



RESOLUCIÓN de 13 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 1 Zaragoza» Clave: EI-RED-1Z, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (Nº Expte. INAGA/01A/2009/04590).

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 1Z, se encuentra recogido en el Grupo 6 (Proyectos de infraestructuras) como «Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros».

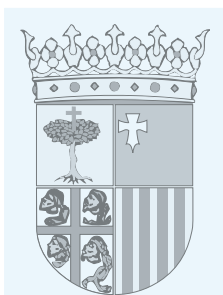
La Dirección General de Carreteras presenta con fecha 11 de febrero de 2008 la Memoria del «Proyecto de adecuación integral de la red estructurante de carreteras de Aragón. Sector 1Z». Mediante resolución de 22 de Abril de 2008, tras tramitarse el procedimiento de consultas previas, el Instituto Aragonés 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 los Estudios Informativos, Estudios 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: Subdirección de Carreteras de Zaragoza, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Patrimonio Cultural, Confederación Hidrográfica del Ebro, Diputación Provincial de Zaragoza, Demarcación de Carreteras de Aragón, Dirección General de Energía y Minas, Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR), Comisiones Obreras, 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), Unión General de Trabajadores, Comarca Campo de Borja, Comarca de Cinco Villas, Comarca de Hoya de Huesca, Comarca de la Jacetania, Comarca de los Monegros, Comarca Ribera Alta del Ebro, Comarca Ribera Baja del Ebro, Comarca de Valdejalón, Ayuntamiento de Alagón, Ayuntamiento de Alberite de San Juan, Ayuntamiento de Alcalá de Ebro, Ayuntamiento de Ardisa, Ayuntamiento de La Almunia de Doña Godina, Ayuntamiento de Bárboles, Ayuntamiento de Bardallur, Ayuntamiento de Biota, Ayuntamiento de Bureta, Ayuntamiento de Cabañas de Ebro, Ayuntamiento de Calatorao, Ayuntamiento de Castiliscar, Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros, Ayuntamiento de Épila.

Transcurrido el plazo de información pública, se ha recibido contestación de las siguientes asociaciones u organismos consultados sin contenido ambiental: Ministerio de Fomento, Departamento de Industria, Comercio y Turismo, Ayuntamiento de Ardisa, Ayuntamiento de Lección, Ayuntamiento de Valpalmas, Ayuntamiento de Luna, Ayuntamiento de Pedrola, Ayuntamiento de Gallur, Ayuntamiento de Sierra de Luna, Ayuntamiento de Zaragoza, Ayuntamiento de Remolinos, Ayuntamiento de San Mateo de Gállego, Ayuntamiento de Pina de Ebro, Sindicato de Riegos de Pina de Ebro, Comunidad de Regantes «Los Llanos», D. Luis Gabasa Valle y otros, D. José Sorrosal Gamón, Salvador Gabasa Planas. En representación de Sapi Vendi Venta, S. L., D. Carlos Aznárez Borderas y otros, D. Vicente Dobato Álvarez, D. Angel Portolés Lansac, D. Angel Grima Franco, D. Angel Portolés Blasco, Dña. María Pilar Guallar Zumeta, D. Alberto Labarta Plana, Dña Josefina Beltrán Arcal y hermanos Escudero Beltrán, Comisiones Obreras (CCOO), Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

Asimismo se reciben alegaciones con contenido ambiental de:

Ecologistas en Acción (Aragón) señalan que, al amparo del artículo 11 de la ley 7/2006, consideran que el proyecto debería ser sometido al procedimiento de Evaluación Ambiental de Planes y Programas puesto que afecta a grandes áreas del territorio, que no se ha relacionado el proyecto con otras políticas y planes del Gobierno Nacional y Autonómico; que se debería tener en cuenta la utilización de materiales reciclados en la construcción de las carreteras; que el proyecto adolece de medidas efectivas para corregir el «efecto barrera» de este tipo de infraestructura; que deben contemplarse la colocación de pantallas acústicas en las áreas cercanas a núcleos urbanos, en el paso de zonas inundables debe estudiarse la posibilidad de sustituir los taludes por viaductos sobre pilares de manera que el talud del vial no se constituya en presa de retención de aguas en caso de crecidas o fuertes lluvias; que no se han considerado en el crecimiento las actividades de adecuación y mantenimiento de las vías,



y que debería realizarse la limpieza de las cunetas por medio exclusivamente físicos o mecánicos.

