ayerbe y Las Peñas de Riglos (Huesca) y Murillo de Gállego (Zaragoza).

Se han considerado dos alternativas viables. Ambas alternativas consideran varios cambios de trazado. Son los siguientes: entre los pk. 30,50 y el pk. 32,00, afectando a 1,5 km; en el pk. 35,50, afectando a unos 500 metros de la carretera actual y en el pk. 39,00. Además la alternativa 1 modifica una curva en el pk. 41,50. La velocidad del tramo 1 (Ayerbe-Murillo de Gállego) es de 90 km/h y la del tramo 2 (Murillo de Gállego-Embalse de la Peña) es de 40 km/h. La sección es de 7/9 m para el tramo 1 y de 6/6 para el tramo 2. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V, salvo donde se prevea muro y los de desmorte de 1H:1V. Se prevé para 2013 una IMD de 1.548.

Los movimientos de tierras en m³ son;

(Alternativa 1): Desmorte en tierra 588.368,00; Terraplén 159.181,50; Vertedero 596.042,34

(Alternativa 2): Desmorte en tierra 511.450,00; Terraplén 167.101,20; Vertedero 464.739,93.

Se acomete la ampliación del puente metálico del embalse de La Peña, además de las obras de drenaje existentes.

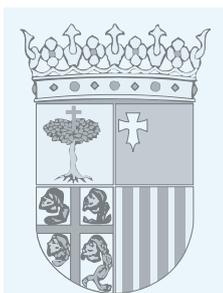
5. Carretera A-230. De Caspe a Sariñena

Se acondiciona un tramo de una longitud de 24.596,13 m, entre el pK. 46,06 y el pK. 70,65, entre Límite del Sector y Sariñena en los términos municipales de Castejón de Monegros y Sariñena (Huesca).

Se han considerado dos alternativas viables. Ambas alternativas consideran varios cambios de trazado. Son los siguientes: entre el pk. 48,20 y el pk. 49,30, afectando a 1,10 kilómetros de trazado actual; en el pk. 51,00 para modificación de una curva; entre los pk. 53,20 y 53,50, afectando a unos 200 m; entre el pk. 55,00 y el pk. 55,50, afectando a unos 500 m; entre los pk. 56,00 y 56,50; entre los pk. 57,50 y 58,00; en el pk. 64,50, modificando una curva y entre los pk. 67,50 y 68,50, en el cruce del río Flumen, en el que se construye un nuevo puente. La velocidad del proyecto es de 80 km/h. La sección es de 7/9 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmorte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 975..

Los movimientos de tierras en m³ son;

(Alternativa 1): Desmorte en tierra 430.609,50; Terraplén 366.447,40.; Vertedero 287.790,98



(Alternativa 2): Desmorte en tierra 426.614,10; Terraplén 271.850,00.; Vertedero 288.960,55.

Se acomete la construcción de un nuevo puente sobre el río Flumen y la ampliación de cuatro bóvedas y otros dos puentes.

6. Carretera A-1223. De Selgua a EF Poleñino

Se acondiciona un tramo de una longitud de 8.573 m de la A-1223, entre el pK. 29,48 y pK. 38,05, entre Venta del Ballerías y limite del Sector en los términos municipales de Huerto y Peralta de Alcofea (Huesca).

El proyecto contempla dos alternativas que difieren, básicamente, en el tramo de cruce del río Guatizalema. La alternativa 2 varía su trazado en 1,9 km, entre los pK 31,8 y 33,7 y mantiene los mismos pasos de los ríos Guatizalema y Alcanadre. La alternativa 1 varía su trazado entre el pK. 31,70 y el 33,40, afectando a 1,7 kilómetros. Contempla un nuevo punto de paso sobre el río Guatizalema, aguas arriba de dónde lo hace actualmente. La velocidad del tramo proyectado será de 60-90 km/h. La sección será de 6/8 m, los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmorte de 3H:2V. Se prevé para 2013 una IMD de 2.143.

Los movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Desmorte en tierra 202.451,40; Terraplén 57.067,70; Vertedero 198.811,33

(Alternativa 2) Desmorte en tierra 222.408,00; Terraplén 12.710,00; Vertedero 281.195,68.

7. Carretera CHE (Confederación Hidrográfica del Ebro)

Se acondiciona un tramo de la carretera CHE de una longitud de 2.260 m, entre el pK 81,30 y el pK 83,56, entre Castelflorite y limite del sector, en el término municipal de Castelflorite (Huesca).

Se han considerado dos alternativas viables. Las dos alternativas consideradas contemplan un cambio respecto al trazado actual de la carretera CHE a la altura del pK 82,8 para suavizar el radio de una curva. La velocidad del proyecto es de 100 km/h. La sección es de 7/10 m. Los taludes del terraplén serán de 2H:1V y los de desmorte de 3H:2V. El tramo no contempla obras de fábrica. Se prevé para 2013 una IMD de 2.183.

Los movimientos de tierras en m3 son;

(Alternativa 1): Desmorte en tierra 21.375,40; Terraplén 15.329,00; Vertedero 16.027,52.

(Alternativa 2): Desmorte en tierra 22.458,60; Terraplén 7.760,30; Vertedero 23.395,24.

