



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 2 Zaragoza»-, Clave: EI-RED-2Z promovido por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte (Nº Expte. INAGA 500201/01/2009/04591).

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 las actividades listadas en su Anexo II. El proyecto contemplado en el estudio informativo de la Red Estructurante de Aragón para el Sector 2, en la provincia de Zaragoza, se encuentra incluido en el grupo 6, epígrafe a, apartado 2, «Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 km.»

El 11 de febrero de 2008 se inicia el trámite de consultas previas, con la presentación ante el INAGA de la Memoria de Proyecto «Red Estructurante de Aragón. Sector 2 Zaragoza». Mediante resolución de 22 de abril de 2008, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, notifica la amplitud y grado de especificación de la información que debe contener el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia.

Mediante Anuncio del la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, publicado en el «Boletín Oficial de Aragón» nº 23, de 4 de abril de 2009, se somete a información pública los Estudios Informativos, Estudios de Impacto Ambiental y Estudios de Viabilidad Económico-Financiera relativos a la Red Estructurante de Aragón. Simultáneamente se consultó a una serie de organismos: Ayuntamientos y Comarcas incluidos en el Sector 2Z, Asociación naturalista de Aragón, Comisiones Obreras, Confederación Hidrográfica del Ebro, Dirección General de Energía y Minas, Dirección General de Patrimonio Cultural, Ecologistas en Acción-Ecofontaneros, Ecologistas en Acción -Onso-, Ecologistas en Acción -Otus-, Fundación Ecología y Desarrollo, Sociedad para la Conservación del Quebrantahuesos, Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife) y Unión General de Trabajadores

Transcurrido el plazo de información pública, se ha recibido contestación de las siguientes asociaciones u organismos consultados sin contenido ambiental: Ministerio de Fomento, Dirección General de Energía y Minas, Ayuntamiento de Aranda de Moncayo, Ayuntamiento de Cosuenda, Ayuntamiento de Zaragoza, Promotora Mediterránea-2, S. A., D. José Joaquín López Mauleón, Unión Sindical de Comisiones Obreras y Asociación Sociedad y Servicios Públicos.

Asimismo se reciben alegaciones con contenido ambiental de Ecologistas en Acción (Aragón), que 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.

Por Orden del 4 de mayo de 2009, el Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes se aprobó el Informe de la Dirección General de Carreteras 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». En fecha 8 de mayo de 2009 se remitió al INAGA el expediente completo al efecto de continuar con la tramitación de la evaluación de impacto ambiental.

Se notificó trámite de audiencia al promotor y éste señaló que dado que en el tramo de la carretera A-202 entre los PK. 5+200 y PK 7+900 se declaraban las dos alternativas como incompatibles se procedió a un estudio preliminar de una tercera alternativa en la otra margen del río que según documentación aneja se considera inviable por lo que se considera como compatible la alternativa seleccionada en el Estudio respecto a las tres posibles. Se comunicó un borrador de la resolución a los ayuntamientos afectados, no recibéndose 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 citado 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.

El objeto del proyecto es acometer las obras de acondicionamiento y refuerzo en distintas carreteras de la red estructurante integrantes del Sector 2 de la Provincia de Zaragoza.

El refuerzo consiste bien en rehabilitación de firmes en estado deficitario o bien en renovación superficial. El acondicionamiento implica el ensanchamiento de la calzada, así como cambios de trazado respecto a la carretera actual en tramos concretos.

CARRETERA	ACTUACIÓN	TRAMO		
		Primer tramo m(Alt1)	Segundo Tramo m(Alt1)	Localidades
A-1503	Acondicionamiento	3.260,45	22.437,24	Illueca-límite Soria
A-220	Acondicionamiento	12.848,85	8.662,94	Cariñena-Fuendetodos
A-1307	Acondicionamiento	21.170	-	Belchite-Azaila
A-1101	Acondicionamiento	3.700	14.000	Muel-Villanueva de Huerva
A-202	Acondicionamiento	13.999	-	Monasterio Piedra-límite Guadalajara
A-116	Acondicionamiento	4.194,81	-	Ariza-límite Soria

Las actuaciones proyectadas en cada uno de los ejes estructurantes pertenecientes al Sector 2Z de la Red de Carreteras de Aragón son las siguientes:

1. A-1503 entre Illueca y el límite provincial con Soria.

En la definición del trazado se han considerado la alternativa 0, que contempla el refuerzo de la carretera existente y la alternativa 1 de acondicionamiento de la carretera con un trazado que varía respecto al de la carretera actual. El trazado se divide en dos tramos separados por la travesía de Jarque sobre la que no se lleva a cabo ninguna actuación. Se atraviesan los términos municipales de Illueca, Gotor, Jarque, Aranda de Moncayo y Malanquilla.