El Ayuntamiento de Tauste, entre otras cuestiones de orden sustantivo señala con carácter ambiental respecto a la A-126 entre Tauste y Remolinos, que se considera correcto el tratamiento de separación del escarpe rocoso, pero se solicita que la plataforma antigua sea tratada como vía verde o se integre a nivel paisajístico.

El Ayuntamiento de Ejea de los Caballeros indica que el trazado afecta a zona ZEPA ES0000292 «Loma Negra y «Bardenas» y al LIC ES2430079 Loma Negra.

Se aprobó un informe de alegaciones de la Dirección General de Carreteras por Orden del 4 de mayo de 2009, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes por el que se aprueba 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 1 Zaragoza». Claves: EI-RED-1 Z y EV-RED-1Z.

Se remitió el expediente en fecha 8 de mayo de 2009 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 los tramos de carreteras de la A-121 entre el PK 14+757 y el PK 37+321 y de la A-127 entre los PK 40+100 y PK 71+700 se ha desarrollado con posterioridad a la redacción del Estudio Informativo un proyecto de acondicionamiento que actúa sobre la plataforma existente, de 7 metros en ambos casos, limitándose a aumentar plataforma con la superficie adyacente y consideran que no es preciso una declaración específica para dichos tramos. Se comunicó un borrador de la resolución a los ayuntamientos afectados, habiéndose recibido contestación del Ayuntamiento de Épila y del de Ejea de los Caballeros no manifestando objeciones 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 (2004-2013) 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.

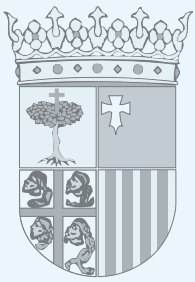
Mejorar la seguridad vial, aplicando programas específicos en zonas de accidentes.

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

Este sector Zaragoza 1 (1Z) se haya situado en el noroeste de la provincia de Zaragoza y limita al norte con el sector 1HU, al este con el sector 1HU y 3HU y Navarra, al este con el sector 3Z, al sur con el sector 2Z y al oeste con Soria, La Rioja y de nuevo con Navarra. Cuenta con una superficie de 8.055,96Km².

El sector 1Z, 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 del firme (A-121, A-122, A-123, A-124, A-127, A-129, A-137, A-1103 y la A-1106), en dos de estas carreteras, la A-121 entre el PK 14+757 y el PK 37+321 y la A-127 entre los PK 40+100 y PK 71+700 además de refuerzo se va a acondicionar la plataforma ampliándola con la superficie adyacente. El sector incluye otra serie de carreteras que van a ser acondicionadas, entendiendo por acondicionamiento la modificación parcial de su trazado actual en planta o alzado y que por tanto se deben evaluar ambientalmente.

CARRETERA	ACTUACIÓN	TRAMO						Localidades
		Long m(Alt1)	Long m(Alt2)	Long m(Alt3)	Long m(Alt4)	Long m(Alt5)	Long m(Alt6)	
A-125	Acondicionamiento	6.725	6.680	6.892	-	-	-	L.P. Navarra-Valareña
A-125	Acondicionamiento	21.553	20.870	20.863	21.456	20.792	20.785	Erla-L.P. Huesca
A-126	Acondicionamiento	11.866	11.860	-	-	-	-	L.P. Navarra-Tauste
A-126	Acondicionamiento	3.697	-	-	-	-	-	Tauste-Remolinos
A-1107	Acondicionamiento	7.107	7.075	-	-	-	-	Carretera N232-Carretera N-II



Las actuaciones proyectadas en cada uno de los ejes estructurantes pertenecientes al Sector 1Z de la Red de Carreteras de Aragón son las siguientes:

1. Carretera A-125. De Límite Provincial de Navarra-Valareña

La longitud del tramo es de 6,8 km aproximadamente. Atraviesa el T.M. de Ejea de los Caballeros. Intensidad Media Diaria (IMD) 1.849 vehículos/día y 19,90 % de tráfico pesado.