Descripción del medio:

El sector 3HU, objeto del presente estudio, comprende dos zonas que se encuentran situadas, respectivamente, en la comarca de la Hoya de Huesca y en la de Monegros. La primera de ellas, en la que se localizan las carreteras 132 y 125, corresponde al piedemonte de las Sierras Exteriores, de orografía complicada, con abundancia de calizas e incluida en la cuenca del río Gállego. Corresponde al dominio climácico de la carrasca. La segunda zona se incluye en la cuenca del río Cinca, corresponde al dominio climácico de la coscoja y se trata de zonas de orografía más llana, con predominio de materiales más blandos (areniscas y arcillas) y situados en la cuenca terciaria del valle del Ebro.

CARRETERA	Plan de Conservación	LIC	ZEPA	Espacios Naturales Protegidos
A-125	Quebrantahuesos	-	-	-
A-129, A-1223 y CHE	-	-	-	-
A-131	-	-	"Laguna de Sariñena y Balsa de la Estación"	-
A-132	Quebrantahuesos. Cangrejo de río	"Sierras de Santo Domingo y Caballera"	"Sierras de Santo Domingo y Caballera y río Onsella",	-
A-230	-	"Sierras de Alcubierre y Sigena"	"Sierra de Alcubierre"	-

Efectos ambientales

1. Carretera A-125. De Tudela a Ayerbe

La mayor parte del trazado de la carretera discurre sobre cultivos y vegetación ruderal. Las obras de construcción de la carretera afectan a la vegetación de ribera del río Gállego y a su función como corredor ecológico en las labores de ampliación del puente sobre el embalse de Ardisa. Las obras de acondicionamiento de pasos de barrancos(barranco de Valdiello) pueden afectar a la calidad de la aguas y del hábitat para la fauna por arrastres de sólidos durante la construcción y determinar un importante efecto barrera biológica.



No existen desmontes ni terraplenes de importancia. Las dos alternativas se consideran ambientalmente compatibles. No se prevén efectos negativos para la conservación del quebrantahuesos.

Se han estudiado cuatro emplazamientos para préstamos (P1 a P4), sobre campos de cultivo. Para el vertido de excedentes se han estudiado tres posibles vertederos, V2 y V3 se sitúan sobre en zonas alteradas, y V1 que ocupa en parte una parcela cultivo de leñosas de secano. Todos ellos pueden tener un impacto compatible con la aplicación de medidas correctoras.

2. Carretera A-129. De Zaragoza a Monzón

El trazado de la carretera discurre, en su mayor parte, por cultivos tanto de regadío como de secano. En el cruce del Saso de las Fitos, las obras pueden afectar a vegetación natural (matorrales y pastizales), que además son las zonas con mayores desmontes. El terraplén del Barranco Carneario puede incrementar el efecto barrera para la fauna que utiliza este corredor por lo que deberá dotarse de un paso apto para la fauna. La estructura de la Clamor en Castelflorite deberá dejar un pasillo seco en las orillas del barranco debajo de la estructura.

Las dos alternativas se consideran ambientalmente compatibles

Se han estudiado dos emplazamientos para préstamos (P5 y P6), el primero sobre cultivos de regadío y el segundo sobre cultivos herbáceos, plantaciones de leñosas, y pastizal-matorral. Para el vertido de excedentes se han estudiado cuatro posibles vertederos (V4 a V7), situados todos ellos sobre zonas con suelos removidos. Estos mismos vertederos se plantean también para el acondicionamiento de la carretera CHE, incluida entre las actuaciones de este mismo sector, 3HU. El impacto de los préstamos y vertederos se considera compatible con la aplicación de medidas correctoras.

3. Carretera A-131. De Fraga a Huesca

Además del acondicionamiento previsto entre Sariñena y Venta de Ballerías también se corrige el trazado entre Sena y las planas de Presiñena. La mayor parte del trazado se realiza sobre cultivos de regadío. En su primer tramo, entre Sena y las Planas de Presiñena, la carretera asciende con algún desmonte y terraplén importante de mas de 20 m. que afecta a laderas de lasto-timo-aliagar.

La carretera pasa junto a la Balsa de la Estación, incluida en la ZEPA con anidación histórica de Avetoro (*Botaurus stellaris*) especie declarada en peligro de extinción. La carretera en este tramo no modifica su trazado pero se ensancha ligeramente (max 5m.) hacia la balsa que bordea la carretera. La carretera deberá evitar ampliar la calzada hacia el lado de la laguna, y solo lo podrá hacer hacia el campo situado a la derecha en el sentido Sariñena-Ventas de Ballería. No se podrán ejecutar las obras en el entorno de los 500 m. de la laguna, durante el período reproductor de Avetoro, excepto si se confirma que no anida en la laguna.

Las dos alternativas son compatibles con la limitaciones descritas para el paso de la Balsa de la estación.

Se han propuesto cinco emplazamientos para préstamos (P7 a P11): de estos P7 afecta a un cerro cubierto de lasto-timo-aliagar, P11 se localiza en donde actualmente se instala una granja, P8, P9 y P10 se localizan en campo de cultivo. P10 esta a 500 m. de la Balsa de la Estación por lo que no podrá explotarse si se confirma la presencia, durante el período reproductor, del Avetoro.