El primer tramo, tiene una longitud de 3.260,45 m, de los cuales 1.885 m se plantean de nueva construcción, siendo la velocidad del proyecto de 70 km/h. El segundo tramo, tiene una longitud de 22.437,24 m. El 25% del tramo se define aprovechando la carretera existente y ensanchando la calzada, y el 75% restante se define de nueva construcción al no apoyarse sobre la carretera existente. Entre los PP.KK. 1+020 al 9+560 se adopta una velocidad de proyecto de 70 km/h, y entre los PP.KK. 9+560 al 22+437 límite de provincia con Soria, se define una velocidad de proyecto de 60 km/h. La sección que se proyecta para los dos tramos es 6/8 con bermas de 0,50 m. Se ha realizado una previsión de la IMD (Intensidad Media Diaria de Vehículos) para el año 2013 de 535 veh/día y 9,76% de vehículos pesados en el tramo «Cruce de Calceda-Aranda», así como 146 vehículos/día con un porcentaje de pesados de 15,3% en el tramo «Aranda-L.P. Soria».

Entre las poblaciones de Jarque y Aranda de Moncayo destacan dos cruces sobre el río Aranda: en el p.k. 1+700 desde la travesía de Jarque se realiza un cruzamiento del río Aranda, en el 3+900 se cruza el Barranco de Canales y en el P.K. 5+490 se vuelve a cruzar el río Aranda, proyectándose en los tres casos viaductos para salvar los citados cauces.

El volumen de excavación generado es de 638.380 m³. El material requerido para la formación de terraplenes, suelo estable y suelo cemento asciende a 432.321 m³. Por lo tanto las tierras destinadas a vertedero suman 206.059 m³. Los préstamos asociados a las obras en esta carretera son los denominados nº 1 y nº 2, con unas reservas estimadas respectivamente de 66.000 m³ y 76.000 m³. Por otra parte se proponen 5 posibles zonas de vertedero capaces de albergar 621.200 m³ de excedentes de tierras.

2. A-220. Cariñena-Fuendetodos.

Las alternativas propuestas son la 0 de refuerzo de la carretera actual y la alternativa 1 de acondicionamiento, propuesta para ejecución. El trazado atraviesa los términos municipales de Cariñena, Tosos, Villanueva de Huerva y Fuendetodos.

Está dividido en dos tramos separados por la travesía de Villanueva de Huerva, que no se acondiciona. La sección que se proyecta para los dos tramos es 7/9 con bermas de 0,50 m,



siendo la sección de la carretera actual de 4,8/5. El primer tramo tiene una longitud de 12.848,85 m, de los cuales 2.365 m son de nueva construcción. En este tramo se definen 4 viaductos sobre los siguientes cauces y barrancos: Barranco de Enmedio (p.k.21+200); Arroyo de Valdemorado (p.k. 22+000), Arroyo del Val (p.k. 26+750) y Barranco de la Gabardosa (p.k. 29+000). El segundo tramo tiene una longitud de 8.662,94 m de los que 4.315 m son de nueva construcción. La IMD resultante para el año 2013 es de 592 vehículos/día y el porcentaje de pesados del 16,42% en el tramo «Cariñena-Villanueva de Huerva», así como 543 vehículos/día con 18,60% de vehículos pesados en el tramo «Villanueva de Huerva-Fuendetodos».

En la excavación de taludes se generan 282.794 m³ de desmonte. El volumen requerido para la formación de los terraplenes, suelo estable y suelo cemento es de 184.177 m³. El material con destino a vertedero en este caso suma 39.230 m³, ya que el resto sobrante es utilizado en los rellenos de la carretera A-1307. Cercanas a esta carretera se localiza la zona de préstamo nº 7, con una estimación de reservas de 52.000 m³ y que, a su vez puede utilizarse como vertedero, con un volumen de acogida de 28.000 m³. La zona de préstamo nº 8 se localiza a unos 3 km del extremo oriental del tramo a acondicionar, en la que se han estimado unas reservas de 200.000 m³.

3. A-1307 Belchite-Azaila.

Las alternativas que se han barajado son la 0 que no prevé ninguna actuación y la 1 de acondicionamiento de la carretera. El trazado atraviesa los términos municipales de Belchite, Vinaceite, Almochuel y Azaila, en las provincias de Zaragoza y Teruel.