La sección transversal está compuesta por dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 1 m. En el tramo donde no se varía el trazado actual, la actuación consiste en la ampliación del arcén de los 0,50 m actuales hasta 1 m.

Se plantean 3 soluciones con características geométricas distintas que abarcan un Radio Mínimo de 350 a 700 metros y una Pendiente Máxima de 6%. Los valores aproximados del movimiento de tierras en m³ son los siguientes:

(Alternativa 1): Desmante 30.157, Terraplén 123.914, Préstamo 93.757, Vertedero 1.772.

(Alternativa 2): Desmante 33.710, Terraplén 154.817, Préstamo 121.107, Vertedero 2.127.

(Alternativa 3): Desmante 75.601, Terraplén 154.247, Préstamo 78.646, Vertedero 6.316.

2. Carretera A-125. De Erla- Límite Provincial de Huesca

La longitud del tramo es de 21,5 km aproximadamente. Atraviesa los TT.MM. de Luna, Valpalmas, Ardisa, Murillo de Gállego y Biscarrué. IMD 772 vehículos/día y 8,90 % de tráfico pesado.

La sección transversal está compuesta por dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 1 m.

Se plantean 3 soluciones con características geométricas distintas que abarcan un Radio Mínimo entre 60-250 m y una Pendiente Máxima de 7,96-8,06%.

Se plantean seis alternativas viables (resultado de la combinación de las diferentes soluciones y la variante de Valpalmas) siendo los valores aproximados de movimientos de tierras en m³ los siguientes:

(Alternativa 1): Desmante 243.660, Terraplén 350.362, Préstamo 106.702, Vertedero 24.366.

(Alternativa 2): Desmante 365.005, Terraplén 472.062, Préstamo 107.057, Vertedero 63.152.

(Alternativa 3): Desmante 392.981, Terraplén 541.059, Préstamo 148.078, Vertedero 153.229.

(Alternativa 4): Desmante 257.082, Terraplén 375.613, Préstamo 118.530, Vertedero 25.708.

(Alternativa 5): Desmante 377.324, Terraplén 496.249, Préstamo 119.015, Vertedero 64.375.

(Alternativa 6): Desmante 405.211, Terraplén 540.761, Préstamo 135.550, Vertedero 154.452.

3. Carretera A-126. De Límite Provincial de Navarra-Tauste

La longitud del tramo es de 11,8 km aproximadamente. Atraviesa el T.M. de Tauste. IMD 1.499 vehículos/día y 12,60 % de tráfico pesado.

La sección transversal está compuesta de dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 1,50 m.

Se plantean 2 soluciones con características geométricas distintas que abarcan un Radio Mínimo entre 195-450 m y una Pendiente Máxima de 2,59%

Se plantean dos alternativas viables siendo los valores aproximados de movimientos de tierras en m³ los siguientes:

(Alternativa 1): Desmante 42.745, Terraplén 118.740, Préstamo 118.740, Vertedero 42.745.

Se prevé la ampliación de un viaducto sobre el río Arba de Luesia.

(Alternativa 2): Desmante 41.917 Terraplén 127.749, Préstamo 127.749, Vertedero 41.917.

Se plantea la construcción de un nuevo viaducto sobre el río Arba de Luesia.

4. Carretera A-126. De Tauste-Remolinos

Este tramo de carretera discurre al pie del escarpe rocoso situado entre el p.k. 39 y el p.k. 41 de la actual carretera. Atraviesa los TT.MM. de Tauste y Pradilla de Ebro.

Se ha estudiado un nuevo trazado de la carretera en el tramo con riesgo de desprendimientos, alejándolo del escarpe rocoso, disponiendo una zona entre ambos donde puede ir depositándose el material que pudiera desprenderse.

Se ha planteado una única alternativa siendo los valores aproximados de movimientos de tierras en m³ los siguientes:

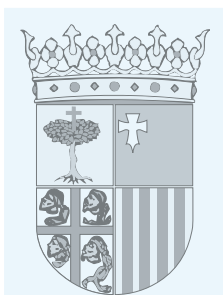
(Alternativa 1): Desmante 3.167, Terraplén 238.760, Préstamo 238.760, Vertedero 3.167.