Se han previsto cuatro ubicaciones para los excedentes de tierras, el V8 se ubica en el préstamo P7, en una colina cubierta de lastonar-aligar. Los vertederos V9, V10 y V11 se localizan en pequeñas colinas, cerros testigo, próximas a la carretera que evitan la parcelas de cultivo mas llanas. No son emplazamientos favorables estos vertederos por la dificultad de restaurar las acusadas pendientes de los emplazamientos, riesgos erosivos y consecuente impacto paisajístico. El vertedero V8 se podrá utilizar si se explota como préstamo primero rellenando el hueco, por razones similares a las anteriormente expuestas. Son emplazamientos favorables para vertedero, las zonas de préstamos, los tramos de carretera abandonados y el hueco que pueda quedar entre la antigua y la nueva próximo al préstamo V8.

Se considera que el préstamo P7, P8, P9, P11 y el vertedero V8 no presentan impactos ambientales significativos, que el préstamo P10 esta condicionado a la ausencia en la balsa de la estación de anidamiento de Avetoro. Y resultan incompatibles los vertederos V9, V10 y V11.

4. Carretera A-132. De Huesca a Puente La Reina

El nuevo trazado tiene importantes desmontes en el tramo entre el puente sobre el Gállego y el embalse de Las Peñas de Riglos que pueden afectar a vegetación natural y a flora protegida: *Petrocoptis montserratii*, catalogada como Vulnerable y *Erodium gaussonianum* (E. gr. *tordylioides*) catalogada como Sensible a la alteración de su hábitat. Por tramos se preven grandes desmontes que en algún caso llegan a los 45 m.,. En la zona se han registrado des-



lizamientos de laderas y fenómenos erosivos, que con las obras del nuevo trazado podrían acentuarse. Los desmontes y terraplenes definidos entre el puente del Gállego en Murillo y el embalse de La Peña tienen un importante efecto de alteración del paisaje en un entorno de elevado valor paisajístico como son los Mallos de Riglos y Agüero.

Las obras de acondicionamiento de pasos de barrancos pueden afectar a la calidad de las aguas y del hábitat por arrastres de sólidos durante la construcción y determinar un importante efecto barrera biológica.

La carretera actual soporta un alto número de accidentes con la fauna, por lo que se deberán adaptar las obras de drenaje. La carretera discurre en todo su trazado por el ámbito del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos y, en gran parte de su trazado, por el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del cangrejo de río común. No se esperan ningún efecto apreciable sobre ninguna de estas dos especies.

La carretera afecta a la ZEPA ES0000287 «Sierras de Santo Domingo y Caballera y río Onsella», así como al LIC ES2410064 «Sierras de Santo Domingo y Caballera». La afección al LIC se estima en 2,6 hectáreas de terrenos cubiertos por coscojares, romerales y zonas alteradas en la franja contigua a la carretera que no tiene un efecto apreciable para la conservación de estos hábitat naturales en el lugar. Tampoco se espera una afección significativa sobre las especies objetivo de conservación del LIC: *Microtus cabreræ* y *Lutra lutra*, ya que no se afecta directamente a los biotopos de estas especies, ambos ligados a zonas húmedas. La afección a la ZEPA se estima en 9,3 has, una parte de ellas sobre cultivos. No se afecta a los hábitat de mayor interés de las especies objeto de conservación, durante la construcción las voladuras pueden producir molestias al anidamiento de rapaces rupícolas que se deberán evitar. La construcción de la carretera no tiene por que causar efectos significativos a las aves objetivos de la ZEPA. Considerando la superficie alterada y su disposición junto a la carretera, esta no tiene un efecto apreciable sobre los objetivos de conservación del LIC y ZEPA.

Ambas alternativas se consideran compatibles y requiere medidas correctoras precisas para reducir su potencial efecto desencadenador de procesos erosivos, la reducción del tamaño de los desmontes, del impacto paisajístico (por grandes desmontes y terraplenes) y la reducción del efecto barrera de los terraplenes, paso de barrancos y trincheras. Se deberá completar el estudio sobre flora catalogada y aves rupícolas en zonas críticas y para en su caso plantear las medidas correctoras adecuadas.

Se ha estudiado un emplazamiento para préstamos (P12), situado sobre campos de cultivo. Se han previsto tres ubicaciones para los excedentes de tierras (V14 a V16), de ellos el V15 y el V16 se sitúan sobre antiguas canteras, mientras que el V14 afecta a zonas alteradas y a algún rodal de carrascas. Debido a su emplazamiento préstamos y vertederos se considera que no generan impactos significativos sobre el medio, debiendo evitar alterar los rodales de encinas.

5. Carretera A-230. De Caspe a Sariñena

El proyecto sigue fundamentalmente el trazado de la carretera actual corrigiendo sus fuertes curvas. En un primer tramo atraviesa zonas de estepa cerealista y sabinas abiertas entre campos de cultivo de secano en el tramo comprendido entre Castejón de Monegros y el Canal de Monegros. Mas adelante la carretera sigue hasta Sariñena y discurre entre regadíos cruzando el río Flumen y varios barrancos.