Entre los pk 0+000 y 0+570 se ha definido una velocidad de proyecto de 40 km/h, mientras que en el tramo comprendido entre el pk 0+570 y 21+170 se ha aumentado a 70 km/h. El nuevo trazado se ha adaptado a la geometría de la carretera actual buscando ocupar el mínimo espacio. El tramo a acondicionar mide 21.170 m, de los cuales 2.080 se plantean de nueva construcción. El resto se define aprovechando la carretera existente y ensanchando la calzada. Se ha estimado la intensidad media diaria de vehículos total y pesados resultando 370 vehículos diarios de los cuales el 21,22% serán pesados.

El volumen de excavación asciende a 173.680 m³, de los cuales se aprovecharán 13.073 m³ (7%) para formar los terraplenes. El resto se destina a vertedero por no ser apto para su reutilización en rellenos y explanada. El volumen requerido para relleno asciende a 214.477 m³. Se ha optado por reutilizar el material sobrante aprovechable, de las carreteras A-220 y A-1101, estimado en 161.552 m³. Así el volumen necesario de préstamo externo en la carretera A-1307 pasa a ser de 52.925 m³, reduciendo al mismo tiempo el volumen de material con destino a vertedero de las carreteras A-220 y A-1101 en 59.387 m³ y 53.471 m³ respectivamente.

En el extremo oriental del tramo de acondicionamiento se localiza el vertedero nº 22 que admite un volumen de 480.000 m³. Asimismo, al sur del casco urbano de Belchite se localizan las zona de préstamo nº 9, ubicado sobre parcela de cultivo, en el que se calculan unas reservas de 180.000 m³, con un hueco con un volumen de acogida de 44.600 m³ y el nº 10 anexo al casco urbano de Belchite, con unas reservas estimadas de 51.200 m³.

4. A-1101 Muel-Villanueva de Huerva.

El trazado se divide en dos tramos separados por la travesía de Muel, que no se acondiciona. Se proyecta una sección de 6/8 m con bermas de 0,5 m. El tramo a acondicionar atraviesa los términos municipales de Muel, Mezalocha y Villanueva de Huerva.

En el primer tramo de 3.700 m, el 70% del trazado se ajusta a la carretera actual ensanchando la calzada, el 30% restante se proyecta de nueva construcción. En el segundo tramo, de 14 km de longitud, el 50% se define aprovechando la carretera existente ensanchando la calzada y el 50% restante se proyecta de nueva construcción. En este tramo, la traza cruza una serie de barrancos que se resuelven mediante viaductos en los siguientes puntos kilométricos de la carretera actual: Barranco Liebrero- p.k. 23+500; Barranco de la Serretilla-p.k. 25+500; Barranco de San Pablo- p.k. 26+500; Barranco del Plano- p.k. 27+950.

En el año 2013 se prevé una IMD de 1.355 vehículos/día con el 11,88% de pesados en el tramo entre Muel y Mezalocha, así como 689 vehículos/día con porcentaje de pesados del 13,48% en el tramo de Mezalocha a Villanueva de Huerva.

En la excavación se generan 356.472 m³ de tierras, de los cuales 105.325 m³ se aprovechan en la formación de los terraplenes y 75.354 m³ para la disposición de suelo estabilizado y sub-base de suelo cemento. Por lo tanto el volumen destinado a vertedero asciende a 175.793 m³, de los cuales 53.471 m³ se utilizan para los rellenos de la carretera A-1307.

5. A-202 Monasterio de Piedra- límite provincial con Guadalajara.

Se proponen tres opciones, la alternativa 0 consistente en el refuerzo de la carretera existente y las alternativas 1 y 2 de acondicionamiento de la carretera, ciñéndose la alternativa 2



en mayor medida a la carretera actual. La seleccionada ha sido la alternativa 1 debido a condicionantes técnicos, presentar un viaducto menos que la alternativa 2 y su menor afección sobre encinares y zonas de nidificación para rapaces rupícolas.

La sección que se proyecta es de 6/7, entre los pp.kk. 0+000 al 9+780 (pp.kk. 28+100 al 39+500 de la carretera actual), y de 7/8, entre los pp.kk. 9+780 al 13+339 límite de provincia con Guadalajara (pp.kk. 39+500 A-202 al 134+000 CM-210), con bermas de anchura 0,5 m.