5. Carretera A-1107. De Carretera N232- N-II

La longitud del tramo es de 7 km. Atraviesa los TT.MM. de Fuentes de Ebro y Pina de Ebro.. IMD 3.595 vehículos/día y 26,90 % de tráfico pesado.

La sección transversal está compuesta por dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 1,50 m, adaptando la rasante de forma tal que permita la construcción de la nueva sección aprovechando lo máximo posible la plataforma actual.

Se plantean 2 soluciones con características geométricas distintas que abarcan un Radio Mínimo entre 450-800 m y una Pendiente Máxima de 3,10-3,67%.



Se plantean 2 alternativas siendo los valores aproximados de movimientos de tierras en m3 los siguientes:

(Alternativa 1): Desmorte 18.906, Terraplén 238.729, Préstamo 238.729, Vertedero 11.536.

(Alternativa 2): Desmorte 22.533, Terraplén 185.286, Préstamo 185.286, Vertedero 15.163.

El paso del río Ebro se realiza en ambas soluciones a través del puente existente en el PK 2+800- 3+000.

Descripción del medio

El sector 1Z, de forma general, se localiza en la llanura aluvial y terciaria de la margen izquierda de la cuenca del Ebro entre el límite con Navarra y el río Gállego y es atravesado también por los ríos Arba. Se trata de un territorio predominantemente llano, dedicado intensamente al cultivo con una gran extensión de regadíos. La vegetación potencial son las series del coscojar continental que hacia el norte pasa al encinar continental basófilo. Intercalado en este territorio se pueden encontrar series edafófilas halófilas y gipsícolas que constituyen hábitat naturales de interés comunitario. También se han observado algunas extensiones de pinar de Pinus halepensis en las muelas en Loma Negra en el límite con Navarra y en los montes de Erla. Junto a ríos y lagunas alimentadas por los regadíos se desarrollan comunidades hidrófilas y de ribera. La fauna dominante es la propia de medio agrícolas con especies de mayor interés en los secanos donde se puede encontrar aguilucho cenizo, o cernícalo primilla, respecto a los regadíos. En muelas, y bosques se encuentran rapaces forestales y rupícolas como alimoche, águila real, culebrera europea, búho real, milano real. En los humedales se concentran un número importante de especies acuáticas y ribereñas y son punto de concentración de aves en paso migratorio. No se han declarado espacios naturales protegidos en la zona de estudio, se encuentran numerosos humedales catalogados y son varias los espacios de Red Natura 2000. Estos en el ámbito del proyecto evaluado son los siguientes:

CARRETERA	Plan de Conservacion	LIC	ZEPA	Espacios Naturales Protegidos
A-125-1(alt1,2 y 3)	-	"Loma Negra"	" Loma La Negra" y "Lagunas y Carrizales de Cinco Villas	-
A-125-2(alt1, 2, 3, 4, 5 y 6)	-	-	-	-
A-126-1(alt1 y 2)	P. Margaritona	-	-	-
A-126-2(alt1)	-	-	"Montes de Zuera , Castejón de Valdejasa y El Castellar	-
A-1107(alt1 y 2)	P. Margaritona y Al-arba	"Sotos y Mejanas del Ebro"	-	"Sotos y Galachos del río Ebro (tramo Escatrón-Zaragoza)"

Efectos ambientales

1) Carretera 125. De Límite Provincial de Navarra-Valareña

Se proyecta el acondicionamiento del tramo comprendido entre el PK 0+000 y el PK 6+725,254. La carretera discurre durante la mayor parte del terreno sobre campos de cultivo, es posible que durante el acondicionamiento de la misma se produzca la afección al comienzo del traza sobre pinares de repoblación y romeral mixto.

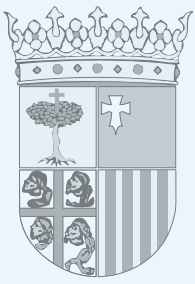
Los efectos de la actuación según las tres alternativas propuestas:

Alternativa 1: La longitud total es de 6.725 m. Este afecta a vegetación natural a lo largo de 865 m. al Matorral y Pinar. La longitud de Hábitas (no prioritarios) en LIC afectados es de 650 metros.

Alternativa 2: La longitud total es de 6.680 m. Este afecta a vegetación natural a lo largo de 820 m. al Matorral y Pinar. La longitud de Hábitas (no prioritarios) en LIC afectados es de 349 metros.