En el primer tramo atraviesa el LIC ES2410076 «Sierras de Alcubierre y Sigena» y ZEPA ES0000295 «Sierra de Alcubierre» en donde afecta a unas 2,2 has de Red Natura. Coincide con zona abrupta que requiere notables desmontes y terraplenes, en parte cubiertos por un sabinar abierto con pies dispersos de sabina albar y pino carrasco y matorrales y lastonares de sustitución. Se afecta al hábitat de interés natural 9561 Bosques endémicos de *Juniperus spp*, considerado como prioritario. Puede afectar también a ejemplares de *Boleum asperum*, objeto de conservación del LIC. En el ámbito del proyecto se conoce la presencia de especies de flora amenazada: *Crossidium aberrans*, *Limonium catalaunicum*, *Pterygoneurum sampaianum* y *Juniperus thurifera*, que el estudio de impacto no ha estudiado adecuadamente y no permite una oportuna valoración del impacto sobre flora amenazada por lo que se deberán adoptar medidas preventivas y en su caso correctoras al respecto. El cruce del río Flumen se resuelve mediante un nuevo puente que atraviesa una parcela de bosque maduro de ribera que tiene interés por su singularidad en un tramo de 5 km de río. La carretera se apoyada en terraplén y penetra en la ribera y DPH, de forma que viaducto se limita al cauce central del río, Este elemento de cruce interrumpe el corredor ecológico que forman las orillas del río. La alteración de este Biotopo y el nuevo efecto barrera supone, una pérdida y degradación de los recursos naturales evitable. Las obras de construcción de pasos de barrancos y río pueden alterar la calidad de las aguas y los hábitat por arrastres de sólidos y tienen un notable efecto barrera. El impacto de la alternativa 2 se considera compatible y requiere medidas correctoras, debiendo minimizarse la altura de los terraplenes (recomendado a menos de 10 metros)



en el paso del LIC y no se considera compatible el nuevo paso del Flumen, debiendo ajustarse al paso actual que podrá ser remodelado.

Se han estudiado tres emplazamientos para préstamos (P13 a P15), todos ellos situados sobre campos de cultivo y se consideran de impacto no significativo. No obstante, el préstamo P13 se encuentra a 400 m. de Pallaruelo de Monegros por lo que puede ver afectado por las emisiones de polvo, a tal efecto se deberá explotar el sector del préstamo más alejado del núcleo de Pallaruelo. Se han previsto once ubicaciones para los excedentes de tierras (V17 a V27). Todas ellas coinciden con suelos alterados, excepto el V27 que se sitúa sobre cultivos. Se considera que su impacto no es significativo con la aplicación de medidas correctoras destinadas a la adecuada explotación e integración ambiental.

6. Carretera A-1223. De Selgua a EF Poleñino

El nuevo trazado discurre en su mayor parte entre cultivos de regadío. El proyecto modifica el trazado actual de la carretera en la zona del cruce de los ríos Alcanadre y Guatzalema, aunque mantiene inicialmente los mismos pasos de los ríos. El nuevo trazado afecta a pastizales y matorrales, aunque la afección es poco significativa. Las obras de ampliación de los puentes pueden afectar a la vegetación de ribera y a la calidad de las aguas de los ríos Alcanadre y Guatzalema. Las obras de acondicionamiento de pasos de barrancos pueden suponer arrastres de partículas y contaminación de las aguas. El proyecto resulta compatible y deberá evitar ocupar con los estribos de los viaductos y terraplenes los cauces (DPH) y vegetación de ribera, acondicionado estos para el paso de la fauna. La alternativa 2 no tiene impactos significativos.

Se han estudiado 8 zonas destinadas a vertederos (V12-V13, V28 a V33), situadas sobre zonas removidas. Se ha estudiado una zona para préstamos (P16) en una parcela agrícola, con un volumen calculado de 74.212 m³. Se considera que no tienen un impacto significativo sobre el medio con la aplicación de medidas correctoras destinadas a la adecuada explotación e integración ambiental.

7. Carretera CHE (Confederación Hidrográfica del Ebro)

El proyecto supone la ampliación y mejora de la carretera actual, con una mínima modificación del trazado. Discurre casi totalmente entre cultivos de regadío. Las dos alternativas tienen un impacto compatible.

Se han estudiado seis emplazamientos para préstamos (P17 a P22), todos ellos situados sobre campos de cultivo. Se han previsto cuatro ubicaciones para los excedentes de tierras (V4 a V7), situados todos ellos sobre zonas con suelos removidos. Estos mismos vertederos se plantean también para el acondicionamiento de la carretera A-129, incluida entre las actuaciones de este mismo sector, 3HU. Se considera que no tienen un impacto significativo sobre el medio con la aplicación de medidas correctoras destinadas a la adecuada explotación e integración ambiental.