Entre los PP.KK. 0+000 al 0+700 el trazado se adapta a la geometría de la carretera existente para no invadir el Bien de Interés Cultural del Monasterio de Piedra, y a partir del punto 0+700 se separa de la misma, siendo necesaria la construcción de un viaducto paralelo al que existe que cruza el río Piedra en el p.k. 1+040. Entre los pp.kk. 5+560 al 7+600 el trazado se separa de la carretera existente una distancia máxima de 400 m hacia la izquierda para evitar el barranco por el que discurre la actual carretera. En esta zona, la carretera existente sigue la orografía del terreno y se define según los quiebros del Barranco de la Boca de Hoz Valde-lajas.

La IMD esperada para el año 2013 en el tramo de Nuévalos hasta el Monasterio de Piedra es de 1.305 vehículos/día con 6,66% de pesados y en el tramo desde el Monasterio de Piedra a Campillo de Aragón de 373 con el 7% de pesados.

En la alternativa 1 se generan 446.678 m³ de material de excavación, de los cuales 231.906 m³ se requieren en la conformación de terraplenes, destinándose a vertedero 214.772 m³. Por su parte, la alternativa 2 presenta un volumen de excavación de 512.577 m³, de los cuales 348.014 se aprovechan para relleno quedando para vertedero 164.563 m³. En las proximidades se localizan las zonas de préstamo nº 4, 5 y 6, sin preverse ningún vertedero.

La zona de préstamo nº 4 se ubica a 2,2 km del extremo norte del tramo de acondicionamiento, presenta unas reservas de 45.000 m³ y actualmente podría ser utilizado también como vertedero admitiendo un volumen de vertido de 15.300 m³. Asimismo, el préstamo nº 5 se ubica también cercano al trazado, con unas reservas de 112.000 m³, admite por otra parte el vertido de 40.000 m³. Alrededor del punto medio del trazado se localiza la zona de préstamo nº 6 con unas reservas de 23.500 m³ de material apto para rellenos.

6. A-116 Ariza- límite provincial con Soria

Se han contemplado la alternativa 0 de no actuación y la alternativa 1 de acondicionamiento de la carretera. El trazado atraviesa los términos municipales de Monreal de Ariza y Pozuel de Ariza en la provincia de Zaragoza. La sección de la carretera actual es de 6/8, y la que se proyecta es de 7/10 con bermas de anchura 0,50 m. El tramo sobre el que se actúa tiene una longitud de 4.194,81 m.

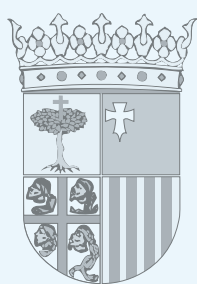
El 70% del tramo se define aprovechando la carretera existente y ensanchando la calzada, y el 30% restante se proyecta de nueva construcción al no apoyarse sobre la carretera existente.

La IMD obtenida para el año 2013 es de 2.589 vehículos diarios con un porcentaje de pesados del 28,76%.

El volumen de excavación generado es de 68.928 m³, de los cuales 55.142 m³ (80%) son aprovechables para la formación de los terraplenes, destinándose a vertedero 13.786 m³

Descripción del Medio:

El sector 2 abarca desde la Sierra del Moncayo, dentro de la provincia de Zaragoza, en la región septentrional de la Cordillera Ibérica, pasando por la zona más meridional de la Comarca de la Comunidad de Calatayud en el límite con la provincia de Guadalajara, hasta la depresión central de la margen derecha del río Ebro. Incluye las cuencas de Jalón, el Huerva y el Aguasvivas, principales afluentes por la margen derecha de la zona occidental de la provincia. Los ríos Aranda, Piedra y Huerva son los más próximos, estando afectados por cruces con las actuaciones previstas. La diversidad de ambientes determina la variedad de comunidades vegetales que confluyen en el sector como los pinares de la sierra del Moncayo, encinares ampliamente repartidos, algunos de ellos como el existente en el barranco de la Hoz o de Valde-lajas en excelente estado de conservación, pinares de pino carrasco en los montes occidentales de Villanueva de Huerva, las garrigas, enebrales, sabinas negrales, así como formaciones de arbustivas (romerales, aliagares, tomillares y vegetación gipsófila) mejor adaptadas a las condiciones de sequedad propias de la depresión del Ebro. En las zonas fluviales destacan las formaciones como alamedas, saucedas, junqueras y carrizales. Los cultivos más representativos son los cereales como cebada y las viñas en zonas de secano, así como frutales de hueso en menor medida, apareciendo en las riberas cultivos como el maíz, trigo de regadío y pequeñas huertas. La fauna se corresponde con la diversidad de hábitats apareciendo alimoche, águila real y águila culebrera en zonas forestales y cantiles rocosos, cernícalo primilla, ganga, ortega y alondra de Dupont en ambientes esteparios. En las cuencas y



cauces del Aranda y del Piedra es de destacar la presencia de cangrejo de río común y nutria paleártica.