Alternativa 3: La longitud total es de 6.682 m. Este afecta a vegetación natural a lo largo de 1.165 m. al Matorral y Pinar. No se afectan hábitats.

Todas las soluciones atraviesan la ZEPA ES0000292 «Loma La Negra» a lo largo de más de 1 km. Ninguna solución tiene un efecto significativo sobre los objetivos de conservación de esta ZEPA.



También se cruza la ZEPA ES0000289 «Lagunas y Carrizales de Cinco Villas», que las tres soluciones planteadas atraviesan a lo largo de más de medio kilómetro. Por la margen derecha entre los pKs 4-620 al 4,820 se encuentra una masa de agua-carrizal que puede ser afectado por el ensanche de la calzada y por el proceso constructivo y por tanto con efecto significativo para la conservación de los hábitat de las especies que alberga y sobre las propias especies objetivo de conservación del humedal.

LIC ES2430079 «Loma Negra». La carretera actual y las tres soluciones planteadas atraviesan a lo largo de más de tres kilómetros este lugar. Los hábitats naturales de interés comunitario afectados por el proyecto son: Matorrales halonitrofilos (1430), Pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces (6220*), Matorrales mediterráneos y oromediterráneos con dominio frecuente de genisteas (4090). Formaciones de enebros (5210), Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (1420*) Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos (9540). La reducida superficie afectada constituida por una incremento de 20 m. en la franja ya afectada por la carretera actual en 850 m. de trazado, no tiene un efecto significativo para la conservación de los hábitat naturales y especies objetivo del Lugar.

Las zonas destinadas para préstamos y vertederos se encuentran localizadas hacia el final de la traza. El préstamo es en la actualidad un campo de cultivo de regadío y los dos vertederos se proyectan uno sobre terreno agrícola y el segundo es un paraje degradado, carente de vegetación, por lo que la afección resulta compatible. Requieren de un adecuado proyecto de explotación y de integración ambiental

2) Carretera A-125. De Erla- Límite Provincial de Huesca

Se proyecta el acondicionamiento del tramo comprendido entre el PK 0+000 y el PK 21+553,788(alternativas 1 y 4) /20+869,897(alternativas 2, 3 y 6). Los efectos de la actuación según las seis alternativas propuestas son:

Alternativa 1: La longitud total es de 21.553 m. La longitud de vegetación afectada es la siguiente(en metros): Cauces y riberas 190, Pinar 1.675, Matorral y Pinar 3.455.

Alternativa 2: La longitud total es de 20.870 m. Cauces y riberas 185, Pinar 2.205, Matorral y Pinar 2.395.

Alternativa 3: La longitud total es de 20.863 m. Cauces y riberas 175, Pinar 2.005, Matorral y Pinar 2.650.

Alternativa 4: La longitud total es de 21.456 m. Cauces y riberas 210, Pinar 1.675, Matorral y Pinar 3.410.

Alternativa 5: La longitud total es de 20.792 m. Cauces y riberas 225, Pinar 2.205, Matorral y Pinar 2.465.

Alternativa 6: La longitud total es de 20.785 m. Cauces y riberas 215, Pinar 2.005, Matorral y Pinar 2.720,.

La vegetación natural que puede verse afectada en el acondicionamiento de la carretera es matorral compuesto por romeral mixto y Boj (*Buxus sempervirens*) y pies dispersos de *Juniperus oxycedrus*, *Quercus coccifera*, *Quercus ilex rotundifolia*. En la parte final del trazado, se ven afectados también pinares de repoblación. Se afectan 525 ml. de hábitats de interés prioritarios fuera de la Red Natura 2000.

Las zonas destinadas para préstamos se encuentran localizadas a la altura de los pKs 18,300 en campo de cultivo sobre terraza del Gállego; en el pK 8,000 en una colina testigo con matorral y en el pK 5,400 constituida por campo de cultivo y matorral. Los Vertederos de los pK 1,200, 5,600 y 17,100 utilizan campos de cultivo. Tanto préstamos como vertederos pueden ser compatibles con el adecuado uso y conservación del medio si se aplican las adecuadas medidas correctoras en la explotación y en integración final de la zona explotada.