El artículo 25 de la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, otorga al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental la competencia para la instrucción, tramitación y resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Visto el Estudio de Impacto Ambiental presentado «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU; el expediente administrativo incoado al efecto; el 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; el Decreto 45/1994, de 4 de marzo, de la Diputación General de Aragón, de Evaluación de Impacto Ambiental; la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón; la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; Decreto 127/2006, de 9 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cangrejo de río común, *Austropotamobius pallipes*, y se aprueba el Plan de Recuperación; Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación; Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se modifica parcialmente el Decreto 49/1995, de 28 de marzo, de la DGA, por el que se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón; la Ley 23/2003, de 23 de Diciembre, de creación del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental; la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo Común; la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992; el Decreto Legislativo 2/2001, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, y demás legislación concordante, formulo la siguiente:

Declaración de impacto ambiental

A los solos efectos ambientales, la Evaluación de Impacto Ambiental presentada del proyecto de «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU, y promovido



por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón resulta:

Con respecto a la A-125; las dos alternativas son compatibles y sus préstamos y vertederos.

Con respecto a la A-129; las dos alternativas son compatibles y sus préstamos y vertederos.

Con respecto a la A-131; las dos alternativas son compatibles con medidas preventivas específicas. Los préstamos P7, P8, P9, P10, y el vertedero V8 son ambientalmente compatibles. Resultan ambientalmente incompatibles los vertederos V9, V10 y V11.

Con respecto a la A-132; las dos alternativas son compatibles, no tiene efecto apreciable sobre la ZEPA ES0000287 y Caballera y río Onsella ni sobre el LIC ES2410064. Los préstamos y vertederos tienen un impacto compatible.

Con respecto a la A-230; la alternativa 2 se considera ambientalmente compatible excepto el nuevo paso del río Flumen, que se deberá ajustar al paso actual que podrá ser remodelado. No tiene efecto apreciable sobre los objetivos de conservación del LIC ES2410076 y de la ZEPA ES0000295. Los préstamos y vertederos se consideran ambientalmente compatibles, con las medidas preventivas señaladas.

Con respecto a la A-1223; la alternativa 2 es ambientalmente compatible y sus préstamos y vertederos.

Con respecto a la Carretera CHE; Las dos alternativas son ambientalmente compatibles y sus préstamos y vertederos.

Condicionado de carácter general.

1. El ámbito de aplicación de la presente Declaración son las actuaciones descritas en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de «Red Estructurante de Aragón. Sector 3 Huesca» Clave: EI-RED-3HU.

2. Serán de aplicación todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en este condicionado ambiental y las incluidas en la documentación presentada, mientras no sean contradictorias con las primeras. Todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan o modifiquen unidades de obra se incorporarán como tal al proyecto constructivo y tendrán, por consiguiente, carácter contractual a efectos de su contratación. También se valorarán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

3. Transcurridos dos años desde la publicación de la declaración de impacto ambiental sin haberse iniciado la ejecución del proyecto, y en caso de que el promotor quiera llevarlo a cabo, deberá comunicarlo a este órgano ambiental, que podrá establecer nuevas prescripciones o, en su caso, exigir el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El promotor deberá comunicar al Departamento de Medio Ambiente, con un plazo mínimo de un mes, la fecha del comienzo de la ejecución del proyecto.

4. Será de aplicación en la ejecución de las actuaciones proyectadas desde el momento de su redacción el «Manual de Buenas Prácticas Ambientales» derivado del Protocolo de Colaboración entre el Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes y el Departamento de Medio Ambiente para la integración de criterios medioambientales en materia de contratación de obras de carreteras.

Condicionado de carácter específico por actuación:

5. A-125.—Al barranco Valdiello se le deberá dar continuidad mediante un cajón o estructura, permitiendo el paso a la fauna del lugar apto para jabalí, incluidos los anfibios. Todos los pasos para fauna destinados a reducir el efecto barrera deberán adoptar los criterios y medidas de la «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente. Año 2006».

6. A-129.—Al barranco de Carneario se le deberá dotar de un paso para fauna apto para jabalí, incluidos los anfibios. La estructura de la Clamor de Castelflorite deberá dejar un paso seco en las orillas del barranco.

7. A-131.—No se podrán ejecutar las obras en el entorno de los 500 m. de la laguna, durante el período reproductor de Avetoro, excepto si se confirma mediante prospección faunística que no anida en la laguna mediante informe realizado por técnico competente que deberá ser presentado ante el INAGA para su aprobación. Se deberá evitar ampliar la calzada hacia la Balsa de la estación de Sariñena y se ejecutará hacia los terrenos de cultivo situados a la derecha en el sentido Sariñena-Ventas de Ballería

8.A-132.—Se deberán minimizar las dimensiones de los terraplenes y desmontes entre base y coronación. Se deberá prever y adoptar las medidas necesarias que reduzcan el riesgo de procesos erosivos acusados (desprendimientos, deslizamientos, rotacionales, etc) y la desestabilización de laderas entre Murillo y el embalse de la Peña. El proyecto deberá justifi-



car los taludes y las medidas de estabilización necesarias ya que no se podrán ampliar las dimensiones de los taludes previstos en proyecto en este tramo.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una prospección para determinar la posición de plataformas de anidamiento de aves amenazadas en las proximidades de la obra que puedan verse afectadas por las mismas. También se hará un estudio de flora amenazada: *Petrocoptis montserratii* y *Erodium gaussenianum* que pueda verse afectada por el proyecto. Los estudios deberán ser realizados por técnico competente en la materia. Los resultados y en su caso la propuesta de medidas preventivas o correctoras, se presentarán al INAGA para su aprobación.