En el siguiente cuadro se recogen las figuras de protección ambiental que resultarán afectadas por la realización de las obras de acondicionamiento:

Carreteras	ZEPA	LIC	Plan de Conservación	PORN y Espacios Naturales
A-1503,	-	-	Cangrejo de río	-
A-220, A-1307, A-116	-	-	-	-
A-1101	Río Huerva y Las Planas	-	-	-
A-202		-	Cangrejo de río	-

A continuación se destacan los aspectos ambientales más relevantes de los tramos de acondicionamiento:

1. A-1503 entre Illueca y el límite provincial con Soria

El trazado propuesto discurre en su mayor parte por campos de cultivo dedicados al olivo y frutales de hueso, así como pequeñas huertas en las zonas más cercanas al río Aranda. Las afecciones ambientales más importantes se producen por cruzamientos del río Aranda (en dos ocasiones), del Barranco de Canales y por la rectificación de una curva en la que también se afecta vegetación propia de ribera. No se ha descrito el diseño de las estructuras de paso que se utilizarán en la zona de cruce del Barranco del Seco. En el tramo más occidental debido al ensanchamiento y cambios de trazado se ven afectadas las formaciones de encinar, en la franja más cercana a la actual carretera.

El trazado de la carretera actual, aguas arriba del barranco de Malache (p.k. 7+662 del nuevo trazado) se localiza en el ámbito definido en la Orden por la que se modifica el ámbito de aplicación del plan de recuperación del cangrejo de río común, Austroptamobius Pallipes, aprobado por el decreto 127/2006, de 9 de mayo, del gobierno de Aragón, no obstante no se prevén afecciones sobre sus poblaciones.

El vertedero nº 15 afecta al Monte de Utilidad Pública 12 «La Sierra, Los Poyales y Vallehermoso» y a algunos pies de encina. La zona de vertedero nº 16 se localiza sobre el Monte de Utilidad Pública 7 «La Sierra», en una zona con signos de degradación entre campos de frutales.

La longitud de tramos abandonados que se generan es de 4.031 que no sirven de acceso a fincas, de los cuales 244 m se localizan en recta entre el río Aranda y huertas y 99 m en los cruces con el río Aranda.

2.A-220: en el tramo comprendido entre Cariñena y Villanueva de Huerva

El trazado se ajusta en su mayor parte al de la carretera actual, siendo afectados en los escasos cambios de trazado campos de cultivo dedicados al cereal de secano y vid. Los barrancos atravesados carecen de vegetación arbórea asociada siendo oportuno adoptar las medidas necesarias para regenerar taludes con especies propias del entorno y facilitar la conectividad del hábitat fluvial (corredor ecológico de gran importancia). Cercanas a esta carretera se localizan las zonas de préstamo, ubicadas sobre terrenos de cultivo y una zona de ladera con vegetación arbustiva y algunos pies de pino carrasco.

En esta actuación se generan 1.524 m de tramos abandonados.

3. A-1307: Belchite-Azaila.

El acondicionamiento de esta carretera consiste en el ensanchamiento de la calzada sin abandonar en ningún momento su traza. El tramo sobre el que se actúa se localiza en un entorno dominado por campos de cultivo dedicados al cereal y a la vid en su mayor parte.

Los efectos más relevantes serán los producidos sobre la avifauna presente ya que todo el trazado discurre entre áreas de campeo y reproducción para el cernícalo primilla, asimismo se atraviesan dos zonas en las que se han avistado grupos de avutarda, se han registrado numerosos avistamientos de ortega y es probable el uso del territorio por el sisón común.

En el extremo oriental del tramo de acondicionamiento se localiza el vertedero nº 22 correspondiéndose con parcelas de cultivo de secano franqueadas por laderas con signos de degradación. A 1 km se ubican colonias de cernícalo primilla y por su límite oriental discurre la «Cañada Real de Quinto a la Puebla de Híjar». Asimismo, los préstamos se ubican sobre parcelas de cultivo.

4. A-1101 entre Muel y Villanueva de Huerva.

Las afecciones más importantes en esta carretera se producirán en los cruces de los diferentes barrancos existentes en el tramo entre Mezalocha y Villanueva de Huerva. El paso del



Barranco del Plano se encuentra ejecutado y carece de estructuras para permitir su continuidad como corredor ecológico.