3) Carretera A-126. De Límite Provincial de Navarra-Tauste

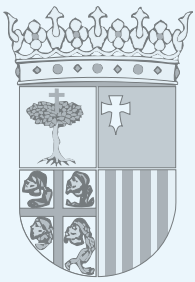
Se proyecta el acondicionamiento del tramo comprendido entre el PK 0+000 y el PK 11+866,038 (alternativa 1) /11+860,191(alternativa 2). Los efectos de la actuación son:

Alternativa 1: La longitud total es de 11.866 m. La longitud de vegetación natural afectada en metros carretera es: Matorral y Pinar 1.350.

Alternativa 2: La longitud total es de 11.860 m. La longitud de vegetación natural afectada es: Matorral y Pinar 1.350.

La carretera discurre durante la mayor parte del terreno sobre campos de cultivo de regadío, es posible que durante el acondicionamiento de la misma se produzca la afección a vegetación natural como puede ser; pinares de repoblación o vegetación asociada al canal de Tauste, no inventariada como hábitat de interés prioritario.

La carretera colinda con el canal de Tauste que es ámbito de aplicación del Plan de Recuperación de la Margaritona según determina el Decreto 93/2003, de 29 de abril, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para la Margaritona, (*Margariti-*



fera auricularia) y se aprueba el Plan de Conservación, no obstante no se prevén afecciones sobre sus poblaciones.

Los vertederos situados entre los pKs 3,900 y 4,400 presenta diferentes riesgos de impactos severos, como puede ser sobre el barranco colector de los riegos del entorno, por estar pegado a una instalación ganadera y por que se intercala y rodea una repoblación forestal, impactos que se pueden evitar en otros emplazamientos mas favorables como puede ser el propio préstamo. El préstamo previsto puede resultar compatible con la conservación y uso del medio con una adecuada explotación y la aplicación de medidas de correctoras de integración de la zona explotada.

4) Carretera A-126. De Tauste-Remolinos

Se proyecta el acondicionamiento del tramo comprendido entre el PK 0+000 y el PK 3+696,70. Sólo se ha planteado una alternativa:

Alternativa 1: La longitud total es de 3.697 m. No se afecta vegetación natural.

. Los últimos 117 m de este tramo de carretera actúan de límite de esta ZEPA ES0000293 «Montes de Zuera, Castejón de Valdejasa y El Castellar». La afección sobre las aves y sus hábitat objetivo de conservación resulta irrelevante.

La escasa vegetación natural que puede verse afectada en el acondicionamiento del tramo final de la carretera es una mezcla de matorral gipsícola, matorral halonitrófilo y pastizal xerófilo degradado. No se afectan hábitats de interés comunitario.

Los dos vertederos previstos se encuentran localizados al final de la traza sobre una zona removida, pero próximo a un barranco de mediana importancia, con riego de avenidas por lo que el riego de impacto puede ser elevado. Mas favorable sería el uso de suelo fértil excedente de excavación y otras tierras para la restauración del tramo de carretera abandonado que por otra parte deberá ser sometido a una labor de integración ambiental. También son lugares favorables para el vertido de excedentes de excavación el hueco residual entre la antigua carretera y la nueva.

5) Carretera A-1107. De Carretera N232- N-II

Se proyecta el acondicionamiento del tramo comprendido entre el PK 0+000 y el PK 7+107,733. Los efectos de la actuación los vamos a diferenciar según las dos alternativas propuestas:

Alternativa 1: La longitud total es de 7.107 m. La longitud de vegetación natural afectada en metros carretera es: Cauces y riberas 412, Matorral 220.

La longitud de Espacio Protegido afectado es de 640 metros. La longitud de Hábitats naturales afectados es de 325 metros.

Alternativa 2: La longitud total es de 7.075 m. La longitud de vegetación natural afectada en metros carretera es: Cauces y riberas 452, Matorral 150.

La longitud de Hábitat (no prioritarios) afectados es de 325 metros.