Los préstamos y vertederos deberán evitar alterar los rodales de encinas, a tal efecto se balizarán antes del inicio de las obras.

Los tramos de carretera abandonados deberán ser demolidos y rellenados con tierras más tierra vegetal, además de su revegetación posterior con especies propias del entorno.

9. A-230.—A los barrancos afectados incluidos los de Moncalver y de San Juan se les deberá dar continuidad mediante un cajón o estructura, que permita el paso a la fauna del lugar apto para jabalí, incluidos los anfibios.

Los terraplenes y la superficie alterada para su construcción al paso por el LIC ES2410076 deberán minimizar su altura entre base y cabecera, se recomienda que no supere los 10 metros.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una prospección de la especie *Crossidium aberrans*, *Limonium catalaunicum*, *Pterygoneurum sampaianum* y *Juniperus thurifera* en las parcelas afectadas por la obra y con vegetación natural. Se realizará un inventario de sabina albar bajo la influencia del proyecto, de las que se determinará su destino, y si estas se pueden rescatar y traslocar, así como las que deban ser protegidas con vallas y defensas por su proximidad a la obra para evitar ser dañadas. El informe con los resultados y en su caso la propuesta de medidas preventivas o correctoras, que realizará técnico competente en la materia, deberá estar visado por colegio profesional, y se presentará al INAGA para su aprobación.

El préstamo P13, sin perjuicio de otras autorizaciones que le sean preceptivas, sólo se podrá explotar en el sector ubicado a los 1000 metros del límite de la vivienda más próxima del casco urbano de Pallaruelo.

Los tramos de carretera abandonados deberán ser demolidos, rellenados con tierras más tierra vegetal, y revegetados con especies de los hábitat naturales propios de las estepas del Ebro.

10. A-1223.—No se ubicarán terraplenes de la carretera en cauces (DPH) o sobre vegetación de ribera. Deberán habilitarse pasos de fauna.

En su caso, deberá presentarse ante el INAGA un documento ambiental de proyecto de la modificación de la carretera A-1223 en el tramo entre el PK 31+500 y el PK 33+000 al objeto de que se tramite un Estudio caso por caso sobre la necesidad de someterla a evaluación de impacto ambiental.

Respecto a las medidas correctoras.

11. Zona de actuación.—Deberá definirse, y balizarse entre vegetación natural, la superficie de actuación del proyecto que corresponderá a la zona ocupada por la planta del proyecto, mas los accesos de obra necesarios para la construcción, los accesos provisionales, las superficies auxiliares para acopios, casetas de obra, talleres, almacenes, aparcamientos, acopios de tierras, los préstamos, y vertederos. Fuera de esta zona no podrán actuar ni circular la maquinaria, vehículos y personal de obra en activo.

Las vías de acceso fuera de la traza necesarias para la construcción, deberán tener en cuenta minimizar los efectos sobre el medio físico, vegetación, fauna y paisaje, reduciendo el coste ambiental y la desnaturalización del medio.

12. Emisiones de polvo.—Se adoptarán las medidas necesarias para evitar molestias a la población por la emisión de polvo.

Se adoptarán medidas oportunas para la reducción a niveles tolerables las emisiones de polvo a la vegetación natural, y a los cultivos.

Entre las medidas a adoptar esta la del riego continuado de caminos y zonas de movimiento de tierras. En casos de fenómenos meteorológicos adversos graves deberán pararse las obras.

El objetivo de calidad para las zonas habitadas medido en niveles de material particulado atmosférico con diámetro aerodinámico menor de 10 μm (PM10) será el que establece el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, cuyo valor límite diario de PM10 para la protección de la salud humana se fija en 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año.

13. Ruidos.

En cuanto a los niveles de ruido y vibraciones generados durante la fase de obras se tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007,



de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Se emprenderán las medidas necesarias (apantallamientos, mayor limitación de horarios de trabajo, etc...) para mitigar dichas afecciones. La maquinaria utilizada en la fase de obras debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y teniendo en cuenta en su caso la delimitación de las zonas de servidumbre acústica, en fase de funcionamiento no se deberán transmitir al medio en las áreas acústicas afectadas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión y a los valores límite de inmisión máxima de las tablas A1 del Anexo III evaluados conforme al anexo IV del citado Real Decreto. En su caso se adoptarán las medidas necesarias (apantallamientos, regulaciones de velocidad, etc...) para mitigar dichas afecciones, especialmente en las zonas más sensibles (uso sanitario, docente y cultural).

En Red Natura 2000 se adoptará como valor límite los del sector del territorio con predominio de suelo residencial.

14. Ríos y barrancos. Calidad de las aguas.—Sin perjuicio de lo que establezcan las preceptivas autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Ebro se señala que los estribos de los viaductos deberán ubicarse fuera del DPH y evitar la alteración de la vegetación de ribera. Los pilares centrales deberán evitar situarse en el cauce activo, excepto si se justifica en proyecto por limitaciones de carácter técnico constructivo o de seguridad en grandes ríos.

Las estructuras de paso en barrancos y pequeños cursos de agua continuos o estacionales deberán naturalizar el cauce, definirlo y dejar orillas secas que permitan el paso de fauna. El cauce no podrá ser de hormigón liso.