Al Noreste de la confluencia de la carretera con el camino de la Dehesilla se atraviesa una profunda vaguada con vegetación riparia en el fondo correspondiente al hábitat de Interés Comunitario 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*», suponiendo una superficie de afección de 2.600 m².

En el tramo comprendido entre Mezalocha y unos 700 m en dirección sur, la actual carretera sirve de límite occidental a la ZEPA ES0000300 «Río Huerva y Las Planas». Las especies presentes en el entorno más cercano a la actuación son aquellas asociadas a roquedos como buitre leonado, alimoche, águila real o halcón peregrino. La actuación no ocasiona efectos significativos sobre los objetivos de conservación de la ZEPA.

Los tramos de carretera abandonados suman 2.843 m.

5. A-202: Monasterio de Piedra- límite provincial con Guadalajara.

La actuación en esta carretera plantea un viaducto sobre el río Piedra, en el que se afecta una superficie de vegetación riparia de 2.057 m² para la alternativa 1 y de 2.362 m² en la alternativa 2 por lo que se señala que se deberá ajustar la actuación a una ampliación del actual viaducto minimizando los movimientos de tierra a la entrada y salida del mismo. No obstante, los efectos más significativos se generan en el tramo en el que ambas alternativas atraviesan una zona de encinar en buen estado de conservación en la que la orografía da lugar a paredes verticales de roca que sirven de refugio a rapaces rupícolas, en el denominado Barranco de la Boca de Hoz o Valdelajas. La alternativa 1 se separa de la traza actual de la carretera discurriendo por la zona superior de los citados roquedos y afectando a 44.018 m² de encinar adhesionado, mientras que la alternativa 2 presenta un trazado alternativo al pie de las paredes de roca suponiendo la eliminación de 33.554 m² de encinar más denso y ejemplares de gran porte. Se ha planteado una variante en el trámite de audiencia que se desestima porque supone mayores movimientos de tierra, mayores excedentes de excavación y mayores molestias a las colonias de *Gyps fulvus* de la Hoz, no obstante se deberá minimizar la afección de la alternativa 1 a los encinares ajustando la traza y disminuyendo en la medida de lo posible las alturas de terraplenes y taludes de excavación en el replanteo de la obra.

En el resto del trazado se afectará a romerales con presencia de sabina negral en una superficie de 13.920 m² para la alternativa 1 y de 14.320 m² en el caso de la alternativa 2.

En los pp.kk. 0+500, 3+500 y 5+500 del tramo a acondicionar se han registrado incidencias por atropellos de jabalí y corzo, por lo que deberán adoptarse las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar este efecto.

El trazado de la carretera actual se localiza en el ámbito definido en la Orden por la que se modifica el ámbito de aplicación del plan de recuperación del cangrejo de río común (*Austropotamobius pallipes*), aprobado por el Decreto 127/2006, de 9 de mayo, del gobierno de Aragón, no obstante no se prevén afecciones sobre sus poblaciones.

En el balance de tierras realizado para las dos alternativas se generan excedentes de excavación destinados a vertedero. Próximas al límite septentrional del tramo de acondicionamiento se localizan los préstamos nº 4 y nº 5, ubicándose sobre pinar de carrasco y parcela de cultivo respectivamente. En un punto medio del trazado se ubica el préstamo nº 6, en zona de ladera con vegetación arbustiva y afectando a los Montes de Utilidad Pública 325 «Valdetajas y la Princesa» y 11 «De Abajo».

La longitud de los tramos estrangulados es de 5.297 m para la alternativa 1 y 4.708 m para la alternativa 2.

6. A-116: Ariza-límite provincial de Soria.

Se ajusta en la práctica totalidad al trazado actual. La afección sobre la vegetación es poco significativa. En la margen nordeste de la carretera se localiza el río Nájima en el que se ha constatado la presencia de cangrejo de río común por lo que se deberán extremar las precauciones para evitar alterar las condiciones ecológicas existentes.