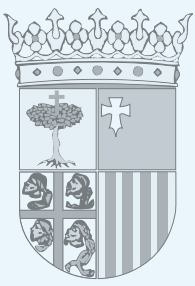
La vegetación natural que puede verse afectada en el acondicionamiento de la carretera es el Soto arbustivo de ribera que se encuentra en las orillas del río Ebro y en el extremo matorral gipsícola y matorral halonitrófilo (ontinar y sisallar)

La carretera se encuentra en ámbito de aplicación del Plan de Conservación de al-arba según determina el Decreto 93/2003, de 29 de abril, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el al-arba (*Krascheninnikovia ceratoides* (L.) *gueldenst.*) y se aprueba el Plan de Conservación. Se conoce la presencia de ejemplares de esta especie en el entronque con la CN-II que se verán afectados por el enlace y vertedero propuesto.

El cruce del Ebro también se encuentra dentro del Plan de Recuperación de la Margaritona según determina el Decreto 187/2005, de 26 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para la *Margaritifera auricularia* y se aprueba el Plan de Conservación, pero no tiene ningún efecto sobre su conservación al no requerir actuación en el cauce del río.

Se encuentra dentro del LIC ES2430081 «Sotos y Mejanas del Ebro». El trazado actual y el de acondicionamiento atraviesa este lugar a lo largo de 640 m. Los hábitats naturales de interés comunitario: Vegetación de guijarrales de lechos fluviales mediterráneos (código UE 3250), Arbustadas, tarayares y espinares de ríos, arroyos, ramblas y lagunas (código UE 92DO). No tiene un efecto apreciable para la conservación de los hábitat naturales y especies objetivo del Lugar.

El eje viario se cruza el PORN «Sotos y Galachos del río Ebro (tramo Escatrón-Zaragoza)». La carretera atraviesa el ámbito de aplicación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (Decreto 89/2007, de 8 de mayo, del gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el PORN de los Sotots y galachos del río Ebro (Tramo Zaragoza- Escatrón),



en sus 6,5 primeros kilómetros. Según la zonificación del PORN la carretera A-1107 atraviesa zonas 1, 2 y 3. No tiene efecto apreciable sobre los Objetivos de Conservación del PORN.

La zona destinada para préstamo se encuentra localizada al comienzo de la traza sobre campo de cultivo y puede considerarse compatible con la aplicación de un adecuado proyecto de explotación y medidas correctoras que repongan el uso original. En cuanto a los vertederos no son adecuados aquellos que incrementen los efectos del proyecto sobre la conservación de Al-arba. Deberán buscarse emplazamientos que eviten dañar nuevos ejemplares de estas especies. Como en el caso de los préstamos serán compatibles con la aplicación de un proyecto de explotación y de 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 1 Zaragoza» Clave: EI-RED-1Z, 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 187/2005, de 26 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para la *Margaritifera auricularia* y se aprueba el Plan de Conservación; Decreto 93/2003, de 29 de abril, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el al-arba (*Krascheninnikovia ceratoides* (L.) *gueldenst.*) y se aprueba el Plan de Conservación; Decreto 89/2007, de 8 de mayo, del gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el PORN de los Sotots y galachos del río Ebro (Tramo Zaragoza- Escatrón; 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 «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Zaragoza» Clave: EI-RED-1Z, y promovida por Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes resulta:

Con respecto a la A-125-1; Todas las alternativas se consideran compatibles con la conservación del medio y no tiene efecto significativo sobre la ZEPA ES0000292 ni sobre el LIC ES2430079.

Con respecto a la A-125-2; Todas las alternativas se consideran compatibles con la conservación del medio.

Con respecto a la A-126-1; Todas las alternativas se consideran ambientalmente compatibles con la conservación del medio. Se consideran ambientalmente incompatibles los emplazamientos para vertedero señalados entre los pKs 3,900 y 4,400.

Con respecto a la A-126-2; La alternativa resulta compatible con la conservación del medio y no tiene efecto significativo sobre la ZEPA ES0000293. Se considera incompatible ambientalmente la localización del vertedero en el pk 3+300 a la salida de un barranco.

Con respecto a la A-1107; Las alternativas se consideran ambientalmente compatibles con la conservación del medio, y no tiene efecto significativo sobre los objetivos del PORN Sotos y galachos del río Ebro, ni sobre el LIC ES2430081. Se consideran incompatibles ambientalmente el emplazamiento de los vertederos previstos al norte de la Carretera N-II por afección directa a poblaciones de Al-arba catalogada como «vulnerable» y con Plan de conservación aprobado

Esta evaluación esta ligada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

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 «Red Estructurante de Aragón. Sector 1 Zaragoza» Clave: EI-RED-1Z.