Se deberán adoptar medidas para evitar la contaminación de las aguas por arrastres desde la zonas de obras, tanto de sólidos en suspensión como por otros productos potencialmente contaminantes utilizados o almacenados en la obra como de aceites y grasas, combustibles, aditivos, desencofrantes, sales, morteros, pinturas, etc. Estas consistirán en confinamiento de productos potencialmente contaminantes en almacenes y acopios externos, con medidas de confinamiento como cubetas impermeables de protección, cunetas perimetral, balsa de control en la salida de las aguas.

Para reducir la contaminación por sólidos en suspensión derivados de procesos erosivos y de arrastre se deberán emplear barreras de contención de sedimentos, trampas de sedimentos, cunetas perimetrales, balsas de depuración. En el paso de ríos pasos con tubos, o badenes de obra.

Los vehículos no deberán entrar en los cauces de los ríos excepto en la sombra de la zona de construcción y en los pasos habilitados. El cruce de los ríos se hará mediante pasos provisionales con tubos.

15. Vegetación.—Se deben salvaguardar y proteger los ejemplares flora protegida o singular con méritos de conservación o traslocación y de arbolado o arboledas con características de singularidad situados en los límites del proyecto que pueden ser amenazados por la ejecución del proyecto.

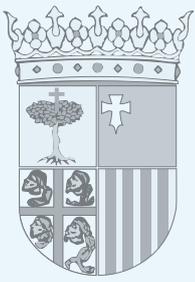
La vegetación a proteger o salvaguardar se aislará y protegerá con una valla perimetral señalizadora, prohibiendo el acceso de personas y maquinarias o en su caso se traslocará en condiciones óptimas de supervivencia.

16. Riesgo de Incendios.—Se elaborará un Plan específico de prevención de incendios teniendo en cuenta la Orden de 27 de enero de 2009 del Departamento de Medio Ambiente sobre prevención y lucha contra los incendio forestales en la CAA para la campaña 2009/2010 que se irá adaptando en su caso a las posteriores Ordenes de incendios.

17. Fauna.—Deberán permeabilizarse las infraestructuras a su paso por la Red Natura 2000 mediante la implementación de pasos de fauna, en función de las especies objetivo (peces, anfibios, reptiles, mamíferos, etc) que se deberán incorporar al proyecto junto con las modificaciones o adaptaciones de obras de fabrica, pasos y estructuras para mejorar su potencial uso por esta fauna.

Para minimizar daños en los drenajes a especies de pequeño tamaño deberán habilitarse, en uno o ambos lados de las estructuras, rampas con una pendiente óptima de 35 y máxima de 45°, con las paredes rugosas para facilitar que los animales puedan ascender por ellas y poder escapar.

Otros elementos para facilitar el escape de la fauna lo constituyen los encachados en los revestimientos de los elementos de drenaje, así como los sistemas de bajantes escalonados en la salida de los drenajes para evitar la erosión. También se dará continuidad a las cunetas



con el medio adyacente y que las paredes exteriores sean de firme rugoso y con pendientes máximas de 45°.

Se adaptarán los diferentes elementos de los drenajes longitudinales en los que se instalarán arquetas con la pared exterior de material rugoso y con la pendiente adecuada (< 45°). En el caso de las cunetas laterales, o bien se diseñan con la pared exterior rugosa y en un ángulo nunca superior a los 45°, o en caso de que sean de paredes verticales habrán de disponer de rampas de salida con una equidistancia máxima de 25 metros.

Todos los pasos para fauna destinados a reducir el efecto barrera deberán adoptar los criterios y medidas de la «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente. Año 2006.

Medio Socioeconómico.

18. Permeabilidad territorial.—En relación con los usos ganaderos se deberá señalar todos los cruces de ganado y respetar los pasos a distinto nivel.

19. Paisaje.

Se tendrá que evitar la alteración del paisaje más singular, la degradación de elementos de interés, la reducción de la zona degradada y de la visibilidad de las zonas alteradas.

Para la localización de viales provisionales de obra, vertederos o prestamos se tendrá en cuenta el interés paisajístico de la zona, su visibilidad y la facilidad de restauración del medio afectado.

Restauración de taludes, prestamos, vertederos y otras superficies afectadas

20. Restauración.

Todas las superficies alteradas deberán ser restauradas de forma que se adecua al relieve del entorno, se limpie de restos y se revegeten. Se entienden las alteradas directamente por la nueva carretera, los accesos y caminos repuestos, así como los accesos provisionales de obra, las superficies auxiliares de obra para acopios de tierras, casetas de obra, almacenes, aparcamientos, viales etc.

Los prestamos y vertederos deberán ser restaurados y revegetados o devueltos a su condición de terreno de cultivo o de monte siendo entonces revegetados. Los que se restauren como superficie de cultivo deberán reponer el suelo agrícola con una capa de tierra de cultivo fértil de al menos 50 cm. Las que se restauren con el objetivo de reponer vegetación natural deberán extender una capa de tierra vegetal de 40 cm, para proceder posteriormente a la siembra y plantación del terreno con especies propias de las series de vegetación potencial del lugar.