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 del «Estudio Informativo de la Red Estructurante de Aragón para el Sector 2, en la provincia de Zaragoza» promovido por la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón, el expediente administrativo incoado al efecto, la Ley 7/2006, de 22 de junio, de protección ambiental de Aragón, las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE, La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de patrimonio Natural y de la Biodiversidad, el Decreto 127/2006, de 9 de mayo, del Gobierno de Aragón por el que se establece un régimen de protección del cangrejo de río común (*Austropotamobius Pallipes*) y se aprueba el Plan de



Recuperación, el Decreto 137/2003, de 22 de julio, del Gobierno de Aragón, que desarrolla la estructura orgánica básica de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, la Ley 23/2003, de 23 de diciembre, de creación del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, el Decreto 37/2004, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Estructura orgánica del Departamento de Medio Ambiente, 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, de 3 de julio, 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 el Decreto Legislativo 1/2001, de 3 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Presidente y del Gobierno 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 2 Zaragoza» Clave: EI-RED-2Z, y promovida por Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes resulta:

Con respecto a la A-1503; la alternativa propuesta se considera ambientalmente compatible y sus vertederos.

Con respecto a la A-220, la alternativa propuesta se considera ambientalmente compatible y sus préstamos.

Con respecto a la A-1307, la alternativa propuesta se considera ambientalmente compatible y sus préstamos y vertederos.

Con respecto a la A-1101, la alternativa propuesta resulta ambientalmente compatible y no tiene efecto significativo sobre la ZEPA ES0000300 «Río Huerva y Las Planas».

Con respecto a la A-202, las alternativas propuestas resultan ambientalmente compatibles excepto para el tramo comprendido entre los pp.kk. 5+526 y 7+772 en el que se considera ambientalmente incompatible la alternativa 2 por su mayor afección sobre los valores naturales asociados al entorno.

Con respecto a la A-116, la alternativa propuesta resulta ambientalmente compatible.

Condicionado de carácter general

1. El ámbito de aplicación de la presente Declaración son las actuaciones descritas en el Estudio de Impacto Ambiental del Estudio Informativo de la Red Estructurante de Aragón del Sector 2 de Zaragoza. 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.

2. Transcurridos dos años desde la emisión 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 al órgano ambiental, quien 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.

3. 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.

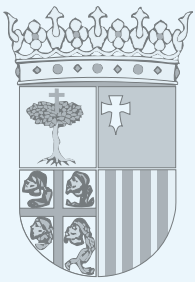
4. Será de aplicación en la ejecución de las actuaciones proyectadas desde el momento de su redacción el «Manual de Buenas Prácticas Ambientales» derivado del Protocolo de Colaboración entre el Departamento de Obras Públicas Urbanismo y Transportes y el Departamento de Medio Ambiente para la integración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

Condicionado de carácter específico por actuación:

A-1503

5. En el cruzamiento sobre el río Aranda a realizar en el p.k. 1+700, se minimizará la afección a la vegetación de ribera, respetándose su integridad en la medida de lo posible, ampliando la longitud del viaducto y/o retranqueando el límite de los terraplenes en caso necesario.

6. Se deberá evitar la afección a la vegetación de ribera asociada al río Aranda por la extensión de los terraplenes del nuevo trazado a construir entre los pp.kk. 4+783 y 5+083, el ensanchamiento se realizará hacia el lado de desmonte, siempre que la pendiente lo permita. En caso contrario, deberán preverse los muros de contención necesarios, que en todo caso



estarán contruidos con materiales que minimicen la afección paisajística de estas estructuras.

7. En la plantación en los tramos abandonados de carretera se utilizarán especies como aliaga y romero entre los pp.kk. 9+923 y 10+174, tomillo y aliaga en el tramo situado entre los pp.kk. 8+686 y 9+148, así como coscoja y encina en el tramo comprendido entre los pp.kk. 17+357 y 22+437.

A-220

8. En la revegetación de los tramos abandonados de carretera se emplearán especies como aliaga y romero en el tramo comprendido entre los pp.kk. 3+000 y 4+700.

A-1307

9. Como medida protectora sobre la avifauna, en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 4+170 y 9+000, 14+000 y 16+000, 18+290 y 20+290, las obras con mayor impacto sonoro (fresado de firmes, movimiento de tierras, explanación, etc.) deberán realizarse fuera del periodo comprendido entre los meses de abril y junio (ambos incluidos), correspondiente a la época de cría de las especies catalogadas más abundantes en el ámbito de estudio.

10. La utilización del punto de vertedero nº 22 estará restringida fuera del periodo de reproducción del cernícalo primilla, comprendido entre los meses de febrero y julio, ambos incluidos.

A-1101

11. Con objeto de salvaguardar la función de corredores biológicos de los barrancos de Liebrero, Gallinero, la Serretilla y San Pablo, los pasos sobre éstos deberán efectuarse mediante viaductos. Asimismo, con el fin de minimizar la afección sobre el hábitat de interés comunitario 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*», la vaguada situada al final del camino de la Dehesilla deberá franquearse mediante viaducto, descartando el vertido de excedentes de tierras en la depresión hasta alcanzar la cota de la carretera.