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. 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. 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-125-1: El ensanche de la calzada no podrá hacerse hacia el lado derecho entre los pKs, 4,620 a 4,820 para no afectar significativamente a la masa de agua y carrizal objeto de conservación de la ZEPA ES0000289. Como medida correctora específica los tramos de carretera abandonados, sin servidumbres, deberán ser demolidos y rellenados con tierras y recubiertos finalmente de tierra vegetal. Posteriormente se efectuará una revegetación con especies propias de los hábitat naturales del LIC afectadas por los taludes de la carretera.

6.. A-125-2: Las obras de drenaje deberán adaptarse al paso de fauna.

7. A-126-1: Se deberá realizar un Proyecto detallado de explotación y restauración el pres-tamo situado a la altura del pK 6,700. Se recomienda devolver la zona al uso original de campo de cultivo previo uso como vertedero.

8. A-126-2: Se recomienda para verter los excedentes de excavación la utilización del entorno de la antigua carretera que se deberá demoler y restaurar y también la franja comprendida entre la carretera vieja y la nueva. Redactando un proyecto de explotación, y restauración que suponga su integración ambiental y el uso de la misma como vía verde

9. A-1107: De forma previa al inicio de las obras, se realizará una prospección de la especie *Krascheninnikovia ceratoides* (L.) *Gueldenst* en todo el ámbito del proyecto, por titulado competente en la materia. Los resultados y en su caso la propuesta de medidas preventivas o correctoras, deberán estar visados por el Colegio Oficial correspondiente y se presentarán al INAGA para su aprobación. En su caso se incluirá como medida compensatoria una plantación con pies de Al-arba.

Respecto a las medidas correctoras:

10. Zona de actuación.—Deberá definirse, y balizarse en zonas de vegetación natural, la zona 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 prestamos, 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.

11. 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 µg/m3 que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año.

12. 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 tra-



bajo, 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.

13. 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 preferentemente 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 en la medida de lo posible 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.

14. 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.

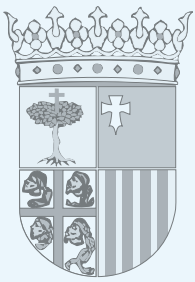
La vegetación a proteger o salvaguardar se aislará y protegerá con una valla perimetral señalizadora, prohibiendo el acceso de personas y maquinarias o en su caso se traslocará en condiciones óptimas de supervivencia.

15. 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.

16. 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 adaptaran 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.

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

18. Paisaje.

Se tendrá que evitar la alteración del paisaje mas singular, la degradación de elementos de interés, la visibilidad de las zonas alteradas e intentar la reducción de las zonas degradadas.

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

19. 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, la 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 prestamos 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 deberá ser autorizado por el órgano competente.

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.

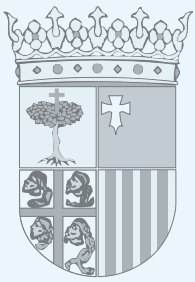
20. Revegetación.—La revegetación de las zonas alteradas incluirá la siembra de especies naturales con una mezcla polifita que incluya una mezcla equilibrada de semillas gramíneas, leguminosas y matas (menos del 2% en peso) a razón de 30-35 gr/m² y la plantación con una densidad mínima de 1 planta cada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

21. Se elaborará un Plan de Tratamiento de Residuos según los 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.

22. 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.

23. 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).

24. 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.

25. En caso de afección del proyecto a vías pecuarias 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 deberán tramitarse ante el INAGA de acuerdo a la citada Ley.

26. Los terrenos de los montes catalogados de utilidad pública afectados por el proyecto de la Red Estructurante de Aragón para el Sector 3 de Zaragoza deberán desafectarse en los términos previstos en el artículo 18 y siguientes de la Ley 15/2006, de 28 de diciembre, de Montes de Aragón.

27. 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

28. 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.

29. 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.

30. 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.

31. 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, 13 de octubre de 2009.

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

Anexo: Plano del Sector 1 de Zaragoza