Los prestamos podrán ser utilizados como vertederos de excedentes de excavación.

Son localizaciones favorables para préstamos y vertederos los campos de cultivo por la mayor facilidad de restauración del uso original y campos de cultivo abandonados. Pero no se podrán utilizar prados de siega tradicionales, campos de cultivo con frutales, y parcelas próximas a zonas habitadas, o granjas en uso o producción, elementos paisajísticos destacables o del patrimonio. También se deberán evitar los cauces de barrancos activos, sus conos de deyección y la llanura aluvial, es decir aquellas zonas con riesgo de avenidas susceptibles de padecer procesos erosivos intensos.

Todo préstamo o vertedero requerirá de un proyecto detallado de explotación y restauración que deberán ser autorizados por los órganos competentes,

Los tramos de carretera abandonados, deberán ser demolidos, rellenándose posteriormente con una capa de tierras de al menos 1 m. de potencia, reperfilados y acondicionado el relieve al que finalmente se le echará una capa final de 40 cm de tierra vegetal siendo finalmente revegetados de acuerdo con la vegetación del lugar. En caso de acceso a fincas se dejará un acceso acorde con las necesidades de uso, evitando dejar la calzada original que resulte excesiva y degradante del entorno. En LIC deberá reponerse la comunidades de los hábitat naturales afectadas.

21. Revegetación.—La revegetación de las zonas alteradas incluirá la siembra de especies naturales con una mezcla polífita que incluya una mezcla equilibrada de semillas gramíneas, leguminosas y matas (menos del 2% en peso) a razón de 30-35 gr/m² y la plantación con una densidad mínima de 1 planta cada 4 m² de matas y arbusto y 1 especie de árbol cada 9 m².

Las especies a utilizar excepto en cultivos y zonas ajardinadas, deberán ser las propias de las series de vegetación del lugar. Podrán servir para reponer superficie de hábitat natural o hábitat de especies, degradados por el proyecto en ámbito LIC o ZEPA.

Se deberá estar a lo dispuesto en el Real Decreto 289/2003, de 7 de marzo, sobre comercialización de los materiales forestales de reproducción a aquellas especies que les sea de aplicación.

Residuos.

22. Se elaborará un Plan de Tratamiento de Residuos según lo establecido en el R.D. 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de



construcción y demolición, que determina en su art. 4.1.a) la obligación por parte del productor de residuos de construcción y demolición de incluir en el proyecto de obra un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.

23. Se estudiará la viabilidad del tratamiento y reutilización de los residuos procedentes del fresado de firmes en los tramos de refuerzo de acuerdo a los términos establecidos en la Orden Circular 8/01, del 18 de enero de 2002, sobre reciclado de firmes, de La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

24. En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, se recomienda preferentemente el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el concesionario, así como la observación de 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; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

25. Con objeto de ajustar al máximo el balance de tierras y reducir los volúmenes a extraer de préstamos y de transporte a vertedero será prevalente la prevención (minimización de excedentes), seguida de la valorización (en la propia obra o en restauración minera) siendo la última opción el vertido.

Respecto de la afección a bienes de dominio público.

26. Con las expropiaciones se hará un estudio de la afección del proyecto a las vías pecuarias y se deberá tener en cuenta lo señalado en los artículos 28 y 29 de la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón. La ocupaciones temporales por obras de vías pecuarias deber

27. Dada la afección a Monte de Utilidad Pública, se estará a lo dispuesto en la Ley 15/2006, de 28 de diciembre, de Montes de Aragón y a la Ley 10/2006, de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

28. La realización de obras o trabajos en el Dominio Público Hidráulico y en sus zonas de servidumbre y de policía requerirá autorización administrativa previa del Organismo de Cuenca, en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa de aguas vigente.

Respecto del Patrimonio Cultural

29. Si en la ejecución del proyecto se localizara algún resto arqueológico o paleontológico, de acuerdo al artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, se deberá comunicar al Servicio de Prevención y Protección de Patrimonio Cultural quien arbitrará las medidas para la correcta documentación y tratamiento de los restos.. Todas las actuaciones en materia de arqueología y paleontología deberán ser realizadas por técnico competente y coordinadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Plan de Vigilancia y seguimiento ambiental.

30. Se redactará y desarrollará un Plan de Vigilancia Ambiental definitivo que recoja las determinaciones del presente condicionado, de forma que concrete el seguimiento efectivo de las medidas correctoras previstas, incluya la asistencia de un especialista ambiental a la dirección de obra, métodos y periodicidad de los controles, así como el método y la forma para la corrección de las desviaciones sobre los previsto y la detección y corrección de los posibles impactos no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental.

31. Se presentará ante la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático semestralmente durante la fase de construcción y anualmente en fase de explotación un informe con los resultados de la vigilancia ambiental.

32. El Plan de vigilancia ambiental se deberá extender hasta dos años después de la finalización de las obras al efecto de comprobar la efectividad de las medidas preventivas y correctoras.

Zaragoza, 9 de octubre de 2009.

**El Director del Instituto Aragonés de Gestión
Ambiental,
CARLOS ONTAÑÓN CARRERA**

Anexo: Plano sector 3 de Huesca