12. Las obras con mayor impacto sonoro (fresado de firmes, movimiento de tierras, explanación, etc.) en el tramo situado entre los pp.kk. 7+500 y 11+150 se llevarán a cabo fuera del periodo de cría de las principales especies rupícolas asociadas a la ZEPA ES0000300 «Río Huerva y Las Planas» comprendido entre los meses de marzo y julio, ambos incluidos.

13. En la revegetación de los tramos de carretera abandonados se utilizarán especies como aliaga, y tomillo en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 4+260 y 4+545; 6+337 y 6+775, así como la plantación de retama en el tramo comprendido entre los pp.kk. 8+208 y 9+031.

A-202

14. Se deberá ajustar la alternativa seleccionada en el tramo pp.kk. 5+526 y 7+772 tanto en su traza como en la altura de los terraplenes y desmontes, de acuerdo a los términos establecidos en el artículo 45.3 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, al objeto de que se minimice la afección sobre el hábitat de interés comunitario 9340 «Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*».

15. La alternativa a ejecutar en el cruce del río Piedra en el puente de los Argadiles en las proximidades del Monasterio de Piedra deberá ajustarse a una ampliación del actual viaducto, minimizando los movimientos de tierras a la entrada y salida del mismo.

16. Ante las incidencias registradas en esta carretera por atropellos de fauna, y al margen de las medidas generales contempladas en la presente Declaración de Impacto Ambiental para permeabilización en la Red Natura 2000, así como con carácter general para las especies de pequeño tamaño, se deberán habilitar las obras de drenaje previstas como pasos para corzo y jabalí en el tramo comprendido entre los pp.kk. 3+800 y 5+500. Para reforzar su efectividad se vallará una franja de 200 m de longitud a cada lado de las estructuras habilitadas aprovechando en todo caso los desmontes de gran pendiente y los accidentes del terreno.

17. Se procederá a la plantación de especies como coscoja, sabina negral y romero en los tramos de carretera abandonados comprendidos entre los pp.kk. 0+000 y 2+800, así como tomillo y aliaga en el tramo situado entre los pp.kk. 8+686 y 9+148.

Respecto a las medidas correctoras:

18. 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.



19. 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 está 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.

20. 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.

21. 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 y revegetadas 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 zona 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.

22. 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 maquinaria o en su caso se traslocará en condiciones óptimas de supervivencia.

23. 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 enchachados 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 diseñarán 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.

24. 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 incendios forestales en la CAA para la campaña 2009/2010 que se irá adaptando en su caso a las posteriores Ordenes de incendios.

Medio socioeconómico

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

26. 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, préstamos, vertederos y otras superficies afectadas.

27. Restauración.—Todas las superficies alteradas deberán ser restauradas de forma que se adecuen al relieve del entorno, se limpie de restos y se revegeten. Se entienden como zonas 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 préstamos 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 deberá ser autorizado por el órgano competente.

Los tramos que queden abandonados sin servidumbres debido a los cambios de trazado previstos deberán revertirse adecuadamente recuperando su función como hábitats de fauna y flora, rehabilitando el terreno original mediante la reutilización de los excedentes de excavación generados, suavizando las pendientes. En la última fase se extenderá una capa de tierra vegetal y se procederá a la plantación de especies como pino carrasco, coscoja y sabina negral. 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.

28. 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:

29. 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.

30. 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.

31. 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).

32. 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.

33. 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.

34. Los terrenos de los montes catalogados de utilidad pública afectados por el proyecto de la Red Estructurante de Aragón para el Sector 2 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.

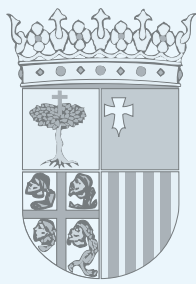
35. Para situaciones de cruce de vías pecuarias con los nuevos trazados propuestos se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 29 de la Ley 10/2005, de vías pecuarias de Aragón, asegurando los pasos al mismo o a distinto nivel que garanticen el tránsito ganadero y los demás usos en condiciones de seguridad y comodidad. Para el caso de afectarse tramos continuos de vías pecuarias, se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 28 de la citada Ley, aportando terrenos adecuados para un trazado alternativo.

Respecto del Patrimonio Cultural

36. 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.

37. 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 lo previsto y la detección y corrección de los posibles impactos no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental.



38. 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.

39. 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

CROQUIS DE LAS ACTUACIONES EN EL SECTOR 2 DE ZARAGOZA

